

Til Folketingets Trafikudvalg og partilederne i Togfonden
og til Folketingsmedlemmer valgt i Østjylland.

Infrastrukturplan og de "varme kartofler"

Nu kom regeringen endelig med deres udspil til en infrastrukturplan for hele Danmark, som de kalder "Danmark fremad - Infrastrukturplan 2035".

Det skal være et oplæg til forhandling med Folketingets partier om en ny samlet plan for hele Danmark for hele infrastrukturen frem til 2035.

Den ligner til forveksling "Aftale om et sammenhængende Danmark". En plan som "VLAK-regeringen" sammen med DF fremlagde 3 måneder før valget (2019), som aldrig nåede at blive vedtaget i Folketinget.

Flere gange under fremlæggelsen af regeringens plan brugte finansminister Nicolai Wammen betegnelsen "den mest ambitiøse" om planen. Er den nu så ambitiøs?

Den dækker 15 år, hvor alle andre planer for infrastrukturen hidtil, kun har dækket 10 år, og meget af planen består af "gammel vin på nye flasker".

Der er dog fjernet et par "varme kartofler" fra den "blå plan", inden den blev præsenteret under sit nye navn "Danmark fremad".

Det er en omfartsvej omkring Mariager og en ny jernbanestrækning fra Vejle til Billund også kaldet "Tullebanen". Den nye jernbane havde "den røde Thorning regering" med i sin lovgivning, da den vedtog den lovgivning, som hedder "Togfonden" (2014).

Spørger man i dag alle trafikordførere på Christiansborg, siger de samstemmende: "Det er ham der - DF, der ville have den med", og alle vidste godt, at det var en samfundsøkonomisk dårlig investering. "Hæleren er lige så skyldig som stjæleren".

Hvad med letbanens 2. etape i Aarhus?

Den er ikke omtalt i planen. 1. etape af letbanen i Aarhus kom til at koste 4,2 mia. kr.

Togforligspartierne har givet letbanen et statstilskud på 60 millioner til en forundersøgelse af 2. etape.

Nu planlægger Aarhus Byråd og Region Midtjylland 2. del af letbanen. De ejer hver en halvdel af Letbaneselskabet.

2. etape må nok forventes at komme til at koste 5 mia. kr.

Favrskov Kommune, som er med i en del af 2. etape, har sagt fra overfor projektet på grund af økonomien. Passagerantallet på letbanen lever ikke op til forventningerne. Passagertallet for letbanen er 3 millioner færre passagerer end forventet.

1. etape af letbanen, kom til at koste 4,2 mia. kr, og blev bl.a. finansieret af en besparelse af 80.000 bustimer heraf 65.000 bustimer fra "de gule busser" (bybusser) og resten fra "de blå busser" (regionalruterne). I 2017 skar Aarhus Byråd 12 pct. af bussernes køretid.

Der blev indskrænket på flere busruter, som ikke var i nærheden af letbanen. (1)

Det er endnu en "varm kartoffel" og kaldes "kollektiv transport".

Aarhus tilbydes i stedet en "Marselistunnel" til anslået 2,7 mia. i regeringens plan for at rette fokus et andet hen.

Hvad med bustransporten i landområderne og sammenhængen mellem by og land? Hvad med letbanerne i København og Odense? Hvad med BRT-busserne i Aalborg?

Der blev på fremlæggelsesmødet efterfølgende stillet spørgsmål fra en DR-journalist:

Timeplanen – Hvad sker der med den? Bliver den til noget?

Det blev til et rigtigt politikersvar fra trafikminister Benny Engelbrecht: "Togfonden er en del af planen" og herefter en masse væven omkring andre forhold for at få Timeplanen i hus.

Finansminister Nicolai Wammen sagde, at Togfonden ikke var en del af denne forhandling, men "havde sit eget liv". Regeringen har til hensigt at forhandle Togfonden med de andre forligspartier som er SF, Radikale og Enhedslisten. Der var sat penge af i planen til Togfonden slog Nicolai Wammen fast..

