

Kære Jørgen

Tak for din henvendelse, det sætter vi pris på. Vi beklager den lange svartid, der har været travlt.

Vi mener, at der er behov for at forbedre den kollektive transport, hvis vi skal hjælpe den grønne omstilling på vej. Elektrificeringen af jernbanen har været en vigtig prioritet for Radikale Venstre. Derfor var vi i 2013 med til at oprette Togfonden for at kunne investere i elektrificering, og i 2015 var vi med til at indgå ny kontrakt med DSB, som skulle give penge til nye eltog og flere afgange: <https://www.radikale.dk/content/regeringen-lander-ambiti%C3%B8s-togaftale>

Vi tror at gode, regelmæssige og rettidige tog er det vigtigste for folk. Derfor er det vigtigt for Radikale Venstre at prioritere, at der bliver investeret massivt i kollektiv transport, da den halter bagefter. Det er dog også vores indtryk, at DSB er opmærksomme på, hvordan de fremadrettet kan forbedre deres service.

Derudover har staten tidligere planlagt udbygning af eksisterende jernbaneinfrastruktur for mange mia. kr. bare i de kommende år. En række af tidligere planlagte projekter kan hurtig fremrykkes. Vi foreslår derfor, at staten hurtigt skal sætte gang i en række baneinvesteringer: Allerede nu kan man gå i gang med det forberedende arbejdet på nye jernbaneknudepunkter ved Ny Ellebjerg og Glostrup stationer samt hastigheds-opgradering på jernbanen mellem Ringsted og Odense. Desuden bør den vestfynske jernbane fremrykkes, ligesom den helt nye bane over Vestfyn fra Odense til Kauslunde ved Middelfart bør påbegyndes – den vil fjerne en af jernbanens store flaskehalse.

I alt giver det investeringer for over 3 mia. kr., som kan igangsættes med relativt kort aftræk og dermed skabe beskæftigelse på den korte bane samtidig med, at vi gavner omstillingen af transportsektoren. Herudover ønsker vi, at regeringen igangsætter forhandlinger om det 10-årige langsigtede projekt for at skabe optimisme inden for infrastrukturuområdet.

Fortsat god sommer :)

Med venlig hilsen

Mads Pliniussen

Dialogteamet



FOLKETINGET

Radikale Venstres Sekretariat

Christiansborg

1240 København K

Mads.Pliniussen@ft.dk

www.ft.dk

Kære Mads

07-08-2020

Jeg er enig med dig i, at den kollektive trafik har været udsultet og især jernbanen. Der mangler ifølge en undersøgelse 18 milliarder, for at få den op på et niveau, der er acceptabel.

Alle de projekter, som du beskriver i din mail ligger indenfor det, som er vedtaget i Folketinget, og flere af dem er en del af Togfondens del 1.

Det jeg ikke forstår er, at Det Radikale Venstre sammen med Socialdemokratiet, SF og Enhedslisten vil lægge stemmer til Togfondens 2. del.

Togfondens 2. del var sat til at koste 13,5 milliarder ud af de 28,5 milliarder for hele Togfonden, da den blev lovgivet i 2014. 1. del af Togfonden har fået tilført ekstra 2 milliarder for at hænge sammen.

En stor del af Togfondens 2. del er tre nye jernbanestrækninger i Østjylland – til i alt 10 milliarder. Det er ikke en del af vedligeholdelsen af jernbanen.

1) En ny jernbane fra Vejle til Billund. – som jeg skrev: <http://www.tisetweb.dk/PDF/Vestbanen1.pdf>
Den anslås til, at ville koste 50 millioner om året i driftsunderskud.

Da Togfonden blev vedtaget i Folketinget, kostede banen 734 millioner at anlægge. Nu koster den mellem 1,4 og 1,5 milliarder at anlægge. Altså en stigning på ca. 100 pct. i anlægsomkostninger.

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.

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

3) En jernbanestrækning foreslået af Banedanmark fra Hovedgård til Hasselager er på 25 km, og koster 3,7 milliarder, og den sparrer 4½ minut i rejsetid.

Denne jernbanestrækning er også på "Den Østjyske Længdebane".

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

http://www.tisetweb.dk/PDF/Hvad%20med%20drikkevandet%20til%20Aarhus_05_12_19.pdf

http://www.tisetweb.dk/PDF/Roundup-linje%20over%20aarhusiansk%20drikkevand_19_06_20.pdf

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

http://www.tisetweb.dk/PDF/Henvendelse_13_01_20.pdf

Det viser sig også at Togfonden ikke skaber mere plads på vejene.

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

Til sammenligning - DSB har fra 2013 til 2018 mistet 3 pct. af sine passagerer.

Kun 7 af 100 kunder hos DSB findes vest for Storebælt.

De to andre 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 "Den Østjyske Længdebane" på 35 km og sparer 12,5 minutters i rejsetid. Beregningerne er foretaget af Banedanmark.

Som jeg skrev: <http://www.tisetweb.dk/PDF/Vestbanen1.pdf>

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".

Den bliver en "gennemkøringsstation" modsat Aarhus H, der er en "sækbanegård"

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 kommer tæt på en planlagt jernbane fra Silkeborg til Aarhus.

Beregninger fra Banedanmark: Den sparrer 15½ minut i rejsetid - medregnet i beregningen er tiden til af- og påstigning på den nye banegård. Jernbanen er 15 km kortere end ind omkring Aarhus H.

http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%2007_08_20.pdf

Der kommer ikke flere passagerer fra privatbilerne og hurtigbuserne over til jernbanen, før man har taget højde for: Tilgængelighed, stabilitet, beliggenhed, parkeringsforhold og priser.

Jeg synes "det er hul i hovedet" at bruge 10 milliarder på 3 nye jernbaner, som ikke har bevist sit værd, midt i en coronatid.

Velfærden er under pres, og der er risiko for drikkevandet til Aarhus by med denne linjeføring.

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.

Med venlig hilsen
Jørgen Christensen
Tisetvej 24
8355 Solbjerg

PS. \ sætter cc på til Trafikudvalget og partilederne bag Togfonden.