

Til Trafikministeren og de trafikpolitiske ordførere.

Solbjerg 25-11-2018

Følgende debatindlæg er sendt til JP – dog ikke optaget - ”**Banedanmarks gøren og laden**” (vedhæftet) og er baseret på fakta-ark 4. Kan også ses på:

<http://www.tisetweb.dk/PDF/Banedanmarks%20goren%20og%20laden.pdf>

Det slutter med følgende spørgsmål:

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

Mine debatindlæg er baseret på Fakta-ark.

1. Fakta-ark: Jernbane omkring Solbjerg [http://www.tisetweb.dk/PDF/3%20linjer\\_a.pdf](http://www.tisetweb.dk/PDF/3%20linjer_a.pdf)
2. Fakta-ark: Mellem ”0-løsning” (nuværende jernbane over Skanderborg) og en ny jernbane mellem Hovedgård og Hasselager <http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark1.pdf>
3. Fakta-ark: Der findes alternativer til linjeføringen af jernbanen fra Hovedgård til Hasselager. <http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%202.pdf>
4. Fakta-ark: Nye jernbanestrækninger i Togfondens 2. del <http://www.tisetweb.dk/PDF/faktarak%204a.pdf>

Indtil årsskiftet har Banedanmark travlt. De skal have besvaret de over 200 hørings svar, der kom ind efter høringsrunden på Hovedgård-Hasselager strækningen.

De skal have udarbejdet en rapport til Folketinget på samme strækning, som giver grundlag for en beslutning i Folketinget af Togfondens del 2.

Brug oplysningerne/læserbrevne, hvis de giver mening for dig.

Med venlig hilsen  
Jørgen Christensen  
Tisetvej 24  
8355 Solbjerg

## **Banedanmarks gøren og laden**

Da daværende Helle Thorning regeringen synes, at man skulle forbedre den offentlige trafik på jernbaneområdet, 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% af persontransporten i Danmark, mens stort set resten af persontransporten forgår på vejene.

I Schweiz er tallet på 17% 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 stået 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 høringsvar. Ét af høringsvarerne henviste til, at Solbjerg ikke fik glæde af denne højhastighedsjernbane. 6 andre høringsvar 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.

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 2 og 6 ejendomme.

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

Denne 23 km lange jernbanestrækning koster 3,6 milliarder 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 høringsvarerne.

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

Vejle Fjord broen, som er også en del af Togfonden, er der en stigning på prisen på 15 %.

En jernbanestrækning fra Vejle til Billund var udlagt i Togfonden til at koste 734 mio. Den kommer til at koste, som det fremgår af notat fra Banedanmark mellem 1,1 - 1,3 mia. Det bliver en øgning af prisen på 50 - 80%. VVM-undersøgelserne er ikke afsluttet endnu for denne strækning.

Opgradering af dele af letbanestrækningen fra Aarhus til Grenå står Banedanmark også for.

De har for længe siden fået penge til denne opgradering, den er ikke er færdig endnu.

Den bliver 14 mio. kroner dyrere ind beregnet.

Letbanen til Grenå kører ikke endnu og først marts 2019 vil den komme i gang efter 2 års forsinkelse. Først i slutningen af 2019 vil den køre med en hastighed, som var lovet på 100 km/tim, og måske med det antal tog i timen som lovet.

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

Da Banedanmark skulle reparere og forny sporerne over Fyn her i sommers indsatte man togbusser.

Udbedringen af skinnerne tog noget længere tid end udmeldt, og passagererne var noget utilfredse med DSB, selvom 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 - kommer Banedanmark bare og forlanger flere penge, for så kan projekterne ikke stoppes.

Banedanmarks projekter er stort set aldrig færdige til tiden, og der er som regel altid med et overforbrug. Betragter Banedanmark "Statskassen" som "et tag selv bord"?

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

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 milliarder tilbage til Statskassen.

Det er måske derfor, man har sat Vejdirektoratet til at udarbejde VVM-undersøgelser på jernbane-området. Vejdirektoratet har nu udarbejdet VVM undersøgelserne af en ny jernbane over Vestfyn og en jernbanestrækning over Vejle Fjord, selvom det ikke er deres område, men i virkeligheden burde have været Banedanmark.

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

Med venlig hilsen  
Jørgen Christensen  
Tisetvej 24  
8355 Solbjerg

(indsendt til JP 13-11-2018)

Facebookopdatering: 23-11-2018

Jyllandsposten har ikke optaget mit sidste læserbrev "Banedanmarks gøren og laden". Har du lyst til at læse det kan det gøres på <http://www.tisetweb.dk/PDF/Banedanmarks%20goren%20og%20laden.pdf>

Svar fra Kristian Pihl Lorentzen: 25-11-2018

Kære Jørgen

Tak for et godt og seriøst indspark. Man skal aldrig bruge penge, der ikke findes, på noget, der ikke er brug for. Derfor skal der ikke bygges en ny bane ned gennem Østjylland. Fortsat god weekend.

Med venlig hilsen  
Kristian Pihl Lorentzen  
MF, transportordfører for Venstre  
Medlem af Folketingets Præsidium  
Tlf.: 27522818

Svar fra Andreas Steenberg.  
Kære Jørgen,

Radikale mener at der er brug for mere banekapacitet i Østjylland for at kunne flytte flere passagerer. Men vi har ikke besluttet os endeligt for hvordan endnu. Vi vil selvfølgelig se på de høringssvar mv., der kommer, før vi tager stilling.

Med venlig hilsen  
Andreas Steenberg  
MF

Kære Anderas

Solbj. 29-11-2018

Tak for dit svar.

Jeg synes, det er "hul i hovedet" at lave en 23 km lang jernbane fra Hovedgård til Hasselager til 3,56 milliarder. Når den er gennemført vil den sparre 5 min. i rejsetid.

Der kan laves en 12 km lang jernbane langs E45 som sparrer 15,4 min – udregnet af Banedanmark.

Jeg har selv beregnet den til 16 min ud fra tidtagning.

Det vil også sparre togene for 15 km kørsel ind til Aarhus H.

(Se dokumentation: [www.sporjylland.dk](http://www.sporjylland.dk) – Tabellen midt på forsiden)

Det vil i den grad kunne tiltrække passagerer til togene, hvor vejene i dag står for knap 80 pct. af persontransporten i Danmark.

Det vil afhjælpe alle de trængsels- og parkeringsproblemer, der er ved Aarhus H i dag og i fremtiden.

Togfonden siger, at der kommer en passagerøgning på Aarhus H på 60 pct., når Togfondens projekter er gennemført.

Det forslag, der ligger i Togfonden, om en ny jernbane fra Hovedgård til Hasselager, og til en pris af 3,6 mia. og som sparer fem minutter i rejsetid afhjælper ikke problemerne ved Aarhus H.

(Se dokumentation: Fakta-ark 4) <http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%202.pdf>

Det vil forøge banekapaciteten i Østjylland.

Med venlig hilsen  
Jørgen Christensen  
Tisetvej 24  
8355 Solbjerg

Kære Jørgen,

Den bane, du nævner vil fjerne toget fra Aarhus Centrum, og det er vi imod.  
Desuden skaber den ikke mere banekapacitet i Østjylland og løser derfor ikke udfordringen.  
Så vi holder fast i vores ønske om en ny østjysk bane.

Med venlig hilsen

Andreas Steenberg  
MF

---

FOLKETINGET



Medlem af Folketinget (RV)

Christiansborg  
DK-1240 København K

Tlf. +45 33 37 55 00  
Dir. +45 33 37 47 15

[www.ft.dk](http://www.ft.dk)