Kilde dr.dk: "Ifølge transportminister Benny Engelbrecht (S) står regeringen "last og brast" med Togfonden, hvori timemodellen indgår. Men midlerne til Togfonden er sikret med den her plan.

Ifølge Benny Engelbrecht vil regeringen drøfte elementerne i Togfonden med de øvrige partier, der er en del af forliget, i en separat forhandling. Dermed er det stadig uklart, om projekterne i Togfonden bliver realiseret...."

Der er stadig mange familier der venter på svar om de er "købt eller solgt" på de tre nye jernbanestrækninger i Togplanens 2. del.

De "blå partier" er imod nye jernbaner i Østjylland – nok en "varm kartoffel".

Kattegatforbindelsen blev også "skudt til hjørne" under påskuddet om, at der er en forundersøgelse i gang, som ville komme i slutningen af året.

Under fremlæggelsen blev **Femern-forbindelsen** kort berørt, men her var det forbindelsesvejene til og fra Lolland, der blev fremhævet. Den skal der heller ikke forhandles om i planen, selvom det er den største investering i infrastruktur i Danmark i disse år. Anlægsomkostningerne forventes at blive på 52,6 mia. Femern-forbindelsen er den eneste "varme kartoffel" der er udløbsdato på og forventes færdig i 2029. Staten har fået lov af EU til at yde statsstøtte for 69,3 mia. Den bliver nok som alle andre projekter dyrere.

De andre "varme kartofler" har ingen udløbsdato. Er alle disse "varme kartofler" puttet i "syltekrukken" under forhandlingerne om hele Danmarks infrastruktur i betegnelsen "Igangværende arbejder" til 55 mia. Det er de største infrastrukturprojekter i Danmark i en plan som skal række frem til 2035. De største infrastrukturplaner i Danmark er ikke til debat i "Danmark fremad".

Jeg ville godt nok føle mig taget ved næsen - for ikke at sige længere ned ad ryggen - hvis jeg havde været med til en stor aftale om infrastrukturen for hele Danmark, og der så efterfølgende kom rullede "varme kartofler" én ad gangen ned på "Folketingets tallerken", og blev vedtaget med et smalt flertal.

Hvad er det Togfonden og Timeplanen kan?

Togfonden er en stor jernbaneplan, som blev vedtaget i 2014 af Soc. Dem., Radikale, SF, Enhedslisten og DF, som skulle gøre jernbanen konkurrencedygtig med bilerne – til en samlet pris på 28,5 milliarder.

DF sprang fra forliget om Togfonden i forbindelse med folketingsvalget i 2019.

Togfondens 2. del

Togfondens penge skulle komme fra skatter på udenlandske olieselskaber i Nordsøen. Pengene kom ikke. Der var en "kasselem" indbygget i Togfonden, så hvis pengene ikke kom ind fra olien, skulle de tages via finansloven (skatterne). (2)

I 2016 kunne forligskredsen godt indse, at pengene ikke var der, og opdelte Togfonden i to dele.

1. del er i dag sat i gang, og visse dele er allerede udført. Det er bl.a. en ny jernbane over Vestfyn og elektrificering af banestrækninger, hvoraf den længste strækning er Fredericia til Aalborg.

1. del skulle koste 15 milliarder, men der måtte lige bevilliges ekstra 2 milliarder ekstra for at "få pengene til at passe".

Togfondens 2. del er sat til at koste 13,5 milliarder skattekrone ud af de 28,5 milliarder for hele Togfonden.

Af nye jernbanestrækninger i 2. del af Togfonden er der en jernbanestrækning over Vejle Fjord, en jernbanestrækning mellem Hovedgård og Hasselager og en jernbane fra Vejle til Billund.

Disse tre jernbanestrækninger kommer til at koste ca. 10 milliarder skattekrone – pengene er der jo ikke fra olien.

