

Banedanmarks præstigeprojekt.

Efter at DF havde trukket sig fra Togfondens 2. del vil de øvrige forligspartier, som er Socialdemokratiet, SF, Enhedslisten og Radikale gennemføre Togfondens 2. del.

Anden del af Togfonden - på 13,5 milliarder - er der ikke penge til endnu.

Men de skal nok komme – mener de øvrige forligspartierne.

Ja, det har de nok ret i – for denne gang er det ikke penge fra Nordsøolien, som finansierede 1. del af Togfonden, men penge fra finansloven – via skatterne, der finansierer 2. del.

Togfondens 2. del består bl.a. 3 nye jernbanestrækninger i Østjylland - en strækning fra Hovedgård til Hasselager - en strækning over Vejle Fjord og en strækning fra Vejle til Billund.

Alle tre strækninger er VVM-undersøgt.

Rasmus Prehn udtaler til JP 05-03-2019:

”Selv om DF melder pas, mener Rasmus Prehn, transportordfører for S, fortsat, at der skal anlægges en jernbane fra Hasselager til Hovedgård.”

Hvad er konsekvenserne af en sådan beslutning?

En ny jernbane fra Hovedgård til Hasselager er på ca. 23 km.

På den nordlige del af strækningen er der tre forslag til linjeføringen:

En af linjerne går gennem et grundvands-indvindingsområde, hvor 10% af drikkevandet pumpes op til ”Aarhus Vand” - Aarhus Kommune. 2 ud af 8 drikkevands-indvindingsboringer bliver ramt af linjeføringen.

En anden af linjerne går over naturområdet over Solbjerg Sø.

En tredje går midt ned gennem Solbjerg by og deler byen i to. 26 familiers villaer eller ejendomme rammes direkte af denne linje, og endnu flere skal eksproprieres på denne linje, når der graves ned i bakkerne syd og nord for byen for at få sporene ned i niveau med Solbjerg Sø.

I alt kan 41 ejendomme blive ramt på strækningen fra Hovedgård til Hasselager.

Over 600 andre familier får ”en jernbane i baghaven”, og kan ikke sælge deres hus til ”normal” handelsværdi.

Linjen koster 3,56 milliarder, hvoraf der allerede er brugt 62,7 millioner på VVM-undersøgelser.

Strækningen koster 155 millioner pr. km at anlægge. Eller 712 millioner kr. pr sparet minut i rejsetid.

Hvor meget velfærd kan man ikke få for disse penge?

Rasmus Prehn (S) udtaler i samme artikel:

”Seks-syv minutter er faktisk mange sparede minutter, siger S-transportordfører om Hasselager-Hovedgård-jernbanen. Han beklager, at DF ikke længere er en del af Togfondforliget.”

Rasmus Prehn ved ganske udmærket, at passagerne sparrer mellem 4 minutter og 40 sekunder og 5 minutter i rejsetid i dag i forhold til den "gamle" linjeføring over Skanderborg, alt efter hvilken af linjeføringerne, man vælger på denne nye strækning

Først om 10 år, hvis DSB til den tid køber lokomotiver, der kan køre med en hastighed på 250 km i timen, vil der maksimalt kunne spares 6 minutter.

Der er også lige det, at et signalsystem "udviklet" af Banedanmark, der er 7 år forsinket, også har indflydelse på hvornår, der kan køres stærkt.

Hvor meget velfærd kan man ikke få for disse penge?

Tilsvarende for Vejle Fjord strækningen. Den forventedes at sparre 8,5 min. i rejsetid i forhold til at køre ind omkring Vejle. Det er kun 8 min. i dag.

Oprindeligt var prisen sat til 4,3 milliarder. Den er nu steget med 15% til 4,941 milliarder.

Hvor meget velfærd kan man ikke få for disse penge?

Billundbanen også kaldet "Tullebanen".

Denne strækning kommer til at koste et sted mellem 1,1 og 1,3 millioner kr. ifølge at arbejdsnotat fra Banedanmark.

Man anslår et driftsunderskud for denne jernbanestrækning på 50 millioner kroner hver år.

