

## Resterne af Togfondens del 2.

DF har trukket sig fra forliget om Togfondens 2. del.

Tilbage står nu de øvrige forligspartier, som er Socialdemokratiet, SF, Enhedslisten og Radikale. Dermed er der ikke flertal for Togfondens 2. del, idet resten af Folketingets nuværende partier – incl. regeringen – ikke er med i forliget.

Anden del af Togfonden - på 13,5 milliarder - er der ikke penge til endnu.

Men de skal nok komme – mener de øvrige forligspartierne.

Togfondens 2. del består bl.a. 3 nye jernbanestrækninger i Østjylland - en strækning fra Hovedgård til Hasselager - en strækning over Vejle Fjord og en strækning fra Vejle til Billund.

Alle tre strækninger er VVM-undersøgt.

De øvrige forligspartier melder ud, at de vil gennemføre Togfondens 2. del efter et valg, hvis de får flertallet.

Rasmus Prehn udtaler til JP 05-03-2019:

*”Selv om DF melder pas, mener Rasmus Prehn, transportordfører for S, fortsat, at der skal anlægges en jernbane fra Hasselager til Hovedgård.”*

### Hvad er konsekvenserne af en sådan beslutning?

En ny jernbane fra Hovedgård til Hasselager er på ca. 23 km.

På den nordlige del af strækningen er der tre forslag til linjeføringen:

En af linjerne går gennem et grundvands-indvindingsområde, hvor 10% af drikkevandet pumpes op til Aarhus Kommune. 2 ud af 8 drikkevands-indvindingsboringer bliver ramt af linjeføringen.

En anden af linjerne går over naturområdet over Solbjerg Sø.

En tredje går midt ned gennem Solbjerg by og deler byen i to. 26 familiers villaer eller ejendomme rammes direkte af denne linje, og endnu flere skal eksproprieres på denne linje, når der graves ned i bakkerne syd og nord for byen for at få sporene ned i niveau med Solbjerg Sø.

I alt kan 41 ejendomme blive ramt på strækningen fra Hovedgård til Hasselager.

Over 600 andre familier får ”en jernbane i baghaven”, og kan ikke sælge deres hus til ”normal” handelsværdi.

Linjen kostede 3,4 milliarder kroner, da Togfonden blev præsenteret. Den pris er nu steget med 5%, og nu koster strækningen 3,56 milliarder.

Strækningen koster 155 millioner pr km at anlægge. Eller 712 millioner kr. pr sparet minut i rejsetid.

Hvor meget velfærd kan man ikke få for 3.560.000.000 kroner?

Rasmus Prehn (S) udtaler i samme artikel:

*”Seks-syv minutter er faktisk mange sparede minutter, siger S-transportordfører om*

## *Hasselager-Hovedgård-jernbanen. Han beklager, at DF ikke længere er en del af Togfondforliget.”*

Rasmus Prehn ved ganske udmærket, at passagerne sparrer mellem 4 minutter og 40 sekunder og 5 minutter i rejsetid i dag alt efter hvilken af linjeføringerne, man vælger på denne nye strækning, i forhold til den ”gamle” linjeføring over Skanderborg.

Først om 10 år, hvis DSB til den tid køber lokomotiver, der kan køre med en hastighed på 250 km i timen, vil der maksimalt kunne spares 6 minutter.

Der er også lige det, at et signalsystem ”udviklet” af Banedanmark, der er 7 år forsinket, også har indflydelse på hvornår, der kan køres stærkt.

Tilsvarende for Vejle Fjord strækningen. Den forventedes at sparre 8,5 min. i rejsetid i forhold til at køre ind omkring Vejle. Det er kun 8 min. i dag.

Oprindeligt var prisen sat til 4,3 milliarder. Den er nu steget med 15% til 4,941 milliarder.

Hvor meget velfærd kan man ikke få for 4.941.000.000 kroner?

Billundbanen vil på store dele af strækningen blive ny anlagt.

Da denne strækning blev præsenteret i Togfonden kostede den 734 millioner kroner.

