

## Togfonden er ikke død

Togfonden er ikke død, det var ellers det, som den nuværende SVM-regering ved deres dannelse lagde op til i deres fælles arbejdsrapport ved at skrive:

*”Regeringen noterer sig, at der ikke længere er flertal bag forliget om Togfonden. Regeringen vil afklare prioriteringen af de konkrete projekter og drøfte den med Folketinget. Regeringen har besluttet, at forbindelsen over Vejle Fjord ikke gennemføres – de ca. 6 mia. kr. herfra reserveres til en fond, der f.eks. kan gå til at løfte børn eller klima.” (side 23)*

### **Derved kunne man få den tanke at ”Togfonden er død”**

Alligevel blev der afsat 13 milliarder til Togfondens anden del i et bredt forlig i Folketinget på infrastrukturuområdet i planen, der hedder ”Infrastrukturplan 2035”.

Regeringen har hermed besluttet ”ikke at lave” to ud af tre nye jernbanestrækninger i Østjylland, som ellers var en del ”Togfonden” fra 2014. Det er Billundbanen og en tunnel/bro under/over Vejle Fjord.

Det er skitseret – i arbejdsrapporten - at den nye fond kommer til at være på ca. 6 milliarder kroner – 5 milliarder fra Vejle Fjord og 1 milliard fra Billundbanen. Det har frigivet 6 milliarder ud af de 13, som kan bruges på ”klima eller børn”. Hvis man også sletter den planlagte strækning Hovedgård-Hasselager vil beløbet kunne øges til ca. 10 milliarder.

DSB har ikke brug for den jernbane. DSB har mistet 3 % af deres passagerer fra 2013 til 2018.

I samme periode tabte DSB 4,5 procent af passagererne over Storebælt til bilerne og hurtigbuserne.

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. Beregninger af Togfonden viser også, at den ikke ”fjerner bilerne fra vejene”. (1)

### **Timeplanen er allerede ”død” – den var en del af Togfonden.**

”Timeplanen”, der var en del af Togfonden, sagde, at der skulle være en rejsetid på en time mellem de store byer i Danmark. f.eks. en time mellem Odense og Aarhus.

Den nuværende regering har – ifølge arbejdsrapporten - slettet jernbanestrækningen ” over/under Vejle Fjord.

Den sparrede ca. 8 minutter i Timeplanen.

Jernbanestrækningen Hovedgård-Hasselager vil sparre 4½-5 minutter i Timeplanen og koste 3,7 milliarder skattekroner at bygge og er kun 4,3-6 km kortere end den nuværende jernbane via Skanderborg.

Indkøb af lokomotiver, der ikke lever op til kravene om hastigheder i Togfonden, er også en del af Timeplanens død. (2)

### **Tilbage i Togfonden er den planlagte jernbanestrækning mellem Hovedgård og Hasselager.**

Jernbanen Hovedgård-Hasselager er stadig lovgivning, og det, der mangler for at lave denne jernbanestrækning, er en anlægslov. Anlægsloven er blevet udskudt gang på gang - 2018-2024 og senest til efter 2030 i forbindelse med vedtagelsen af den store trafikplan, ”Infrastrukturplan 2035”.

Beslutningen om en anlægslov for strækningen er nu udskudt til efter 2030, hvor Togfonds-forligspartierne Socialdemokratiet, SF, Radikale Venstre og Enhedslisten vil forhandle den.

Processen har indtil nu stået på i 9 år – og der vil gå yderligere 7 år inden, der træffes en beslutning.

Der er også 4,3 millioner flere passagerer at hente hvert år på den nuværende jernbane over Skanderborg i forhold til en ny jernbane Hovedgård-Hasselager ifølge beregninger fra Banedanmark i Togfonden. (3)

Hovedgård Hasselager har indtil nu kostet 53,6 mio. kr. til VVM-undersøgelser. Der er forlodsvertaget (førtidseksproprietet) 25 ejendomme til et beløb på i alt 82 millioner kr. der dækker erstatning, flyttegodtgørelse mv. (4)

Nye beregninger af strækningen Hovedgård-Hasselager viser, at den vil give et samfundsøkonomisk underskud på 670 millioner og øge  $\text{co}^2$  udslippet med 48.550 tons  $\text{co}^2$  i anlæg og drift indtil 2050. Disse tal er beregnet af fagbladet Ingeniøren.

Disse tal blev fremlagt og ikke tilbagevist ved et samråd i Folketingets Finansudvalg. (5)

### **Folk er stavnsbundne**

Det drejer sig om i alt 41 familier på hele strækningen, der har en risiko for at blive "overkørt" af en ny jernbane. De bliver eksproprietet i det tilfælde at jernbanen linjen på deres ejendom bliver valgt. Desuden er der over 600 andre ejendomme, der har en risiko for "en jernbane i baghaven", samt adskillige landbrug, der får deres marker delt op på hver side af jernbanen.