De to 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 ca. 35 km og sparer 12½ minut i rejsetid og koster 8,6 mia. skattekrone. Beregningerne er foretaget af Banedanmark.

2. del af Togfonden er der ikke lavet en anlægslov på endnu. En anlægslov fastlægger den nøjagtige linje på nye jernbanestrækninger og sætter projektet i gang.

Nu vil Socialdemokratiet have fjernet Billund-jernbanen igennem forhandlingerne.

Lovgivningen om Togfonden må så laves om, hvis det vedtages at slette Billundbanen.

Dansk Industri (DI) har heller ikke Togfondens 2. del med på deres udarbejdede liste over, hvor man bør bruge penge på den kollektive trafik. (3)

Togfondens 2. del?

Udmeldinger om Togfondens 2. del fra Regeringen (Soc. Dem.) og støttepartierne bag Togfonden - Det Radikale Venstre, SF og Enhedslisten – er, at denne del af Togfonden skal gennemføres. (4)

Til Vejle Amts Folkeblad (22/4 2019) udtaler Statsministeren ellers:

»Mette Frederiksen om Togfonden: Vi skal begynde forfra efter valget«.

Nu vil partierne bag Togfonden bruge 10 milliarder af de 13,5 milliarder på tre nye jernbaner i Togfondens 2. del. Er de til gavn for Danmarks Infrastruktur?

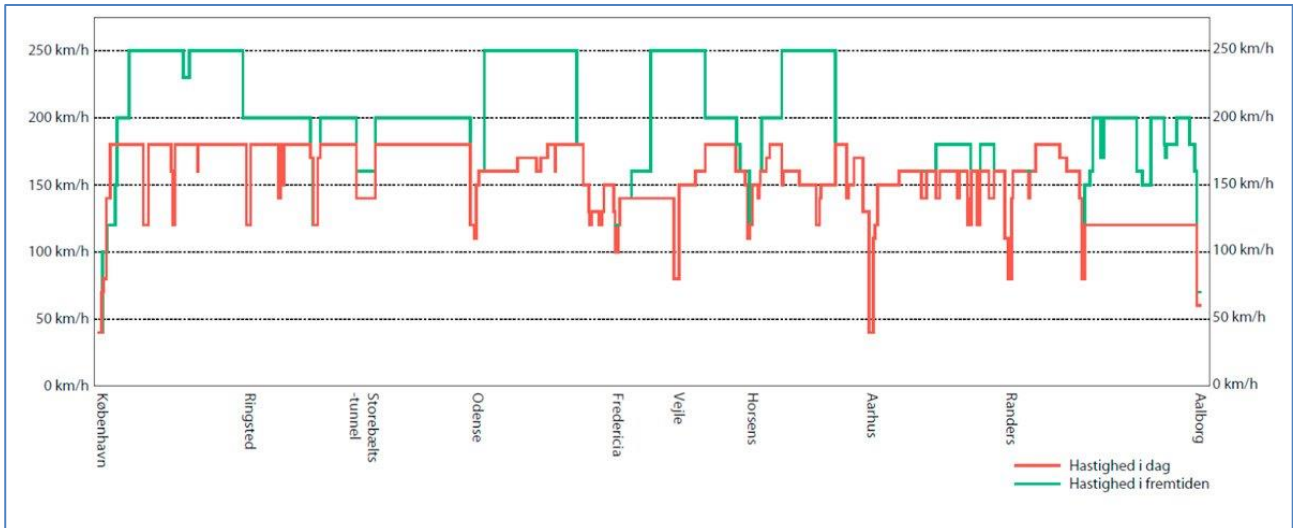
Timeplanen

I Togfonden var der indbygget en Timeplan, som siger, at der skal være én times rejsetid mellem de store byer i Danmark. (København, Odense, Aarhus, Aalborg og Esbjerg).

Det vil sige to timer mellem Aarhus og København.