VVM-undersøgelserne viste at den kommer til at koste et sted mellem 1,1 og 1,3 millioner kr.

Altså en stigning på mellem 50-80%.

Billundbanen har en samfundsøkonomisk forrentning, der er negativ – og den bør slet ikke bygges.

Man anslår et driftsunderskud på 50 millioner kroner hver år.

Hvor meget velfærd kan man ikke få for 1.100.000.000 kroner?

### **Hvem skal så betale for disse nye jernbanestrækninger?**

Skal de overhovedet laves?

Kommer pengene fra det såkaldte ”Rådighedsbeløb”?

Eller er det velfærden, der må holde for igen?

Mange kommuner, der ligger på de nye strækninger, har sagt fra overfor disse nye jernbanestrækninger og går ind for ”0-løsningen” – altså den nuværende jernbane.

Det er Vejle, Skanderborg, Odder og Hedensted.

Kun Aarhus Kommune har indsendt to høringssvar til VVM-undersøgelserne. Et lille flertal i Aarhus Byråd vil have jernbanen fra Hovedgård til Hasselager, og et mindretal bl.a. med DF-stemmer vil have jernbanens ”0-løsningen” over Skanderborg.

819 Aarhus-borgere var samlet til et ”borgermøde” i Solbjerg, og protesterede mod linjeføringen.

Hvis jernbanen bevares over Skanderborg, vil den kunne opsamle 4,3 millioner passagerer om året i forhold til en ny jernbane fra Hovedgård til Hasselager. Det er ifølge Togfondens egne tal.

### **Til glæde for hvem?**

Hvem er det lige, der får glæde af de minutbesparelser?

Det er i alle tilfælde ikke mange århusianere. Der bor 337.000 i Aarhus Kommune. Hovedparten af dem har problemer og bruger tid på at komme ind til Aarhus H, hvis de skal med jernbanen. Der er ingen mulighed for at parkere, og man skal have familie eller venner til at køre sig derind. Offentlig transport tager betydeligt længere tid end 5 min. Mange tager til Skanderborg og parkerer gratis og tager toget derfra. Det vil ikke være muligt at tage højhastighedstogene fra Skanderborg med den nye jernbanestrækning, der ikke kommer over Skanderborg.

Måske er det de 65.000 århusianere, der bor indenfor Ringgaderne, der får glæde af de 5 minutter.

Alle andre østjyder har de samme problemer som århusianerne med at komme ind til Aarhus H.

Lav en ny jernbanestrækning langs E45 på 12 km og en banegård ved krydset med Herningmotorvejen – "Firkløveret".

Lad fjern- og højhastighedstogene stoppe her.

Lav sporene via Brabrand om til Let- eller S-bane – og Aarhus H om til Letbanestation.

Så tager det kun 8 minutter at komme ind til Aarhus H fra "Firkløveret".

Lav en stor parkeringsplads ved stationen for pendlerne og "folk der skal til København".

Det vil sparre togene for 15 km, og passagerer, der ikke absolut skal ind til Aarhus Centrum, og som bor udenfor Ringgaderne, spares det rejsetid på 16 minutter.

På "tegnebrættet" er der også en plan om at lave et nyt jernbanespor til Silkeborg - lav det til letbanespor – forlæng det fra "Firkløveret" til Silkeborg.

"Firkløveret" vil blive et nyt tiltrængt jernbaneknudepunkt i stedet for at pakke det hele sammen i Aarhus Centrum. Det vil blive til glæde for mange århusianere og mange østjyder.

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.

DSB har fra 2013 til 2018 mistet 3 % af deres passagerer. Kun 7 kunder ud af 100 kunder hos DSB findes vest for Storebælt.

Før de "orange billetter" bliver standardpris, vender kunderne ikke tilbage til DSB.

DSB har lige forhøjet de "orange biletters" andel til 10% af alle biletter.

DSB "bløder" i den grad passagerer til bilerne og hurtigbusserne.

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

Med venlig hilsen  
Jørgen Christensen  
Tisetvej 24  
8355 Solbjerg

(indsendt til JP 09-03-2019)