Hvor meget velfærd kan man ikke få for disse penge?

Hvem skal så betale for disse nye jernbanestrækninger?

Skal de overhovedet laves?

Kommer pengene fra det såkaldte "Rådighedsbeløb"?

Eller er det velfærden, der må holde for igen?

Mange kommuner, der ligger på de nye strækninger, har sagt fra overfor disse nye jernbanestrækninger og går ind for "O-løsningen" – altså den nuværende jernbane.

Det er Vejle, Skanderborg, Odder og Hedensted.

Kun Aarhus Kommune har indsendt to høringssvar til VVM-undersøgelserne. Et lille flertal i Aarhus Byråd vil have jernbanen fra Hovedgård til Hasselager, og et mindretal bl.a. med DF-stemmer vil have jernbanens "O-løsningen" over Skanderborg.

819 Aarhus-borgere var samlet til et "borgermøde" i Solbjerg, og protesterede mod linjeføringen.

Det er de danske skatteydere, der kommer til at betale for disse nye jernbaner.

Togfonden melder at en opgradering af strækningen Skanderborg – Aarhus vil generere 10,9 millioner passagerer om året, mens en ny jernbane fra Hovedgård til Hasselager kun vil generere 6,6 millioner passagerer. (Togfonden.dk - tabel 13 - side 65)

Hvis jernbanen bevares over Skanderborg, vil den kunne opsamle 4,3 millioner passagerer om året i forhold til en ny jernbane fra Hovedgård til Hasselager ifølge Togfonden.

Til glæde for hvem?

Hvem er det lige, der får glæde af de minutbesparelser?

Det er i alle tilfælde ikke mange århusianere.

Der bor 337.000 i Aarhus Kommune. Hovedparten af dem har problemer og bruger tid på at komme ind til Aarhus H, hvis de skal med toget. Der er ingen mulighed for at parkere, og man skal have familie eller venner til at køre sig derind. Offentlig transport tager betydeligt længere tid end 5 min.

Mange tager til Skanderborg og parkerer gratis og tager toget derfra.

Det vil ikke være muligt at tage højhastighedstogene fra Skanderborg, hvis man laver den nye jernbanestrækning Hovedgård - Hasselager, der ikke kommer over Skanderborg.

Måske er det de 65.000 århusianere, der bor indenfor Ringgaderne, der får glæde af de 5 minutter.

Alle andre østjyder har de samme problemer som århusianerne med at komme ind til Aarhus H.

Lav en ny jernbanestrækning i trafikkorridoren langs E45 på 12 km og en banegård ved krydset med Herningmotorvejen – "Firkløveret". Lad fjern- og højhastighedstogene stoppe her.

Lav sporene via Brabrand om til Let- eller S-bane – og Aarhus H om til Letbanegård. Så sparrer man også at grave sporene ned under Bruunsbro og Vandrehallen. Det sparrer de ca. 500-600 millioner det koster.

Letbanens køreskinner kan fint være under disse bygninger.

Det tager så kun 8 minutter at komme ind til Aarhus H fra "Firkløveret".

Lav en stor parkeringsplads ved "Firkløveret" for pendlerne og "folk der skal til København".

DSB planlægger at lave et nyt reparations- og vedligeholdelsesværksted til de nye el-tog i Årslev - tæt på "Firkløveret".

En jernbanestrækning langs E45 vil sparre togene for 15 km, og passagerer, der ikke absolut skal ind til Aarhus Centrum, og som bor udenfor Ringgaderne, spares det rejsetid på 15,4 minutter.

På "tegnebrættet" er der også en plan om at lave et nyt jernbanespor til Silkeborg - lav det til letbanespor – ud til "Firkløveret".

"Firkløveret" vil blive et nyt tiltrængt jernbaneknudepunkt i stedet for at pakke det hele sammen i Aarhus Centrum.

Det vil blive til glæde for mange århusianere og mange østjyder.

Det som alle ønsker sig er ikke 5 minutters tidsbesparelse, men "tog til tiden".

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

Med venlig hilsen
Jørgen Christensen
Tisetvej 24
8355 Solbjerg

(indsendt til JP 26-08-2019)