

Åbent brev til Folketingets trafikudvalg og partilederne bag Togfonden

Ny jernbane giver færre togrejsende.

Godsbanegården i Aarhus huser i dag et "kulturhus", men man skal ikke langt tilbage i tiden, da var det en stor arbejdsplads i Aarhus under DSB med sin egen division. DSB frasolgte sin gods-division 1. januar 2000, og i dag transportater jernbanerne i Danmark under én pct. af godstransporten i Danmark.

Partierne bag Togfonden har alligevel valgt at bruge 133 millioner kroner på to godsterminaler i Hirtshals og Esbjerg, som i dag står ubenyttede hen.

Jernbanen bruges i dag stort set kun til persontransport.

Alle undersøgelser viser, at det er mest pendlere, som tager frem og tilbage til arbejdsplads eller uddannelse, der benytter sig af togene.

Pendlerne fragter sig stort set ikke over 110 km med toget.

Af togrejsende pendlerne er det 80 pct. i Nordjylland og tæt på 100 pct. i Københavnsområdet af alle rejsende.

Alligevel vil politikerne ikke gøre meget for pendlerne, men kun for de folk, der rejser over store afstande. Med Timeplanen vil de afkorte rejsetiden for de under 20 pct. togrejsende, der rejser mellem de store byer i Danmark.

Der bliver færre og færre af disse passagerer, der rejser langt med DSB i dag.

I 2018 blev der foretaget 186,7 mio. rejser med DSB inden for landets grænser.

Det er et fald på 1,1 mio. rejser sammenlignet med 2017.

Citat fra Jyllandsposten d. 30.08.2019.

"Hver sjette togrejsende har på fem år opgivet toget på rejsen over Storebælt.

Nye tal fra første halvår af 2019 viser, at udviklingen og flugten væk fra toget fortsætter:

Det nationale togselskab har på seks måneder mistet 2,4 pct. af kunderne på Storebælt – svarende til 92.000 passagerer – mens DSB har haft en tilbagegang i det vestlige Danmark, Fyn og Jylland, på 0,7 pct. eller 43.000 passagerer. Også S-toget er gået tilbage med knap 1 pct."

Kun 7 ud 100 rejser med DSB foretages vest for Storebælt.

Politikerne får alligevel ikke folk fra Aalborg til at fravælge flyveren, hvis de skal til møde i København, lige meget hvor langt ned i rejsetid, de kommer med toget.

I dag transporterer jernbanerne 8 pct. af persontransporten i Danmark, mens stort set resten af persontransporten forgår på vejene.

I Schweiz er tallet på 17 pct. for jernbanen, og det på trods af at to tredjedele af landet er dækket af bjerge. Her har man sat passagerantallet, pendlerne og stabiliteten i højsæde.

Nu vil "Timeplanen og Togfonden" bygge en ny jernbane fra Hovedgård til Hasselager på 24,7 km for at sparre 4½ min i rejsetid. Et anlæg af denne jernbane vil koste 3,7 milliarder.

(Togfonden.dk-analyse - Linieføringsgruppen Internt arbejdsnotat - side 3)
"Konklusion: Det koster timeplanen ca. 5 min. at servicere ekstra 10,7-6,6= 4,1 mio. rejsende til Aarhus/år. Ved valg af strækning Horsens - Skanderborg - Aarhus (A9+A10)"

Det er den nuværende jernbane over Skanderborg – A9+A10 - i forhold til en ny jernbane Hovedgård-Hasselager.

(Togfonden.dk-analyse - side 2)
"Vedrørende strækning A9+A10: Ved ovennævnte analyse er A9+A10 **den mest fordelagtige, da antal passagerer på strækningen er sammenligningsgrundlaget.**"

Det står her "sort på hvidt", at der er 4,1 mio. flere rejsende om året på den eksisterende strækning over Skanderborg i forhold til at bygge en ny jernbane fra Hovedgård til Hasselager, hvis ellers beregningerne fra Banedanmark passer.

Dette notat er fra sept. 2013 på planlægningsstadiet for Togfonden og Timemodellen. Da Togfonden blev vedtaget i 2014, var den gennemsyret af, at det var Timemodellen, der skulle holde – med en times rejsetid mellem de største byer i Danmark – og det var embedsmændenes opgave at få det til at fungere.

Det, der ikke var i fokus, var hvor mange passagerer, der ville benytte toget efterfølgende, når højhastighedstogene bliver indført. I VVM-undersøgelserne skal man også undersøge en "0-løsning", hvor man vælger ikke at lave Hovedgård-Hasselager linjen, men bevarer den nuværende jernbane over Skanderborg. Her nævnes de 4,1 millioner ekstra passagerer om året ikke med ét ord. Det er nok for at "please" politikerne bag Timemodellen.

Allerede dengang havde man fundet ud af, at det er mængden af passagerer, der betyder noget for togdriften, og ikke antallet af minutter, der spares. Det er pendlerne i de østjyske byer, som skal befolke vores tog nu og i fremtiden, og det er dem, der skal satses på.

Politikerne på Christiansborg kan for fremtiden ikke bruge argumentet, at de ønsker: "Flere skal bruge offentlig transport - i form af jernbanen", hvis de vælger "med åbne øjne" at anlægge en ny jernbane fra Hovedgård til Hasselager til 3,7 milliarder kroner.

Der skulle ikke gerne gå "Komiske Ali" i debatten.

God jul.

Med venlig hilsen
Jørgen Christensen
Tisetvej 24
8355 Solbjerg

Sendt til Folketingets trafikudvalg og partilederne bag Togfonden. 06-12-2019

Også sendt til Debat@jp.dk; debat@stiften.dk; nationen@eb.dk; 1929@bt.dk;
debat@ing.dk; debat@vafo.dk; redaktion@midtjyllandssavis.dk; redaktionen@uge-bladet.dk;
DR.dk, TV2.dk,

PS vedhæftet notat Togfonden.dk-analyse - *Linieføringsgruppen Internt arbejdsnotat*

Den samme beregning er foretaget ud fra et skema i Togfonden.dk (side 65).
Her er beregningen dog 4,3 mio. passagerer om året.
http://www.tisetweb.dk/PDF/hoeringssvar_06_02_18.pdf (side 10/11- Bilag1)