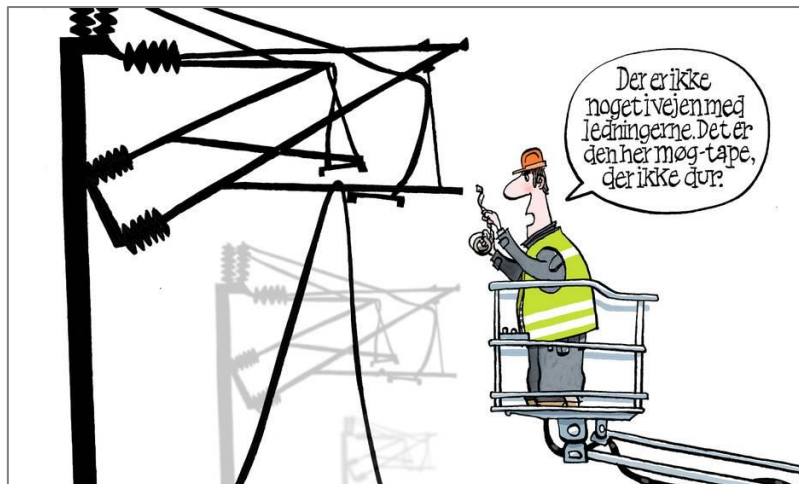


Banedanmarks gøren og laden

Er ny Solbjerg-føring i virkeligheden en skuffeløsning, man blot ventede på at hive frem?



JØRGEN CHRISTENSEN

Tisetvej 24, Solbjerg

Da den daværende Helle Thorning-regering synes, at man skulle forbedre den offentlige trafik på jernbaneanrådet, blev det Banedanmark, der fik til opgave at slå de første streger.

En bunden opgave var, at der skulle være en times togdrift mellem de største byer i Danmark.

Hvor der derimod var det største passagergrundlag, havde ikke den store betydning.

Jernbanerne havde på daværende tidspunkt også været "udsultet" og nedslidte gennem en årrække og med hensyn på hastigheden er Danmark i dag – næst efter Schweiz – det land, der har de længste rejsetider i Europa.

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 er det land i verden, der er tættest dækket af jernbanespor, og det på trods af at to tredjedele af landet er dækket af bjerge. Her har man sat passagerantallet i højsæde.

På en ny jernbanestrækning fra Hovedgård til Hasselager – i Togfonden – havde Banedanmark slået to streger omkring Solbjerg i idehøringsfasen. En østlig linje, som de kaldte "hovedlinjen", og en vestlig linje over Solbjerg Sø, som de kaldte en "alternativ linje". Disse to linjer sendte de i høring i idehøringsfasen.

Der indkom 25 hørings svar. Ét af hørings svarerne henviste til, at Solbjerg ikke fik glæde af denne højhastighedsjernbane. 6 andre hørings svar foreslog en alternativ linjeføring langs E45.

På det grundlag præsenterede Banedanmark pludselig en tredje linjeføring, som de kaldte "den centrale linje" midt ned igennem Solbjerg.

Det virker, som om – når projekterne først er vedtaget i Folketinget – at Banedanmark bare kommer og forlanger flere penge, for så kan projekterne ikke stoppes.

Denne linje er 200 m kortere end den vestlige linje og rammer 28 familiers villaer og ejendomme, som skal eksproprieres og splitter Solbjerg i to dele. De to andre linjer rammer henholdsvis to og seks ejendomme.

Den centrale linje sparer 8 sek. i forhold til den vestlige linje og 20 sek. i forhold til den østlige.

Denne 23 km lange jernbanestrækning koster 3,6 mia. kr. og sparrer i alt 5 min. i rejsetid.

Desuden kunne Banedanmark fortælle, at der også kommer til at køre lokal- og godstog på strækningen, hvor denne linje tidligere kun var beregnet til højhastighedstogene.

Hvor kom denne centrale linjeføring fra?

