

## Til Folketingets partiledere og Folketingets trafikudvalg:

Debatindlægget er bragt i Århus Stiftstidende under følgende overskrift:

# For dyrt og ustabil at rejse med toget! Forslag til nyt slogan: Måske med DSB

<https://stiften.dk/debat/for-dyrt-og-ustabil-at-rejse-med-toget-forslag-til-nyt-slogan-maaske-med-dsb>

I får debatindlægget i sin fulde længde herunder, så i også får dokumentationen for mine påstande.

Med venlig hilsen Jørgen Christensen

## Kan DSB levere varen?

*”Næst efter Kønsdriften er Jærnbandedriften den stærkeste af alle menneskelige Drifter”*  
Det skulle være udtalt af Folketingsmand J.K. Lauridsen. (1858-1905)

DSB har lige opnået en ny aftale med staten for de kommende 10 år (til 2033) om ”tog til tiden”.

DSB har fået nedsat kravene til overholdelse af køreplanerne betydeligt. I den kommende periode må op til 25 pct. af alle DSB’s regional- og fjerntog være mere end 3 minutter forsinkede. I den tidligere aftale var det 18,7 pct. (marts 2015) og i den forrige aftale var det kun 7 pct. (1)

Hvert fjerde tog må for eftertiden være forsinket.

Selvom DSB selvfølgelig prøver på at overholde aftalen får overskridelser ingen konsekvenser for DSB.

I det meste af 2023 har der været overskridelser, og i november var der en overskridelse på 32 pct, altså hver tredje tog. Det er vist ”Elastik i metermål”.

DSB har nu skåret i antallet af afgange og sat længere køretid på strækninger for at overholde aftalen.

Det er selvom regeringen har lovet os noget ganske andet i deres ”Regeringsgrundlag 2022”, hvori det hedder på side 41:

*”For at kunne bo, arbejde og uddanne sig i alle dele af Danmark er det nødvendigt med en veludviklet infrastruktur. Regeringen vil tage initiativer, der bekæmper støj og trængsel og gør **den offentlige transport mere attraktiv.**”*

Alle undersøgelser af ”passagerer med togene” viser, at den største del af passagererne i togene hovedsagelig er pendlere til og fra uddannelse og arbejde, som rejser under 100 km og ikke folk, der rejser langt.

### Hvorfor denne nye aftale - den gamle var gældende i endnu 2 år?

Det er nok for at undgå at det statsejede jernbaneselskab – DSB - ikke skal ud en udbudsrunde, som EU regler kræver i fremtiden.

Det er ikke kun DSB, man kan klandre for de mange overskridelser af rejsetiderne. Banedanmark, der står for udbygning og vedligeholdelse af jernbanestrækningerne, har en stor del af ”æren” for indsættelse af de mange togbusser. De er i gang med at udføre et nyt signalsystem, elektrificere og samtidig vedligeholde de nedslidte jernbanestrækninger.

Af nye jernbanestrækninger, som er i gang eller vedtaget i Folketinget, er en jernbane over Vestfyn, Femern, Silkeborg-Aarhus og Hovedgård-Hasselager.

Hovedgård-Hasselager banen på ca. 23 km er en parallelbane til den nuværende jernbane via Skanderborg. Den vil maksimalt blive 6 km kortere end denne og vil maksimalt kunne sparre 5 minutter i rejsetid. Den vil koste skatteyderne 3,7 milliarder, og der vil være 4,3 millioner færre passagerer på denne jernbanestrækning om året i forhold til den nuværende via Skanderborg - ifølge Banedanmark beregninger. (2)

DSB har ikke brug for denne jernbane.

Fra 2013 til 2018 mistede DSB 3 pct. af deres passagerer. DSB's passagerantal faldt med 1,1 millioner rejser i Danmark fra 2017 til 2018. Blandt andet over Storebælt har DSB tabt mange passagerer til bilerne og hurtigbusserne. Passagergrundlaget er der ikke.

Strækningen Hovedgård-Hasselager har vist, at den giver et samfundsøkonomisk underskud på 670 millioner kroner og øger CO<sub>2</sub> udslippet med 48.550 tons CO<sub>2</sub> i anlæg og drift indtil 2050. (5)

En jernbane fra Hovedgård til Hasselager er for mig at se "hul i hovedet" og spild af penge. Folketinget vil først tage stilling til denne jernbanestrækning efter 2030, hvilket jeg synes, er uanstændigt overfor de mennesker, der bliver ramt.

