

Tre nye jernbaner i Østjylland uden værdi.

Hele Togfonden blev, da den blev præsenteret i Folketinget i 2014, sat til at koste 28,5 milliarder.

1. del, som der er vedtaget en anlægslov på, og visse dele af den er allerede i gang.

Det er bl.a. en ny jernbane over Vestfyn og elektrificeringen af strækningen Fredericia – Aalborg.

1. del af Togfonden har måttet have tilført 2 milliarder ekstra for at hænge sammen.

Togfondens 2. del er sat til at koste 13,5 milliarder ud af de 28,5 milliarder for hele Togfonden.

Den kollektive trafik har været udsultet længe og især jernbanen.

Der mangler ifølge en undersøgelse 18 milliarder, for at få den op på et niveau, der er acceptabel.

Udmeldinger om Togfondens 2. del fra Regeringen (Soc. Dem.) og støttepartierne bag Togfonden - Det Radikale Venstre, SF og Enhedslisten - er at denne del skal gennemføres.

En stor del af Togfondens 2. del er tre nye jernbanestrækninger i Østjylland – til i alt 10 milliarder.

De er ikke en del af vedligeholdelsen af jernbanen eller "opgraderingen" på de 18 milliarder.

De tre jernbanestrækninger:

1) En ny jernbane fra Vejle til Billund også kaldet "Tullebanen".

Den anslås til, at ville koste 50 millioner om året i driftsunderskud.

Da Togfonden blev vedtaget i Folketinget, kostede banen 734 millioner at anlægge. Nu koster den mellem 1,4 og 1,5 milliarder at anlægge. Altså en stigning på ca. 100 pct. af anlægsomkostningerne.

Alle trafikforskere siger, at selv om vi får den bygget gratis, er det stadig en negativ samfundsøkonomisk investering.

Vestjyderne får med denne nye jernbane lige et ekstra togskifte "oven i hatten", hvis de skal videre f.eks. til Vejle eller København.

2) En jernbanebro over Vejle Fjord, der kommer til at koste 4,9 milliarder og sparrer rejsetid på 8 minutter i dag. Jernbanestrækningen er på "Den Østjyske Længdebane".

3) En jernbanestrækning foreslået af Banedanmark fra Hovedgård til Hasselager er på 25 km, og koster 3,7 milliarder, og den sparrer 4½ minut i rejsetid.

Denne jernbanestrækning er også på "Den Østjyske Længdebane".

Denne linje løber gennem et drikkevandsområde, hvor Aarhus by forsynes med 10% af drikkevandet til byen. 2 ud af 6 drikkevands-indvindingsboringer skal sløjfes på denne linje.

<https://jyllands-posten.dk/aarhus/meninger/breve/ECE11725129/hvad-med-drikkevandet-til-aarhus/>

Desuden kan der indhentes 4,3 millioner ekstra passagerer om året ved at bibeholde jernbanen over Skanderborg i forhold til at lave en ny jernbane mellem Hovedgård og Hasselager. (se tabel nederst i brevet)

http://www.tisetweb.dk/PDF/Henvendelse_13_01_20.pdf

Det viser sig også at Togfonden ikke skaber mere plads på vejene. Det som Togfonden "opsluger" af privatbiler svarer til det, som hele Danmarks befolkning køber af nye biler på en måned.

http://www.tisetweb.dk/PDF/Skaber%20Togfonden%20mere%20plads%20paa%20vejene_21_03_19.pdf

Til sammenligning har DSB fra 2013 til 2018 mistet 3 pct. af sine passagerer.

Kun 7 af 100 kunder hos DSB findes vest for Storebælt.

De to andre strækninger på "Den Østjyske Længdebane" er en bro over Vejle Fjord og en ny jernbane fra Hovedgård og til Hasselager. Sammenlagt er disse nye strækningerne på "Den Østjyske Længdebane" på 35 km og sparer 12,5 minutters i rejsetid. Beregningerne er foretaget af Banedanmark.

Ny jernbane vest for Aarhus.

Der kan laves en jernbane i trafikkorridoren langs E45 vest for Aarhus på 12 km – den mest direkte linje nord-syd.

Lav en alternativ banegård til Aarhus H ved "Firkløveret".

Den bliver en "gennemføringsstation" modsat Aarhus H, der er en "sækbane" mod syd.

