

**Sendt til Trafikudvalget og partilederne bag Togfondens.  
Inden Folketinget vedtager en Masterplan for infrastrukturen i Danmark bør følgende kronik  
læses. "Drop Togfondens 2. del."**

**Uddrag: Regeringen vil lave en "masterplan" for hele Danmark på infrastrukturområdet, og til Vejle Amts Folkeblad (22/4 2019) udtaler Statsministeren:  
»Mette Frederiksen om Togfondens: Vi skal begynde forfra efter valget«.**

**Resten kan læses her:**

[http://www.tisetweb.dk/PDF/Drop%20Togfondens%202%20del\\_08\\_11\\_20.pdf](http://www.tisetweb.dk/PDF/Drop%20Togfondens%202%20del_08_11_20.pdf)

## **Drop Togfondens 2. del.**

Da man i sin tid lavede "Den gamle Lillebæltsbro" var det for at afhjælpe den store arbejdsløshed på dette tidspunkt, men også fordi det i den grad hjalp med at forbedre infrastrukturen i Danmark.

Kan man sammenligne denne coronatid med dengang?

Arbejdsløsheden er i dag på ca. 5%, hvor den i 1930'erne var på sit højeste med 30%.  
Lillebæltsbroen blev indviet i 1935.

Da DSB i sin tid bestilte det legendariske "IC 4-tog", bestilte man i alt 83 togsæt. Det sidste togsæt blev leveret i 2013 – syv år forsinket. 40 ud af de togsæt, der i sin tid blev købt, er sendt ud at køre. Den anden halvdel af togsættene vil man kun bruge som reservedele. 9 togsæt er allerede skrottet. Den ene rapport efter den anden påpegede dengang, at "det ville blive en god forretning" med IC4-togene. Fire prøvetog blev indsat i 2007, og først i 2016 blev det endelig politisk vedtaget at udfase dem. De skulle have erstattet IC3 togene, der er fra 90'erne.

Da udfasningen var vedtaget indgik "Staten" en aftale med det italienske firma AnsaldoBreda, der producerede togsættene, om at danske ingeniører skulle fejlrette de ca. 150 graverende fejl, der var fundet på togsættene. Der blev afsat yderligere 1,5 milliarder til fejlretningerne, og først her i 2020 er "IC4 skandalen" endelig afsluttet og danske ingeniører har sparet 424 millioner i forhold til den endelige pris på 6,2 milliarder.

Dog kører IC4 togene stadig kun 12.687 km mellem tekniske fejl, hvorimod IC3-togene kører ca. 35.000 km.

Desuden købte man 23 IC2-tog, der stort set aldrig kom ud at køre, og som DSB havde større problemer med end IC4-togene. Togene blev i sin tid købt for 800 mio. kr.

Syv af disse IC2-tog kører nu i Rumænien – resten kører slet ikke. (1)

Det jeg vil påpege med disse fakta, er hvor lang tid det tog, inden man fra politisk hold ombestemte sig for ikke at bruge flere penge på projektet - IC2 og IC4 togene.

### **Er der andre "fejlinvesteringer" på vej på jernbaneområdet?**

Et nyt signalsystem? Man har købt et signalsystem, der var afprøvet i Ungarn på en 4 km strækning og ikke andre steder. Det kører nu på enkelte strækninger i Danmark – kun på enkeltsporede jernbaner. Det er

mere kompliceret at få til at virke på de øvrige komplicerede strækninger. Det er 7 år forsinket i forhold til den oprindelige plan og koster 20 milliarder.

En Femern-Bælt-forbindelse? Den er også forsinket. Staten har måttet kompensere entreprenører med 45 millioner kr – billigt sluppet – fordi de ikke kan komme i gang. Desuden har ” Femern A/S” bag byggeriet lige overset 3 store rev ved Femern, som der ikke var taget højde for. (2)

Tyske miljøorganisationer har lagt sag an mod projektet. Hvor lang tid tager det?

Danmarks skatteydere betaler hele projektet til tunnelen kommer i land i Tyskland.

Letbanen i Aarhus? Undersøgelse af letbanens 2. etape er i gang, og der er risiko for at ødelægge Aarhus Midtbyen med skinner og køremaster. Anslået pris 5 milliarder.

1. etape af letbanen tog 83.000 bustimer om året fra eksisterende busruter for at få budgettet til at hænge sammen. 68.000 timer kom fra ”de gule busser” – bybusserne – og 15.000 timer kom fra ”de blå busser” – regionalruterne. Der blev indskrænket på mange busruter og nedlagt busruter, som ikke er i nærheden af letbanen.

