

Til Partilederne i Folketinget og til de partier der har valgt medlemmer til trafikudvalget.

Solbjerg 07-12-2022

Fagbladet "Ingeniøren" havde d. 03 -10 – 2022 en artikel, hvor man genberegnete de to nye jernbanestrækninger i Togfonden. En bro/tunnel ved Vejle Fjord og Hovedgård-Hasselager strækningen og konklusionen var følgende: **"Nye beregninger af Togfondsprojekter: Dundrende underskud og negativ CO2 regnskab"**.

Nu har de taget flere Togfondsprojekter under behandling (11-11-22): Forsiden: **"Togfonden kan nærme sig det endelige dødsstød"**. På en dobbeltside inde i bladet: Under overskriften: **"Jernbanen – parkeret i remissen"** og **"Forliget, der skulle redde jernbanen, ligner en signalfejl"**. De har her behandlet de to ovennævnte jernbanestrækninger samt en evt. jernbanen via en Kattegatforbindelse samt jernbaneopgraderingerne i Togfonden.

Følgende debatindlæg er skrevet på den baggrund og på faktuelle ting fra Togfonden. Til din orientering.

Der skal bruges 9,3 milliarder skattekrone på præstigeprojekter.

Togfondsprojekterne, der blev vedtaget i 2014, er en tunnel/bro ved Vejle Fjord og en jernbane mellem Hovedgård og Hasselager. De blev oprindeligt lavet for at gennemføre Timeplanen. Timeplanen siger, at der skal være en rejsetid på en time mellem de store byer i Danmark.

Beregningerne på disse to projekter sagde, at det ville være en samfundsøkonomisk gevinst, men de sidste nye beregninger, foretaget af fagbladet Ingeniøren og forelagt og accepteret af fungerende trafikminister Trine Bramsen, viser sig både at være samfundsøkonomiske dårlige og CO² øgende. De vil ved anlæg og drift indtil 2050 - samfundsøkonomisk koste 2,75 milliarder skattekrone og øge CO²-udslippet med 230.700 tons CO². (1)

De nye beregninger viser også, at der 25% færre passagerer med togene end beregningerne i Togfonden, og at Togfonden ikke "skaber færre biler på vejene". (2)

Af andre beregninger i Togfonden er, hvor mange passagerer der er, på de forskellige strækninger.

For jernbanestrækningen Hovedgård Hasselager: Ifølge beregninger fra Banedanmark vil der også være 4,3 millioner flere passagerer om året ved Skanderborg Station i forhold til en ny jernbane mellem Hovedgård og Hasselager.

For en bro/tunnel ved Vejle Fjord: Ifølge samme beregninger fra Banedanmark, vil der være 4,5 millioner flere passagerer i Vejle om året. (3)

Trækker man de 25% fra – ifølge de nye beregninger - vil det stadig dreje sig om 3,2 i Skanderborg og 3,4 millioner passagerer i Vejle om året.

For mig er det "hul i hovedet" ikke at samle passagererne op, der er på stationerne.

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, hvad tallene også klart viser. Højhastighedstogene kommer ikke igennem Skanderborg og Vejle. Jeg forstår ikke at politikerne ikke tager disse tal og beregninger alvorligt.

Fungerende Trafikminister Trine Bramsen melder ud, at man arbejder for at få tunnelloøsningen ved Vejle. Det betyder at godstogene stadig skal køre gennem Vejle by, da godstogene ikke kan klare stigningsgraderne i tunnelloøsningen.

Tilsammen vil de to nye jernbaner blive på ca. 35 km og koste 9,3 milliarder skattekrone og spare 12-13 minutter i rejsetid mellem Aarhus og Odense.

Hvis det er rejsetiden man tænker på, kan der laves en jernbane langs E45 på 12 km vest om Aarhus. Det er den mest direkte jernbanelinje nord-syd, og den er 15 km kortere end ind omkring Aarhus H. Tæt på samtlige motorveje i Aarhus og med mulighed for at parkere, hvad der ikke er ved Aarhus H. Den sparrer ifølge beregninger fra Banedanmark 15½ minut i rejsetid for folk, der ikke absolut skal ind i Aarhus Centrum, og det er incl. et stop ved en ny station. (3)

De to jernbanestrækninger er nu lovgivning (2014), og det, der mangler, for at udføre dem, er en anlægslov. Denne er blevet udskudt gang på gang. 2018 – 2024 og senest til efter 2030 i forbindelse med vedtagelsen af den store trafikplan: "Infrastrukturplan 2035".

I denne plan er der afsat 13 milliarder til Togfondens anden del, som Togfundsforligspartierne Soc. Dem., SF, Rad. Venstre og Enhedslisten holder fast i på trods de nye negative tal, og de vil forhandle planerne senere.

Vejle Fjord linjen har indtil nu kostet: Pris for VVM-undersøgelsen: 91,96 mio. kr. Der er forlodsovertaget (førtdiseksproprietet) 37 ejendomme med et beløb på i alt 114.883.000 kr. der dækker erstatning, flyttegodtgørelse mv. (4)

41 familier venter stadig på om de er købt eller solgt på Hovedgård-Hasselager strækningen – plus over 600 andre familier, som har en risiko for en "jernbane i baghaven".

Hvis der kommer en Kattegatbro vil Togfondens jernbaneprojekter være overflødige og spild af skattekrone, så vil man kunne komme fra Aarhus til København på ca. en time.

Synes du også, at jernbanen skal ud langs E45 vest for Aarhus, så skriv under på: (5)

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

Med venlig hilsen
Jørgen Christensen,
Tisetvej 24,
8355 Solbjerg

1) <https://ing.dk/artikel/ny-beregning-togfundsprojekter-dundrende-underskud-negativt-co2-regnskab-261385>

2) http://www.tisetweb.dk/PDF/Skaber%20Togfonden%20mere%20plads%20paa%20vejene_21_03_19.pdf

3) <http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%203.pdf> (Bilag 1)

4) http://www.tisetweb.dk/PDF/Aktindsigt_08_11_22.pdf

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

(Afsendt til 30-11-2022 til JP – ikke optaget)

Se også debatindlægget på: https://www.tisetweb.dk/PDF/praestigeprojekter_30_11_22.pdf