Forudsætningerne for at Timeplanen holder er:

- at togene på visse strækninger skulle køre 250 km/tim. (se tabel herunder)
DSB har nu indkøbt lokomotiver – nu også passagertog - der kun kan køre 200 km/tim.
- at de to nye jernbanestrækninger i Østjylland skulle spare 14½ minut i rejsetid
(I dag sparrer de to strækninger kun 12½ minut).
- at togene kun skulle holde i 5 de store byer.
- et nyt signalsystem – Det er 7 år forsinket i forhold til den oprindelige plan og koster 20 milliarder.



Kilde: Togfonden.dk Bilag 3, side 73

Timeplanen holder ikke.

Der mangler ifølge en undersøgelse 18 milliarder, for at få den nuværende jernbane op på et niveau, der er acceptabel. (5)

Slet "nye jernbanestrækninger" af tegnebrættet og få de nuværende jernbaner til at fungere.

DSB's topchef Flemming Jensen udtaler til Ekstra Bladet den 2. marts 2021 i forbindelse med et interview:

»Lige nu er Banedanmark ved at renovere banenettet, der bliver elektrisk, ligesom der kommer nye signaler. Og om cirka en måned vil DSB præsentere, hvem der skal levere fremtidens eltog. Til sammen vil det betyde, at turen fra København til Aarhus og Esbjerg mindskes en halv time«

I dag tager det 2 timer og 48 minutter at komme fra Aarhus til København. (rejseplanen.dk)

Med den halve times i besparelse, mangler der 18 minutter i at nå målet for Timemodellen.

De kan opnås ved at lave en jernbane vest for Aarhus (15½ minut). De sidste 2½ minut kan sagtens opnås ved at højhastighedstogene ikke stopper andre steder end i de store byer og ikke stopper i Horsens, Vejle, Fredericia mf.

Flere passagerer?

Der kommer ikke flere passagerer med togene, før almindelige danskere kan se en fordel - i forhold til andre transportmidler - og før man tager højde for: Tilgængelighed, beliggenhed, parkeringsforhold, stabilitet, og priser.

Før "orange billetter" (billigste billetter hos DSB) bliver standardpris, vender kunderne ikke tilbage til DSB.

DSB har prøvet at forhøje de "orange biletters" andel. Det skabte flere passagerer i togene, men også et økonomisk underskud.

Skaffer Togfonden flere passagerer fra privatbilerne?

Det viser sig, at Togfonden ikke skaber mere plads på vejene. Det som Togfonden "opsluger" af privatbiler i hele Danmark er 0,2 %, og det svarer til det, som Danmarks befolkning køber af nye biler på én måned. Beregninger foretaget ud fra Togfondens egne tal. (6)
91,3 procent af persontransporten foregår "på asfalt" i biler, busser, cykler, motorcykler eller knallerter. Knap 80 procent af alle personkilometer i Danmark foregår i person- eller mindre varebiler. (Kilde: Motor 2/2018)

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. (Kilde: Motor 2/2018)

DSB har fra 2013 til 2018 mistet 3 % af deres passagerer.

DSB's passagerantal faldt med 1,1 millioner rejser i Danmark fra 2017 til 2018.

Kun 7 kunder ud af 100 kunder hos DSB befinder vest for Storebælt.

DSB "bløder" i den grad passagerer til bilerne og hurtigbusserne, og havde et fald i passagerantallet over Storebælt på 4,5% i de første 6 mdr. af 2018 i forhold til samme periode i 2017.

Hovedgård - Hasselager-banen

Der er 3 forskellige linjer i spil på Hovedgård - Hasselager-banen på mellem 23 og 24,7 km. De er mellem 4,3 og 6 km kortere end den nuværende jernbane over Skanderborg. (7)

Banedanmark anbefaler til Folketinget at lave den østlige linje på 24,7 km.

På den østlige linje skal der nedlægges 2 ud af 6 drikkevandsboringer, som forsyner Aarhus med 10% af byens drikkevand. (8)

Rejsetidsbesparelsen på den østlige linje er på 4½ minut og 5 minutter på de to andre.