Det var også et italiensk firma, der lavede Letbanens 1. etape med store forsinkelser og til en pris af 3,5 milliarder skatte kroner. En rigtig ”Århus-historie”. (3)

## **Togfondens 2. del?**

Togfondens 2. del er sat til at koste 13,5 milliarder skatte kroner ud af de 28,5 milliarder for hele Togfonden. Udmeldinger om Togfondens 2. del fra Regeringen (Soc. Dem.) og støttepartierne bag Togfonden - Det Radikale Venstre, SF og Enhedslisten – er, at denne del af Togfonden skal gennemføres. (4)

### **Er partierne bag Togfonden ved at begå en ny ”dumhed” på jernbaneområdet?**

Regeringen vil lave en ”masterplan” for hele Danmark på infrastrukturområdet og til Vejle Amts Folkeblad (22/4 2019) udtaler Statsministeren:

»Mette Frederiksen om Togfonden: Vi skal begynde forfra efter valget«.

SF, som er et af partierne bag Togfonden, vil nu have Togfondens anlægsprogram fremrykket, så der kan komme gang i økonomien igen efter corona-krisen. Er økonomien for Danmark så dårlig, at der skal skubbes yderligere 13,5 milliarder ud i den - ved hjælp af Togfonden? (5)

Nu vil partierne bag Togfonden bruge 10 milliarder af de 13,5 milliarder på tre nye jernbaner i Togfondens 2. del. Er de til gavn for Danmarks Infrastruktur?

### **Tre nye jernbaner i Østjylland uden værdi.**

Hele Togfonden blev, da den blev præsenteret i Folketinget i 2014, sat til at koste 28,5 milliarder.

1. del, er der vedtaget en anlægslov på, og store dele af den er allerede i gang.

Det er bl.a. en ny jernbane over Vestfyn og elektrificeringen af strækningen Fredericia – Aalborg.

Elektrificeringen - Fredericia – Aalborg - af den nuværende jernbane burde være sat gang i for længe siden. I stedet købte man IC4 togene.

1. del af Togfonden har måttet have tilført 2 milliarder ekstra for at hænge sammen økonomisk.

Det er ikke forbudt at have visioner i politik, og her at man ønsker flere skal benytte offentlig transport – i form af ”tog”. Den kollektive trafik har været udsultet længe og især jernbanen. Men politikerne er virkelig ”urealistiske”, når det gælder forudsigelser og løsninger af problemerne på jernbaneområdet.

På ”nye projekter” af tegnebrættet og få de nuværende jernbaner til at fungere.

Der mangler ifølge en undersøgelse 18 milliarder, for at få den nuværende jernbane op på et niveau, der er acceptabel. (6)

En stor del af Togfondens 2. del er tre nye jernbanestrækninger i Østjylland – til i alt 10 milliarder kroner.

De er ikke en del af vedligeholdelsen af jernbanen eller ”opgraderingen” på de 18 milliarder.

De 10 milliarder er samme beløb, som regeringen vil afsætte til ”Den grønne omstilling” de næste 5 år.

### **De tre jernbanestrækninger:**

1) En ny jernbane fra Vejle til Billund også kaldet ”Tullebanen”.

Den anslås til, at ville koste 50 millioner om året i driftsunderskud.

Da Togfonden blev vedtaget i Folketinget, kostede banen 734 millioner at anlægge. Den er anslået til at koste mellem 1,1 og 1,3 milliarder at anlægge. Altså en stigning på ca. 80 pct. af anlægsomkostningerne. Alle trafikforskere siger, at selv om vi får den bygget gratis, er det stadig en negativ samfundsøkonomisk investering. Vestjyderne får med denne nye jernbane lige et ekstra togskifte ”oven i hatten”, hvis de skal videre f.eks. til Vejle eller København.

Radio 4 havde et interview med trafikordfører for Enhedslisten, Henning Hyllested, som forsvarede denne nye banestrækning til Billund. Radio4 er nu begyndt at kalde den tidligere ”Tullebane” for ”Hyllebanen”.

2) En jernbanebro over Vejle Fjord, der kommer til at koste 4,9 milliarder og sparrer rejsetid på 8 minutter i dag. Jernbanestrækningen er på ”Den Østjyske Længdebane”.

3) En jernbanestrækning foreslået af Banedanmark fra Hovedgård til Hasselager er på 24,7 km, og koster 3,7 milliarder, og den sparrer 4½ minut i rejsetid.

Denne jernbanestrækning er også på ”Den Østjyske Længdebane”.

Denne strækning løber gennem et drikkevandsområde, hvor Aarhus by forsynes med 10% af drikkevandet til byen. 2 ud af 6 drikkevands-indvindingsboringer skal nedlægges på denne linje. (7)

### **Færre passagerer - men flere nye jernbaner?**

Der kommer ikke flere passagerer med togene, før almindelige folk kan se en fordel i det - i forhold til andre transportmidler - og før man tager højde for: Tilgængelighed, beliggenhed, parkeringsforhold, stabilitet, og priser.