Har Banedanmark haft den centrale linjeføring liggende i "kommodeskuffen" hele tiden, så de kunne præsentere den, når "utilfredsheden" med de to andre linjeføringer havde lagt sig?

Der er i alle tilfælde ikke noget belæg for denne linjeføring i hørings svarerne.

Prisen på den foreslåede nye jernbane fra Hovedgård til Hasselager er fra offentliggørelsen af Togfonden til VVM-undersøgelserne steget med 5 pct.

Vejlefjordbroen, som er også er en del af Togfonden, er der en stigning på prisen på 15 pct.

En jernbanestrækning fra Vejle til Billund var udlagt i Togfonden til at koste 734 mio. kr.

Den kommer til at koste, som det fremgår af notat fra Banedanmark, mellem 1,1 og 1,3 mia. kr. Det bliver en øgning af prisen på 50-80 pct. VVM-undersøgelserne er ikke afsluttet endnu for denne strækning.

Opgradering af dele af letbanestrækningen fra Aarhus til Grenaa står Banedanmark også for. De har for længe siden fået penge til denne opgradering; den er ikke er færdig endnu. Den bliver 14 mio. kr. dyrere end beregnet.

Letbanen til Grenaa kører ikke endnu, og først i marts 2019 vil den komme i gang efter to års forsinkelse. Først i slutningen af 2019 vil den køre med en hastighed, som var lovet på 100 km/t., og måske med det antal tog i timen som lovet.

LÆS OGSÅ



Djursland må vente et år på to tog i timen

De 14 mio. kr. vil Banedanmark finde på eget budget, men de kunne ikke finde 5 mio kr., da de tidligere undersøgte en genåbning af Stilling Station.

Da Banedanmark skulle reparere og forny sporerne over Fyn her i sommer, indsatte man togbusser. Udbedringen af skinnerne tog noget længere tid end udmeldt, og passagererne var noget utilfredse med DSB, selv om det var Banedanmark, der var skyld i forsinkelserne.

Ringstedbanen via Køge kostede 9 milliarder. Denne jernbanestrækning blev som en af de få færdig til tiden og til prisen. Der kommer kun til at køre to tog i timen hver vej mod de fem tog i timen, der var lovet.

Det skyldes et signalsystem bestilt af Banedanmark, som skal erstatte det gamle. Det er nu 7 år forsinket. Prisen på signalsystemet er steget fra 20 til 23 milliarder.

Sætter Banedanmark med vilje priserne lavt, når de første gang præsenterer et projekt?

Det virker, som om – når projekterne først er vedtaget i Folketinget – at Banedanmark bare kommer og forlanger flere penge, for så kan projekterne ikke stoppes.

Banedanmarks projekter er stort set aldrig færdige til tiden, og det er som regel altid med et overforbrug.

Betragter Banedanmark statskassen som et tag selv-bord?

En anden styrelse, der også udarbejder projekter, er Vejdirektoratet.

LÆS OGSÅ



Jernbaner eller veje: Hvilke vej- og togprojekter skal have del i fremtidens trafikmilliarder?

Af 34 projekter, Vejdirektoratet har lavet af større veje, er der to små projekter, som ikke blevet færdige til tiden og med en lille overskridelse af budgettet.

Resten af projekterne er blevet færdige til tiden og flere af dem endda før den beregnede tid, og mange af projekterne er blevet billigere end beregnet f.eks. Silkeborg- og Sønderborg motorvejene. Vejdirektoratet har sendt 10,4 mia. kr. tilbage til statskassen.

Det er måske derfor, man har sat Vejdirektoratet til at udarbejde VVM-undersøgelser på jernbaneområdet.

Vejdirektoratet har nu udarbejdet VVM-undersøgelserne af en ny jernbane over Vestfyn og en jernbanestrækning over Vejle Fjord, selv om det ikke er deres område, men i virkeligheden burde have været Banedanmarks.

Er det Banedanmark, der styrer politikerne eller er det politikerne, der styrer Banedanmark?