

8,6 milliarder skatte kroner skal bruges på præstige projekter

Da partierne bag en ny plan for jernbanerne - Togfonden - præsenterede den i 2013, var der tre nye jernbaner i Østjylland med i planen. Følgende partier stod bag Togfonden - Soc.Dem., SF, Enhedslisten, Rad. Venstre og DF. DF har senere trukket sig fra planen.

De tre jernbaner var en ny togbro over Vejle fjord, en ny jernbane mellem Vejle og Billund og en ny jernbane fra Hovedgård til Hasselager.

Der var også skitseret en ny jernbane i de første oplæg fra Horsens til Skanderborg. Den valgte Banedanmark ikke at tage med i planen. Togfondens egen afvisning af denne jernbane beskrives med: "En forholdsvis høj omkostning pr. sparet minut". Den ville have sparet 3,5 minut på en strækning af 16 km.

Om Billundbanen har tidligere trafikminister Benny Engelbrecht meldt ud overfor Facebook-gruppen "Stop Billundbanen": "Billundbanen bliver ikke til noget". (1)

Så er der de to andre nye jernbanestrækninger i Togfonden.

Vejle-Fjord-broen er på ca. 11,5 km. Den forventes at sparre 8 minutter i rejsetid i dag og koste lige under 5 milliarder skatte kroner.

Hovedgård-Hasselagerbanen på ca. 23 km forventes at sparre 4½-5 minutter i dag og koster 3,7 milliarder skatte kroner. Den er kun 5-6 km kortere end den nuværende jernbane over Skanderborg.

Det vil jeg kalde: "En forholdsvis høj omkostning pr. sparet minut".

Tilsammen vil de to nye jernbaner blive på ca. 35 km og koste 8,6 milliarder skatte kroner og sparre 12-13 minutter i rejsetid mellem Aarhus og Odense.

Timeplanen som er en del af Togfonden siger, at der skal være en times rejsetid mellem de store byer f.eks. Odense og Aarhus. Højhastighedstogene kommer kun til at standse disse to byer. Højhastighedstogene vil ikke standse i andre byer som f.eks. Horsens og Fredericia, for så vil de ikke kunne sparre de 12-13 minutter. Det er "hul i hovedet" at lave disse præstige projekter, som leder togtrafikken udenom Vejle og Skanderborg.

Man vil med disse to præstige jernbaner fjerne passagererne fra togene i "Timeplanens hellige navn" for at sparre 12-13 minutter uden at kunne optage de passagerer, 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.

Ifølge beregninger fra Banedanmark vil der også være 4,3 millioner ekstra passagerer om året ved Skanderborg Station i forhold til en ny jernbane mellem Hovedgård og Hasselager. (2)

Regeringen og partierne bag Togfonden vil nu gennemføre disse jernbaner og har afsat pengene i den vedtagne "Infrastrukturplan 2035".

Da man i 1980'erne i Københavns-området lavede Høje Taastrup Station på den eksisterende jernbane til Roskilde, var det for at aflaste jernbanen ind til Kbh. K. Det viste sig ikke at blive det jernbaneknudepunkt, som politikerne forestillede sig, men blot en knude på den eksisterende jernbane.

Man har man i dag lavet den nye "Ringstedbane" via Køge, som aflaster jernbanen via Roskilde.

I dag udvikler der sig et "naturligt" knudepunkt i Københavns-området på Ny Ellebjerg Station, hvor samtlige jernbaner mødes. Man vil også lave en ny jernbane herfra direkte til Kastrup Lufthavn fra Ny Ellebjerg, så det bliver en "gennemkøringsstation", så man ikke behøver at sende alle tog ind til Københavns Hovedbanegård for at vende toget 180 grader ud til Kastrup.

Kan der laves et nyt trafikalt knudepunkt i Østjyllands-området?

Det vil der fint kunne laves ved "Firkløveret" i krydset Herningmotorvejen - E45 vest for Aarhus. Der kan laves en jernbane langs E45 på 12 km. Det er den mest direkte jernbanelinje nord-syd, og den er 15 km kortere end ind omkring Aarhus H. Den kan benyttes af fjern- og højhastighedstogene.

Der skal også laves et nyt reparations- og serviceværksted til DSB's nye el-tog ½ km fra "Firkløveret" - det eneste vest for Storebælt.

En ny jernbane langs E45 møder også en kommende jernbane fra Aarhus til Silkeborg - vedtaget i Folketinget - og den østjyske længdebane fra Fredericia til Aalborg.