Jeg synes det er "hul i hovedet" at anlægge en ny jernbane på mellem 23 og 24,7 km, der kun er mellem 4,3 og 6 km kortere end den nuværende jernbane over Skanderborg til en pris af 3,7 milliarder, som kun sparrer mellem 4½-5 minutter i rejsetid. (9).

41 familier som rammes af banen ved stadig ikke, om de er "købt eller solgt".

Den nye planlagte jernbane Hovedgård-Hasselager kommer ikke til at køre over Skanderborg.

Der kan desuden hentes 4,3 millioner ekstra passagerer om året ved at opgradere jernbanen over Skanderborg i forhold til at lave en ny jernbane mellem Hovedgård og Hasselager. (Se tabel herunder)

Anlægsprisen på disse 3 nye jernbaner er steget fra de blev præsenteret til VVM-undersøgelserne med 5% for Hovedgård-Hasselager, 15 % for Vejle Fjord-broen og 50-80% for Billundbanen. (10)

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.

Ny jernbane vest om Aarhus:

Hvis der skal laves nye jernbaner, kan der laves en jernbanestrækning på 12 km vest om Aarhus, som sparrer 15½ minut i rejsetid, og 15 km kortere end ind omkring Aarhus H, ifølge beregninger fra Banedanmark. Sammenlagt vil en jernbane langs E45 give mindre rejsetid og færre tog-km, end de foreslåede nye jernbanestrækninger på den østjyske længdebane. (11 - se kort herunder)



Kilde: Trafikstyrelsen: optimering af stationsstrukturen – marts 2014 – side 62

Rød streg: Jernbane mellem Silkeborg og Aarhus

Orange streg: "Eskelundløsningen"

Blå streg: Langs E45 (Mit forslag)

Den bliver en "gennemkøringsstation" modsat Aarhus H, der er en "sækbanegård".
Togene skal vende 180 grader på Aarhus H.
Der bliver parkeringsmuligheder modsat Aarhus H.
Den kommer tæt på et nyt værksted som DSB vil opføre til service og reparation af de nye el-tog (½ km).
Den kommer tæt på samtlige motorveje i Aarhus-området (0-6 km).
Den krydser en planlagt jernbane fra Silkeborg til Aarhus.
Den sparrer 15½ minut i rejsetid - medregnet i beregningen er tiden til af- og påstigning på en ny banegård.
Modsat 4½ minut på en ny bane mellem Hovedgård-Hasselager. (Beregning foretaget af Banedanmark)
Jernbanen er 15 km kortere end ind omkring Aarhus H. (Beregning foretaget af Banedanmark)
Lav jernbanestrækningen ud til Brabrand om til letbanen og forlæng den ca. 4 km ud til "Firkløveret".
Lad togene køre med en frekvens som S-togene i København, så kan folk der absolut skal ind i Aarhus Centrum benytte den.
Statskassen sparer milliarder. Midt- og østjyder og mange århusianere får lettere til togtransport. (11)

Støttepartierne siger:

"Der skal findes penge til at få Togfonden tilbage på sporet, inden der overhovedet skal kigges på investeringer i nye og bredere veje og motorveje."

Det man vil have tilbage på sporet, kan kun være Togfondens 2. del, for 1. del er jo allerede i gang.

Det er ikke forbudt at have visioner i politik, og her at man ønsker flere skal benytte offentlig transport – i form af "tog". Den kollektive trafik har været udsultet længe og især jernbanen.

Men politikerne er virkelig "urealistiske", når det gælder forudsigelser og løsninger af problemerne på jernbaneområdet. Slet "nye jernbanestrækninger" i Togfondens 2. del af tegnebrættet og få de nuværende jernbaner til at fungere.

SF's trafikordfører Anne Valentina Berthelsen nævner i en artikel i Århus Stiftstidende (04-04-2021), som den vigtigste ting, de vil kæmpe for "med næb og klør" i forhandlingerne.