De 41 familier kan vælge at blive forhåndseksproprietet, når de opfylder 3 krav.

1. Rammes direkte af en linjeføring
2. Ejendommen kan ikke sælges på "normale vilkår"
3. Personlige forhold

25 familier af disse familier har valgt at sælge til Banedanmark til en pris på 82 millioner.

"Andre har valgt at have is i maven" i forhold til forhåndseksproprietet - en af dem er Ole Sørensen, Solbjerg, som i over 5 måneder har "bokset" med Banedanmark om, at få aktindsigt i hvilke ejendomme der er førtidseksproprietet – han har ikke fået aktindsigt endnu.

Ligger ens beboelse bare 25 meter fra en af de projekterede linjeføringer, vil ejendommen ikke blive eksproprietet, og husejerne kan måske få udskiftet vinduerne til lydisolerende vinduer.

Ejeren må selv tage værditabet i forbindelse med et evt. salg af ejendommen – hvis de kan få solgt ejendommen.

Jeg er også spændt på at høre, hvor mange ejendomme, der yderligere skal eksproprieres, fordi de kommer indenfor de elektromagnetiske felter, der opstår ved de 8 m høje køremaster.

### **Afklaring i dag – tak.**

Folk savner i den grad en afklaring - og ikke først efter yderligere 7 år.

En ny jernbane for at sparre 4½-5 minutter i rejsetid – med færre passagerer end den nuværende over Skanderborg, og som DSB ikke har brug for. En ny jernbane, der er under 6 km kortere end den nuværende over Skanderborg, og bruge 3,7 milliarder skatte kroner på gennemførelsen, er for mig "hul i hovedet".

Kære politikere: Forhold jer nu til fakta - der skulle nødtigt gå "Komiske Ali" i debatten.

Få de nuværende jernbaner til at fungere og brug skattekroneerne på noget mere fornuftigt end at lave parallelbaner og præstige projekter, der er samfundsmæssig urentable.

Med venlig hilsen  
Jørgen Christensen,

Tisetvej 24,  
8355 Solbjerg

(Afsendt til JP d. 20-08-2023 - besked: vil ikke blive optaget)

(Afsendt til ÅS d. 22-08-2023 - ikke optaget)

1)

[https://www.tisetweb.dk/PDF/Skaber%20Togfonden%20mere%20plads%20paa%20vejene\\_21\\_03\\_19.pdf](https://www.tisetweb.dk/PDF/Skaber%20Togfonden%20mere%20plads%20paa%20vejene_21_03_19.pdf)

2) <http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%203.pdf> (bilag 2 – side 5)

3) <http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%203.pdf> (bilag 1 – side 5)

4) [https://www.tisetweb.dk/PDF/Aktindsigt1\\_26\\_11\\_22.pdf](https://www.tisetweb.dk/PDF/Aktindsigt1_26_11_22.pdf)

5) [https://www.tisetweb.dk/PDF/Udregninger12\\_10\\_22.pdf](https://www.tisetweb.dk/PDF/Udregninger12_10_22.pdf)

Facebookopslag: 02-09-2023

Jyllandsposten og Århus Stiftstidende har valgt ikke at bringe mit seneste debatindlæg.

## **Togfonden er ikke død**

Togfonden er ikke død, det var ellers det, som den nuværende SVM-regering ved deres dannelse lagde op til i deres fælles arbejdsrapport ved at skrive:

*”Regeringen noterer sig, at der ikke længere er flertal bag forliget om Togfonden. Regeringen vil afklare prioriteringen af de konkrete projekter og drøfte den med Folketinget. Regeringen har besluttet, at forbindelsen over Vejle Fjord ikke gennemføres – de ca. 6 mia. kr. herfra reserveres til en fond, der f.eks. kan gå til at løfte børn eller klima.” (side 23)*

### **Derved kunne man få den tanke at ”Togfonden er død”**

Alligevel blev der afsat 13 milliarder til Togfondens anden del i et bredt forlig i Folketinget på infrastrukturområdet i planen, der hedder ”Infrastrukturplan 2035”.

Regeringen har hermed besluttet ”ikke at lave” to ud af tre nye jernbanestrækninger i Østjylland, som ellers var en del ”Togfonden” fra 2014. Det er Billundbanen og en tunnel/bro under/over Vejle Fjord.

Det er skitseret – i arbejdsrapporten - at den nye fond kommer til at være på ca. 6 milliarder kroner – 5 milliarder fra Vejle Fjord og 1 milliard fra Billundbanen. Det har frigivet 6 milliarder ud af de 13, som kan bruges på ”klima eller børn”. Hvis man også sletter den planlagte strækning Hovedgård-Hasselager vil beløbet kunne øges til ca. 10 milliarder.

DSB har ikke brug for den jernbane. DSB har mistet.....

Resten af debatindlægget kan læses på: <https://www.tisetweb.dk/PDF/41d.pdf>