Der kan i stedet laves en jernbane langs E45 på 12 km, som vil sparre togene for 15 km i forhold til at skulle ind omkring Aarhus H. I rejsetid vil den sparre 15½ minut – beregningerne er foretaget af Banedanmark. Bilerne kommer ud af byen. Det bliver tæt på samtlige motorveje/indfaldsveje til Aarhus. med mulighed for at lagtidsparkere ved etablering af en jernbanestation ved "Firkløveret", hvor også den kommende Silkeborg-Aarhus jernbane krydser. (4)

En sådan jernbanestrækning giver for mig at se mere mening. Synes du også, at det giver mere mening at få jernbanen ud til E45 så skriv under på. <https://www.skrivunder.net/sporjyllanddk> (3)

### Hvad skal DSB gøre for at komme på sporet igen?

Betragt alle "brugere" af jernbanen - bilister, cyklister, pendlere m.m. - som "folk der har et transportbehov fra A til B". De vil selvfølgelig finde den nemmeste, billigste, hurtigste og mest behagelige transportform, og der kommer ikke flere passagerer med jernbanen, før man tager højde for: Tilgængelighed, beliggenhed, parkeringsforhold, stabilitet, og priser.

Vil DSB konkurrere med øvrige transportformer, vil de fleste togbrugere kigge på prisen.

DSB får ikke den negative spiral med faldende passagerantal vendt, før de "orange billetter" (billigste billetter hos DSB) bliver standardpris. DSB har prøvet i perioder at øge udbuddet af "orange billetter" i større stil, og det har også til tider skaffet flere passagerer. (5)

En almindelig togbillet fra Aarhus til København koster i dag 549 kr.

For alle togrejser er der varslet en prisstigning på i gennemsnit 10,3 pct. fra den 21. januar 2024. 3,3 mia. kr. hvert år er hvad DSB modtager med den nye kontrakt.

Herefter viser undersøgelserne, at det er "tog til tiden", der tæller for passagererne.

Kan man efter den nye aftale med DSB være sikker på at nå frem til sin aftale/møde/fly til tiden?

Sloganet "Ud og se med DSB" skal vist laves om til "Måske med DSB".

Den negative spiral for offentlig transport har fået "nok et nøk" mere i negativ retning.

Med venlig hilsen  
Jørgen Christensen  
Tisetvej 24  
8355 Solbjerg

**1) Kan DSB lever varen?**

[https://www.tisetweb.dk/PDF/Kan%20DSB%20levere%20varen\\_JP.pdf](https://www.tisetweb.dk/PDF/Kan%20DSB%20levere%20varen_JP.pdf)

**2) Faktaark om jernbanen Hovedgård-Hasselager**

<https://www.tisetweb.dk/PDF/faktaark%206.pdf>

**3) Underskriftindsamling:**

<https://www.skrivunder.net/sporjyllanddk>

**4) Der findes alternativer til linjeføringen af jernbanen fra Hovedgård til Hasselager.**

<https://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%203.pdf>

**5) Sådan får vi bilisterne over i togene – men det vil koste**

[https://www.tisetweb.dk/PDF/Henvendelse\\_18\\_02\\_23.pdf](https://www.tisetweb.dk/PDF/Henvendelse_18_02_23.pdf)

(Afsendt til ÅS 03-01-2024 – bragt 04-01-2024 – i en lidt formindsket udgave)

## For dyrt og ustabil at rejse med toget! Forslag til nyt slogan: Måske med DSB

<https://stiften.dk/debat/for-dyrt-og-ustabil-at-rejse-med-toget-forslag-til-nyt-slogan-maaske-med-dsb>



Bragt i Århus Stiftstidende i forbindelse med debatindlægget:

**"Det kan ikke være så svært: Send jernbanen ud til E45 og spar både tid og penge"**

[https://www.tisetweb.dk/PDF/Udflytning%20af%20Aarhus%20H\\_17\\_03\\_21.pdf](https://www.tisetweb.dk/PDF/Udflytning%20af%20Aarhus%20H_17_03_21.pdf)