Der bliver parkeringsmuligheder modsat ved Aarhus H.

Den kommer tæt på et nyt værksted som DSB vil opføre til reparation af de nye el-tog (½ km).

Den kommer tæt på samtlige motorveje i Aarhus-området (2-6 km).

Den kommer tæt på en planlagt jernbane fra Silkeborg til Aarhus.

Den sparrer 15½ minut i rejsetid - medregnet i beregningen er tiden til af- og påstigning på den nye banegård. (Beregning foretaget af Banedanmark)

Jernbanen er 15 km kortere end ind omkring Aarhus H. (Beregning foretaget af Banedanmark)

http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%2007_08_20.pdf

Der kommer ikke flere passagerer fra privatbiler og hurtigbusser over til jernbanen, før man tager højde for: Tilgængelighed, beliggenhed, parkeringsforhold, stabilitet, og priser.

En ny jernbane langs E45 og en jernbanestation ved "Firkløveret" vil i den grad aflaste Aarhus H både trafik- og jernbanemæssigt. En "Aarhus V-banegård" vil blive et nyt tiltrængt jernbaneknudepunkt i stedet for at pakke det hele sammen i Aarhus Centrum.

Statskassen sparer milliarder. Midt- og østjyder og mange århusianere får lettere til togtransport.

2. del af Togfondens "nye jernbanestrækninger" bør ikke gennemføres, da det er klart er bevist, at disse nye jernbanestrækninger ikke hænger sammen passagermæssigt eller samfundsøkonomisk.

Jeg synes "det er hul i hovedet" at bruge 10 milliarder på 3 nye jernbaner, som ikke har bevist deres værd, midt i en coronatid, hvor økonomien er under pres. Velfærden er også under pres.

Der er risiko for forurening af drikkevandet til Aarhus by med linjeføringen Hovedgård-Hasselager.

Tabel 13. (Togfonden.dk side 65) Omkostningseffektivitet for de forskellige anlægselementer og forskelligt materiel.

		Passagerer (mio/år)	Anlægs kroner pr sparet time (kr/time)					
			IC3 180 km/t	IC4 200 km/t	ET 200 km/t	Flirt 200 km/t	ICE 250 km/t	Velaro 300 km/t
A1	Ny bane henover Vestfyn	10,6	180	130	130	130	100	80
A2	Opgradering henover dele af Vestfyn	11,4	180	150	110	110	120	110
A3	Opgradering gennem Fredericia	5,1	60	60	60	60	60	60
A13	Ny Lillebæltsbro m.m.	8,8	260	210	170	160	180	170
A4	Opgradering Pjedsted-Vejle Fjord	9,6	80	60	50	40	50	40
A5	Bro over Vejle Fjord	5,1	120	110	110	110	110	110
A6	Opgradering Vejle Fjord-Horsens Syd	8,4	750	110	110	110	110	110
A7	Ny bane udenom Horsens	5,1	230	200	200	200	190	190
A8	Opgradering Horsens Nord-Hovedgård	8,2	160	70	70	70	70	70
A9	Ny bane Horsens Nord-Skanderborg	8,2	200	190	190	190	190	160
A10	Opgradering Skanderborg-Århus	10,9	80	80	80	80	80	80
A11	Ny bane Hovedgård-Århus	6,6	140	120	120	120	100	90
B1-B3	Ny bane Odense-Horsens (via Bogense-Juelsminde)	7,9	110	100	100	100	90	80
D1	Opgradering dele af Snoghøj-Lunderskov	3,7	350	350	350	350	350	350
D2	Opgradering Lunderskov-Esbjerg	2,2	400	190	190	180	190	180

Opgørelse af anlægskroner pr. sparet rejsetime over en 50-årig periode (højt beløb for IC3 i A6 skyldes, at IC3 ikke kan udnytte 200 km/t) . Fravalgte anlægselementer er gråmarkeret.

http://www.tisetweb.dk/PDF/Svar%20fra%20det%20Radikale%20Venstre_02_08_20.pdf

Med venlig hilsen
Jørgen Christensen
Tisetvej 24
8355 Solbjerg

PS Links og tabel kan selvfølgelig fjernes fra læserbrevet.

(Afsendt til JP 14-08-2020)