Der vil kunne laves kort- og langtidsparkering ved "Firkløveret", hvad der ikke er mulighed for ved Aarhus H i dag. Det er tæt på samtlige motorveje i Aarhus-området (0-6 km).

Problemet med Aarhus H er, at det er en såkaldt "sækbane" . Det vil sige, at togene skal vende 180 grader og køre tilbage ad samme spor, som de kom ind på. Det tager i dag passagertogene otte minutter at vende og køre i modstat retning, og det tager 45-60 minutter for et godstog på Aarhus H.

Det vil også gælde for de kommende eltog.

Beregninger fra Banedanmark siger, at der spares 15½ minutter i rejsetid for folk, der ikke absolut skal ind i Aarhus Centrum. Lav et S-togs- letbanesystem eller BRT-busser, som kører med en hyppig frekvens ud til "Firkløveret", så vil det tage 8 til 10 minutter ind til Aarhus H med tog. (3)

Det er så vigtigt at lægge nye jernbaner rigtigt i "første hug", for de er umulige at flytte sidenhen.

Synes du også, som 1768 andre, at jernbanen skal ud langs E45 vest for Aarhus, så skriv under på:

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

Med venlig hilsen

Jørgen Christensen

Tisetvej 24

8355 Solbjerg

1) http://www.tisetweb.dk/PDF/Billundbanen%20bliver%20ikke%20til%20noget_30_06_21.pdf

2) <http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark1.pdf>

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

Der findes flere debatindlæg om jernbanen på www.tisetweb.dk

(indsendt til Politikken 09-04-2022 – ikke optaget)

Kære Jørgen Christensen

fr 22-04-2022 14:54

Dit debatindlæg bliver ikke bragt i denne omgang.

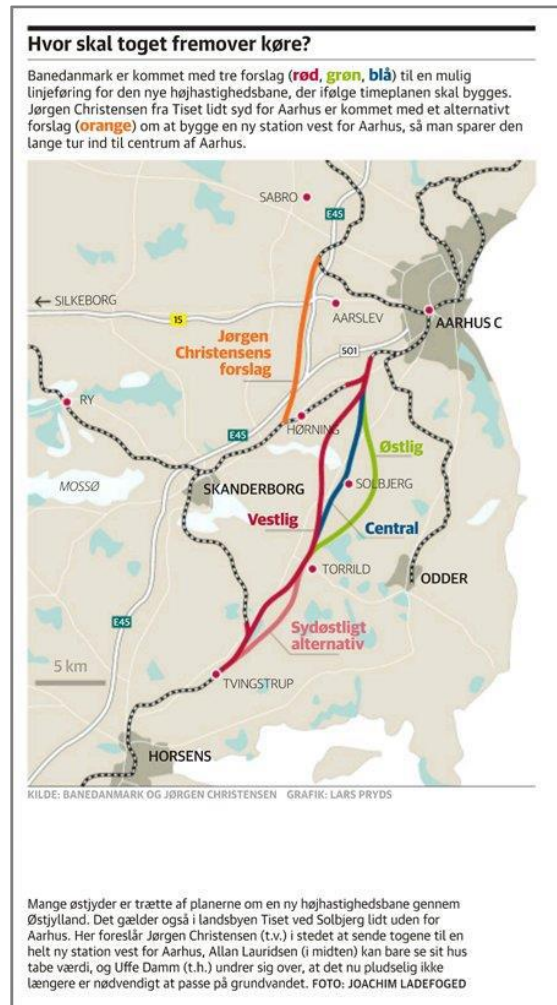
Vi modtager flere indlæg, end vi har mulighed for at udgive, og har valgt at prioritere andre tekster end din.

Du er altid velkommen til at sende os et indlæg igen i fremtiden.

Venlig hilsen

Politikens debatredaktion

Nedenstående tegning er fra en artikel i JyllandsPosten af Lars From d. 04-04-2018 "Flere og flere siger nej tak til en ny jernbane i Østjylland".



http://www.tisetweb.dk/PDF/Flere%20og%20flere%20siger%20nej%20tak_04_04_18.pdf

Med venlig hilsen Jørgen Christensen, Solbjerg.

Facebookopslag: 23-04-2022

Mit seneste debatindlæg: "8,6 milliarder skatte kroner skal bruges på præstige projekter" er desværre ikke optaget i dagbladet Politiken. Har du lyst til at læse det: <http://www.tisetweb.dk/PDF/Politiken.pdf>