

## **Banedanmarks prestigeprojekt vil spare 4 minutter og 32 sekunder**

Kære politikere, undlad at bruge 3,7 mia. kr. på at spare 4 minutter og 32 sekunder på Banedanmarks prestigeprojekt, som kræver en ny jernbane fra Hovedgård til Hasselager.

Nu kom Banedanmark endelig med sit forslag til, hvilken linjeføring af en ny jernbanestrækning – Hovedgård-Hasselager-linjen – den vil anbefale til politikerne på Christiansborg. Det er et år for sent i forhold til udmeldingen på Banedanmarks hjemmeside, som sagde i slutningen af 2018.

Banedanmark anbefaler den østlige linje til politikerne i forhold til de to andre, der også er på tegnebrættet.

Jernbanestrækningen Hovedgård-Hasselager er en del af Togfondens 2. del, som desuden består af nye jernbanestrækninger over Vejle Fjord og en jernbane fra Vejle til Billund. De koster tilsammen ca. 9 mia. kr.

Forudsætningen for Togfonden og disse nye jernbanestrækninger var penge fra en beskatning af udenlandske selskaber, der hentede olie og gas op fra Nordsøen.

Pengene derfra kom ikke ind bl.a. på grund af faldende oliepriser, så nu er der kun borgerne til at betale via skatterne for disse nye jernbaner.

Desuden skulle et nyt signalsystem – ERTMS – implementeres på de nye jernbanestrækninger. Dette signalsystem er ikke en “standardvare” og er stort set ikke i brug andre steder i verden. Det er nu 7 år forsinket og er stadig en forudsætning for, at timeplanen hænger sammen, og systemet koster over 20 mia. kr.

På Vestfyn havde Banedanmark også foreslået en jernbanestrækning, men politikerne i Folketinget vedtog en anden linjeføring. Så der er stadig 41 familier, direkte ramt på de 3 linjer på Hovedgård-Hasselager, som ikke ved, om de er købt eller solgt.

I Togfonden var en timemodel indbygget. Timemodellen er en times rejsetid mellem de store byer København, Odense, Aarhus, Aalborg og Esbjerg.

Der blev lagt visse forudsætninger ind, som skulle opfyldes for at klare Timemodellen. Togene skulle på de nyplanlagte jernbanestrækninger kunne køre med 250 km/t. for at hente minutbesparelsen. DSB vil nu købe nye eltog, der kun kan køre 200 km/t. Disse nye jernbanestrækninger skulle kun bruges til højhastighedstogene mellem de store byer, som det klart fremgår af "Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2020":

»Regionaltrafikken i Østdanmark forventes nystruktureret og adskilt fra fjerntrafikken.«

Den linjeføring, som Banedanmark foreslår, vil spare 4 minutter og 32 sekunder i dag med 200 km/t.

Først om 10 år, hvis DSB til den tid køber lokomotiver, der kan køre med en hastighed på 250 km/t., vil der maksimalt kunne spares 6 minutter på de ca. 23 km ny jernbane. Anlægsprisen er beregnet til 3,7 mia. kr.

Minutbesparelser og timeplan lyder efterhånden ret hult. Hvis man endelig vil spare minutter, skal jernbanen ud i trafikkorridoren langs E45. Så spares der 15,4 minutter og 15 km for togene, der i dag skal ind i og vende i sækbanegården – Aarhus H (beregninger foretaget af Banedanmark).

Togfonden forudser, at der vil komme en øgning af passagerantallet med 60 pct. ved Aarhus H, når den engang er anlagt (Togfonden.dk, side 89).

Kan det så ikke være antallet af passagerer, der er et argument for at få denne nye jernbane mellem Hovedgård og Hasselager?

Vejdirektoratets opgørelse viser, at 8 pct. af al persontransport i Danmark foregår med jernbanen. Under 1 pct. af godstransporten foregår med jernbanen. 91,3 pct. af persontransporten foregår "på asfalt" i biler, busser, cykler, motorcykler eller knallerter. Knap 80 pct. af alle personkilometer i Danmark foregår i person- eller mindre varebiler (kilde: Motor 2/2018). DSB har fra 2013 til 2018 mistet 3 pct. af sine passagerer. Kun 7 af 100 kunder hos DSB findes vest for Storebælt.

Den største del af togpassagererne er pendlere. Det er for det meste de regionale passagerer, der dagligt skal til og fra arbejde og uddannelse. Det er dog kun en lille del af dem, der kører over 100 km med tog. I Region Nordjylland er langt over 60 pct. af togpassagererne regionale passagerer. Der er således kun 20 pct. , der skal forbi Aalborg, og det tilsvarende tal ved Aarhus er omkring 12 pct.

Det er altså over for pendlerne, man skal lave tiltag for at få dem tilbage i toget. Det er minutbesparelser, der skal sættes på for at spare 5 minutter til København.

Skal Timemodellen opfyldes mellem Aalborg og Aarhus kræver det tog, der kan køre 200 km/t. Tog med den hastighed vil gøre det umuligt f.eks. at køre med regionaltog mellem Hobro og Aalborg. For regionaltogene skal jo samle op på de mindre stationer og kan typisk køre 120 km/t.

DSB "bløder" i den grad passagerer til bilerne og hurtigbusserne. Den eneste chance for at konkurrere med hurtigbusserne er prisen og kvaliteten, og i konkurrence med bilerne skal DSB være pålidelig og stabil med »tog til tiden« og på prisen.

Togfonden melder, at en opgradering af strækningen Skanderborg-Aarhus vil generere 10,9 mio. passagerer om året, mens en ny jernbane fra Hovedgård til Hasselager kun vil generere 6,6 mio. passagerer (Togfonden.dk, side 65). Hvis togene bevares over Skanderborg, vil de kunne opsamle 4,3 mio. passagerer om året i forhold til en ny jernbane fra Hovedgård til Hasselager.

#### LÆS OGSÅ



#### **Regeringen sætter 147 millioner af til vestfynsk jernbane**

Desuden koster den 39-53 mio. kr. ekstra om året i vedligeholdelse i forhold til de nuværende udgifter over Skanderborg.

Det er altså heller ikke på grund af passagergrundlaget, at man skal bruge 3,7 mia. kr. på at lave en ny jernbane fra Hovedgård til Hasselager.

Følgende kriterier skal opfyldes: beliggenhed, tilgængelighed, parkering, stabilitet og pris. Før disse kriterier er opfyldt, kommer jernbanen aldrig på sporet igen.

Kære politikere, undlad at bruge 3,7 mia. kr. på at spare 4 minutter og 32 sekunder på "Banedanmarks prestigeprojekt". Brug dem i stedet på velfærd.