

Jyllandsposten har ikke haft plads til hele mit debatindlæg.

(tallene) henviser til kilder og dokumentation under læserbrevet

(JP 07-11-2021) <https://jyllands-posten.dk/jpaarhus/debat/breve/ECE13438223/forfejlet-jernbanepolitik/>

Forfejlet jernbanepolitik

Der har i de seneste år været ført en jernbanepolitik, der prøver at tilgodese de passagerer, der rejser langt mellem de største byer i Danmark i forhold til de lokale pendlere.

Regeringen vil sammen med dens støttepartier have indført "Timemodellen", som er en del af Togfonden. Timemodellen er en times rejsetid mellem de store byer i Danmark – København, Odense, Esbjerg, Aarhus og Aalborg.

Lad os betragte alle rejsende, som "folk der har et transportbehov fra A til B".

De vil selvfølgelig finde den nemmeste, billigste, hurtigste og den mest behagelige transportform.

Hvem er det, man prøver at tilgodese med Timemodellen?

Er det "Forretningsfolk", der rejser mellem Aarhus - Aalborg og København, man prøver at lokke over i toget?

Det vil nok ikke ske, før der bliver mulighed for at parkere. "Forretningsfolk" bor sjældent tæt på jernbanen, og at bruge tid på at komme ind til en jernbanestation med offentlig transport – det sker ikke og slet ikke i Aarhus. Deres overvejelser går mere på, skal jeg køre selv, som jeg plejer, direkte fra A til B, eller skal jeg forsøge at tage flyet?

I Aarhus-området kører mange i dag til Skanderborg, hvor der er gratis parkering, og tager toget derfra.

For mig og "moster Anna" og mange andre, der nogle gange om året skal fra Aarhus til København er det lige meget om det tager 2 timer eller 2 timer og 5 minutter, bare prisen er den rigtige.

DSB lavede et forsøg i 2010 med at indsætte tog – "Nonstop InterCityLyn"-tog – direkte fra Aarhus til København. Forsøget kørte i et par år, men blev stoppet på grund af manglende passagerbelægning, der var kun på 45 pct. i modsætning til en belægningsprocent på 55 pct. for de almindelige lyntog.

Nu prøver man så det samme koncept igen i "Timeplanen". Det eneste, der er ændret er, at toget denne gang også standser i Odense.

Alle undersøgelser af "passagerer med togene" viser at den største del af passagererne i togene hovedsagelig er pendlere til og fra uddannelse og arbejde, som rejser under 100 km. Hvorfor tager politikerne ikke "eksperternes undersøgelser" for gode varer?

Passagergrundlaget er der ikke.

Der bliver færre og færre, der tager toget. Fra 2013 til 2018 mistede DSB 3 pct. af sine passagerer.

Togfonden har eksisteret siden 2014. I samme periode tabte DSB 4,5 procent af passagererne over Storebælt til bilerne og hurtigbuserne, og i første halvår af 2019 mistede de yderligere 2,4 pct. af kunderne over Storebælt. DSB's passagerantal faldt med 1,1 millioner rejser i Danmark fra 2017 til 2018.

Ifølge beregninger i Togfonden fra Banedanmark kan der opsamles 4,3 millioner flere passagerer om året på den nuværende jernbane over Skanderborg, end ved at lave en ny jernbane mellem Hovedgård og

Hasselager, som foreslået i Togfonden/Timeplanen. Den nye jernbane Hovedgård-Hasselager kommer ikke gennem Skanderborg. (1)

Schweiz havde i 1990'erne samme store problemer med togdriften, som vi har i dag. Siden da har de afsat tilstrækkeligt med penge til vedligehold af de eksisterende jernbaner. De har f.eks. lavet mødelokaler, der kan lejes af forretningsfolk på stationerne. Så kan man mødes på midten og forberede og efterbehandle mødet på vej i toget.

Godt nok er Schweiz det land i Europa, der har den langsomste togtransport, men samtidig er det det land i Europa, der har den største passagertransport med tog - det er på 17% af alle transport km.

Danmark er i dag det europæiske land, hvor togene kører langsomst – næst efter Schweiz, og kun 8% af passagertransporten foretages med tog.

Folketinget har ikke gjort det lettere for DSB at skaffe flere passagerer.

En ny fjernbus-lov er trådt i kraft her 1. juli 2019.

Den betyder bl.a., at bussernes køreafstand mellem start- og slutpunkt nu er sat ned fra 150 km til 75 km.

Det vil betyde, at der vil blive yderligere pres på de offentlige busruter og på jernbanekørselen.

Det betyder ifølge beregninger fra Transportministeriet at disse selskaber skal afgive 263.000 passagerer til hurtigbuserne, og kun 29.000 vil tage hurtigbussen i stedet for privatbilen. Der vil komme yderligere 292.000 nye passagerer, og i alt vil 600.000 passagerer benytte disse ruter.

Lovgivningen blev vedtaget i 2018 af den daværende regering med Venstre, Konservative og Liberal Alliance samt Dansk Folkeparti og Socialdemokratiet. (2)

Togfonden flytter ikke bilister over i offentlig transport!

Banedanmarks beregninger i Togfonden på, hvor mange passagerer man trækker over til jernbanen fra privatbilerne, viser at det er 0,2 % af samtlige bilister i hele Danmark – incl. Bornholm og Lolland/Falster, eller det samme som antallet af biler, som danskerne køber af nye biler på én måned i disse år. I Danmark var der 3 millioner biler på vejene i marts 2018. Altså ikke noget der kan mærkes på trafikken på vejene. (3)

Timemodellen kan ikke gennemføres.