Før de ”orange billetter” (billigste billetter hos DSB) bliver standardpris, vender kunderne ikke tilbage til DSB. DSB har prøvet at forhøje de ”orange biletters” andel. Det skabte flere passagerer i togene, men også et økonomisk underskud.

Det viser sig, at Togfonden ikke skaber mere plads på vejene. Det som Togfonden ”opsluger” af privatbiler i hele Danmark er 0,2 %, og det svarer til det, som Danmarks befolkning køber af nye biler på én måned. (8) 91,3 procent af persontransporten foregår ”på asfalt” i biler, busser, cykler, motorcykler eller knallerter. Knap 80 procent af alle personkilometer i Danmark foregår i person- eller mindre varebiler. (Kilde: Motor 2/2018)

### Har DSB behov for denne udvidelse af jernbanen i Østjylland?

8% af al persontransport i Danmark forgår på jernbanen.

Under 1% af godstransporten foregår på jernbanen. (Kilde: Motor 2/2018)

DSB har fra 2013 til 2018 mistet 3 % af deres passagerer.

DSB's passagerantal faldt med 1,1 millioner rejser i Danmark fra 2017 til 2018.

Kun 7 kunder ud af 100 kunder hos DSB befinder vest for Storebælt. (9)

DSB "bløder" i den grad passagerer til bilerne og hurtigbusserne, og havde et fald i passagerantallet over Storebælt på 4,5% i de første 6 mdr. af 2018 i forhold til samme periode i 2017.

Desuden kan der indhentes 4,3 millioner ekstra passagerer om året ved at opgradere jernbanen over Skanderborg i forhold til at lave en ny jernbane mellem Hovedgård og Hasselager. (se tabel nederst i brevet)

Anlægsprisen på disse 3 nye jernbaner er steget fra de blev præsenteret til VVM-undersøgelserne med 5% for Hovedgård-Hasselager, 15 % for Vejle Fjord-broen og ca. 80% for Billundbanen.

De to strækninger på "Den Østjyske Længdebane" er en bro over Vejle Fjord og en ny jernbane fra Hovedgård og til Hasselager. Sammenlagt er disse nye strækningerne på 35 km og sparer 12½ minut i rejsetid. Beregningerne er foretaget af Banedanmark.

### Ny jernbane vest for Aarhus.

Der kan laves en jernbane i trafikkorridoren langs E45 vest for Aarhus på 12 km – den mest direkte linje nord-syd.

Lav en alternativ banegård til Aarhus H ved "Firkløveret". (krydset E45-Herningmotorvejen)

Den bliver en "gennemkøringsstation" modsat Aarhus H, der er en "sækbanegård". Togene skal vende 180 grader på Aarhus H.

Der bliver parkeringsmuligheder modsat Aarhus H.

Den kommer tæt på et nyt værksted som DSB vil opføre til reparation af de nye el-tog (½ km).

Den kommer tæt på samtlige motorveje i Aarhus-området (2-6 km).

Den krydser en planlagt jernbane fra Silkeborg til Aarhus.

Den sparer 15½ minut i rejsetid - medregnet i beregningen er tiden til af- og påstigning på en ny banegård.

Modsat 4½ minut på en ny bane mellem Hovedgård-Hasselager. (Beregning foretaget af Banedanmark)

Jernbanen er 15 km kortere end ind omkring Aarhus H. (Beregning foretaget af Banedanmark)

Lav jernbanestrækningen ud til Brabrand om til letbanen og forlæng den ca. 4 km ud til "Firkløveret".

Lad den køre med en frekvens som S-togene i København, så kan folk der absolut skal ind i Aarhus Centrum benytte den.

Statskassen sparer milliarder. Midt- og østjyder og mange århusianere får lettere til togtransport. (10)

En ny jernbane langs E45 og en jernbanestation ved "Firkløveret" vil i den grad aflaste Aarhus H både trafik- og jernbanemæssigt. En "Aarhus Vest - banegård" vil blive et nyt tiltrængt jernbaneknudepunkt i stedet for at pakke det hele sammen i Aarhus Centrum.

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

Jeg synes "det er hul i hovedet" at bruge 10 milliarder på 3 nye jernbaner - midt i en coronatid - som ikke kan bevise deres værd. En tid hvor økonomien og velfærden er under pres.

Desuden er der risiko for forurening af drikkevandet til Aarhus by med linjeføringen Hovedgård-Hasselager. Det hjælper ikke at kalde Togfondens 2. del for "ambitiøs" – Drop den.