"A. - Der er en meget stor elefant i rummet, som hedder Togfonden. Det er SF's baby, og alt, der ligger i fase to, skal gennemføres. Eksempelvis jernbanen over Vejle Fjord og banen mellem Hovedgård og Hasselager, der er en forudsætning for timemodellen."

Er det fordi at lovgivningen blev vedtaget, da Pia Olsen Dyhr var trafikminister?

Er SF ved at øve sig i "træklatring"?

Billundbanen

SF vil også have Billund-banen gennemført (12)

En ny jernbane fra Vejle til Billund også kaldet "Tullebanen".

Den anslås til, at ville koste 50 millioner om året i driftsunderskud.

Da Togfonden blev vedtaget i Folketinget, kostede banen 734 millioner at anlægge. Den er anslået til at koste mellem 1,1 og 1,3 milliarder at anlægge ifølge et arbejdsnotat fra Banedanmark.

Altså en stigning på 50-80 pct. af anlægsomkostningerne.

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.

Hvordan hænger det sammen med statsminister Mette Frederiksens udtalelser til Vejle Amts Folkeblad (22/4 2019) "Mette Frederiksen om Togfonden: Vi skal begynde forfra efter valget".

En ny jernbane langs E45 og en jernbanestation ved "Firkløveret" vil i den grad aflaste Aarhus H både trafik- og jernbanemæssigt. En "Aarhus Vest - banegård" vil blive et nyt tiltrængt jernbaneknudepunkt i stedet for at pakke det hele sammen i Aarhus Centrum.

Tilsvarende København med jernbaneknudepunkter rundt om byen, så ikke alle skal ind til København K.

2. del af Togfondens "nye jernbanestrækninger" bør ikke gennemføres, da det er klart er bevist, at disse nye jernbanestrækninger ikke hænger sammen passagermæssigt, tidsmæssigt, eller samfundsøkonomisk. Jeg synes "det er hul i hovedet" at bruge 10 milliarder på 3 nye jernbaner, som ikke kan bevise deres værd. En tid hvor økonomien og velfærden er under pres.

Desuden er der risiko for forurening af drikkevandet til Aarhus by med linjeføringen Hovedgård-Hasselager. Det hjælper ikke at kalde Togfondens 2. del for "ambitiøs" – Drop den.

Med venlig hilsen
Jørgen Christensen
Tisetvej 24
8355 Solbjerg

1. <https://jyllands-posten.dk/jpaarhus/debat/breve/ECE11620046/infrastrukturkaos-i-aarhus/>
2. <https://jyllands-posten.dk/jpaarhus/debat/breve/ECE10959910/togfondens-anden-del-er-doed/>
3. <https://jyllands-posten.dk/indland/ECE12846479/di-foreslaar-billigere-busser-og-tog-minister-kalder-ideen-saerdeles-interessant/>
4. <https://finans.dk/politik/ECE11479885/Fremtidens-infrastruktur-skal-forhandles-forfra-%E2%80%93-skuffelse-hos-borgmestrene/?ctxref=ext>
5. <https://jyllands-posten.dk/premium/indblik/Indland/ECE11895948/banedanmark-saetter-snuden-i-pengesporet/>
6. http://www.tisetweb.dk/PDF/Skaber%20Togfonden%20mere%20plads%20paa%20vejene_21_03_19.pdf
7. http://www.tisetweb.dk/PDF/3%20linjer_a.pdf
8. <https://jyllands-posten.dk/jpaarhus/debat/breve/ECE11725129/hvad-med-drikkevandet-til-aarhus/>
9. <http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark1.pdf>
10. <http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%204.pdf>
11. <http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%203.pdf>
<https://stiften.dk/artikel/det-kan-ikke-v%C3%A6re-s%C3%A5-sv%C3%A6rt-send-jernbanen-ud-til-e45-og-spar-b%C3%A5de-tid-og- penge>
12. <https://jyllands-posten.dk/politik/ECE12897017/stoettepartier-genopliver-kampen-om-omstridt-jernbane-til-billund/>