Der var oprindeligt tre nye jernbaner i "Togfondens 2. del".

Nu har Socialdemokratiet meldt ud: "Billundbanen – bliver ikke til noget". (4)

Så er der to nye jernbanestrækninger tilbage i "Togfondens 2. del", som er en forudsætning for at "Timeplanen" kan gennemføres - en ny jernbanebro/tunnel ved Vejle Fjord og en ny jernbanestrækning fra Hovedgård til Hasselager.

Af andre forudsætninger for Timeplanens gennemførelse er: Elektrificering af strækningen Fredericia-Aalborg og et nyt signalsystem samt at togene på visse strækninger kan køre med 250 km/tim.

Elektrificeringen af strækningen Fredericia-Aalborg er i gang.

Et nyt signalsystemet er nu kørende på enkelte strækninger efter 7 år forsinkelse i forhold til den oprindelige plan.

Sammenlagt vil de to nye jernbanestrækninger Hovedgård-Hasselager og Vejle Fjord være på ca. 35 km og koste 8,6 milliarder skattekrone. De to nye strækninger i Timeplanen sparrer kun 12-13 minutter i dag.

Linjen fra Hovedgård til Hasselager kostede oprindeligt 3,4 milliarder kroner, da Togfonden blev præsenteret. Den pris er nu steget med 5%, og nu koster strækningen 3,65 milliarder efter VVM-

undersøgelserne. Herudover er der brugt yderligere 62,7 millioner på VVM-undersøgelser.

(Vejle-Fjord er steget med 15%)

Passagerne sparrer mellem 4 minutter og 32 sekunder og 5 minutter i rejsetid på denne nye strækning i forhold til den "gamle" linjeføring over Skanderborg, der er 6 km længere.

Strækningen koster 155 millioner skattekrone pr km at anlægge eller koster 712 millioner kr. pr sparet minut i rejsetid. Som vores amerikanske veninde udtrykker det, har man råd til at lave en jernbane til så mange penge for at sparre 5 minutter i rejsetid, så har man virkelig ingen problemer i Danmark. (5)

DSB køber nu lokomotiver, der kun kan køre med en hastighed på 200 km/tim. Minutbesparelsen, som er en forudsætning for Timemodellen, er der ikke. Timemodellen kan ikke gennemføres.

Kære politikere brug dog skattekrone mere fornuftigt end ved at lave præstige projekter nemog "lad pendlere komme til!".

Hvis man virkelig ønsker sig "Timemodellen", skal man lave en jernbane vest om Aarhus langs motorvej E45 på 12 km.

Sammenligner man med prisen for strækningen Hovedgård-Hasselager, vil "E45 strækningen" koste knap 2 milliarder (155*12). Sammenligner man med den dyreste togstrækning i Togfonden vil den koste knap 3,5 milliarder (287*12). Dertil kommer så en ny jernbanestation ved krydset E45-Herningmotorvejen til anslået 1,5 milliarder.

Banedanmarks beregninger viser, at der spares 15½ minut i rejsetid incl. et stop ved den nye banegård. Altså en væsentlig besparelse i forhold til de 8,6 milliarder for to nye jernbanestrækninger i Togfonden, samt en besparelse i rejsetid.

Det er 15 km kortere for togene end ind omkring Aarhus H.

Det bliver en "gennemkøringsstation" modsat Aarhus H, der er en "sækbanegård".

Lad fjern- og højhastighedstogene benytte denne banegård.

Det vil tage 8 minutter med en letbane eller lignende til Aarhus H, hvis man lagde en alternativ jernbanestation ude ved E45.

Den kommer også til at krydse den nye jernbane Silkeborg-Aarhus, lige vedtaget i "Infrastrukturplan 2035".

Den kommer en halv kilometer fra DSB's kommende serviceværksted til el-tog.

"Timemodellen" (en times rejsetid mellem de store byer) kan genopstå.

Der kan laves mulighed for at kort- og langtidsparkere, hvad der ikke er ved Aarhus H.

En ny rutebilstation kan også fint være her.

Kommer tæt på samtlige motorveje i Aarhus-området (fra 0-6 kilometer).

90.000 biler passerer forbi en kommende station i døgnet. (1)

Få de nuværende jernbaner til at fungere.

"Lad nu de fleste, der kører med tog, komme til – Lad pendlere komme til!" (6)

Med venlig hilsen

Jørgen Christensen

Tisetvej 24

8355 Solbjerg

(afsendt til JP 01-11-2021 – sendt i JP 07-11-2021)

Kilder og dokumentation:

1) <http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%203.pdf> (bilag 1 - side 5)

2)

http://www.tisetweb.dk/PDF/Er%20der%20en%20samlet%20plan%20fra%20regeringen%20paa%20infrastrukturomraadet_20_07_19.pdf

3)

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

4) http://www.tisetweb.dk/PDF/Billundbanen%20bliver%20ikke%20til%20noget_30_06_21.pdf

5) <https://jyllands-posten.dk/jpaarhus/debat/breve/ECE11689809/banedanmarks-prestigeprojekt-vil-spare-4-minutter-og-32-sekunder/>

http://www.tisetweb.dk/PDF/Banedanmarks%20prestigeprojekt%20vil%20spare%204%20minutter%20og%2032%20sekunder_17_10_19.pdf

1) <http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%203.pdf>

6) <http://www.tisetweb.dk/PDF/Ny%20jernbane%20giver%20faerre%20passagerer.pdf>

ekstra) <https://jyllands-posten.dk/jpaarhus/debat/breve/ECE12990199/en-linjefoering-udenom-skanderborg-truer-grundvand-og-passagertal>