Med venlig hilsen  
Jørgen Christensen  
Tisetvej 24  
8355 Solbjerg

PS Links og tabel kan selvfølgelig fjernes fra læserbrevet.

(Afsendt til JP 18-10-2020 – ikke bragt)

1. <https://jyllands-posten.dk/indland/ECE12336619/dsbs-skandaletog-var-500-mio-kr-billigere-end-ventet/>
2. <https://ing.dk/artikel/femern-tunnel-tilbage-tegnebraettet-oversete-rev-kan-medfoere-stor-forsinkelse-236568>
3. [http://www.tisetweb.dk/PDF/Infrastrukturkaos%20i%20Aarhus\\_22\\_09\\_19.pdf](http://www.tisetweb.dk/PDF/Infrastrukturkaos%20i%20Aarhus_22_09_19.pdf)
4. <http://jyllandhttps://s-posten.dk/premium/ECE11479885/Fremtidens-infrastruktur-skal-forhandles-forfra-%E2%80%93-skuffelse-hos-borgmestre/>
5. <https://jyllands-posten.dk/debat/breve/ECE12133930/tog-skal-vaere-et-trovaerdigt-alternativ-til-fly/>
6. <https://jyllands-posten.dk/premium/indblik/Indland/ECE11895948/banedanmark-saetter-snuden-i-pengesporet/>
7. <https://jyllands-posten.dk/aarhus/meninger/breve/ECE11725129/hvad-med-drikkevandet-til-aarhus/>
8. [http://www.tisetweb.dk/PDF/Skaber%20Togfonden%20mere%20plads%20paa%20vejene\\_21\\_03\\_19.pdf](http://www.tisetweb.dk/PDF/Skaber%20Togfonden%20mere%20plads%20paa%20vejene_21_03_19.pdf)
9. <HTTPS://JYLLANDS-POSTEN.DK/PREMIUM/INDBLIK/INDLAND/ECE11078155/JYSKE-OG-FYNSKE-KUNDER-SIVER-FRA-DSB-KUN-7-AF-100-KUNDER-FINDES-NU-VEST-FOR-STOREBAELT/>
10. [http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%202\\_07\\_08\\_20.pdf](http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%202_07_08_20.pdf)

(se tabel nederst i brevet) [http://www.tisetweb.dk/PDF/Henvendelse\\_13\\_01\\_20.pdf](http://www.tisetweb.dk/PDF/Henvendelse_13_01_20.pdf)

Tabel 13.(Togfonden.dk side 65) Omkostningseffektivitet for de forskellige anlægselementer og forskelligt materiel.

		Passagerer (mio/år)	Anlægs kroner pr sparet time (kr/time)					
			IC3	IC4	ET	Flirt	ICE	Velaro
			180 km/t	200 km/t	200 km/t	200 km/t	250 km/t	300 km/t
A1	Ny bane henover Vestfyn	10,6	180	130	130	130	100	80
A2	Opgradering henover dele af Vestfyn	11,4	180	150	110	110	120	110
A3	Opgradering gennem Fredericia	5,1	60	60	60	60	60	60
A13	Ny Lillebæltsbro m.m.	8,8	260	210	170	160	180	170
A4	Opgradering Pjedsted-Vejle Fjord	9,6	80	60	50	40	50	40
A5	Bro over Vejle Fjord	5,1	120	110	110	110	110	110
A6	Opgradering Vejle Fjord-Horsens Syd	8,4	750	110	110	110	110	110
A7	Ny bane udenom Horsens	5,1	230	200	200	200	190	190
A8	Opgradering Horsens Nord-Hovedgård	8,2	160	70	70	70	70	70
A9	Ny bane Horsens Nord-Skanderborg	8,2	200	190	190	190	190	160
A10	Opgradering Skanderborg-Århus	10,9	80	80	80	80	80	80
A11	Ny bane Hovedgård-Århus	6,6	140	120	120	120	100	90
B1-B3	Ny bane Odense-Horsens (via Bogense-Juelsminde)	7,9	110	100	100	100	90	80
D1	Opgradering dele af Snoghøj-Lunderskov	3,7	350	350	350	350	350	350
D2	Opgradering Lunderskov-Esbjerg	2,2	400	190	190	180	190	180

Opgørelse af anlægskroner pr. sparet rejsetime over en 50-årig periode (højt beløb for IC3 i A6 skyldes, at IC3 ikke kan udnytte 200 km/t). Fravalgte anlægselementer er gråmarkeret.

[http://www.tisetweb.dk/PDF/Svar%20fra%20det%20Radikale%20Venstre\\_02\\_08\\_20.pdf](http://www.tisetweb.dk/PDF/Svar%20fra%20det%20Radikale%20Venstre_02_08_20.pdf)