

Åbent brev til Trafikminister Benny Engelbrecht

Kære Benny Engelbrecht

Solbjerg 12-09-2021

Pressemeddelelse

Du har overfor Facebookgruppen "Drop Billundbanen" tilkendegivet: "Billundbanen bliver ikke til noget" (1)

Er det ikke korrekt at denne jernbane blev vedtaget som lov i forbindelse med lovgivningen om Togfonden (juni 2014). Lovgivningen blev vedtaget med stemmer fra Socialdemokratiet, SF, Radikale Venstre, Enhedslisten og DF. DF har senere trukket sig fra forliget.

Lovgivningen om Togfonden er senere blevet delt op i to dele.

Første del af Togfonden er i gang.

Anden del består bl.a. af tre nye jernbanestrækninger, hvoraf Billundbanen er den ene. De er alle tre blevet VVM-undersøgt. Denne del af Togfonden koster ifølge de oprindelige beregninger 13,5 milliarder.

Jeg troede, at Danmark er en retsstat, hvor enhver regering – uanset "farve" – skal følge/udføre lovgivningen vedtaget i Folketinget – også selv om det er ens eget parti, der var i regering ved vedtagelsen.

Så du skal altså have ændret lovgivningen. Det er ikke nok, at du har fået et løfte fra andre partier, om at de også synes: "Billundbanen bliver ikke til noget".

Var det så ikke en god ide i samme ombæring at kigge på de to andre nye jernbanestrækninger i Togfonden – en jernbane over/under Vejle Fjord og en jernbane fra Hovedgård til Hasselager.

VVM-undersøgelserne siger at de tilsammen kommer til at koste 8,6 milliarder skatte kroner.

Banedanmark har slået 2 streger gennem Østjylland for at opfylde politikernes behov for en Timemodel.

Timemodellen er en times rejsetid mellem de store byer i Danmark.

Timemodellen kan ikke lade sig gøre, bl.a. fordi DSB indkøber tog, der ikke kan køre hurtigt nok til at opfylde forudsætningen for Timemodellen. De "to streger" sparrer samlet i rejsetid 12-13 minutter i dag.

Jernbanen Hovedgård-Hasselager sparrer 4½-5 minutter i Timemodellen og koster 3,7 milliarder.

Det er en ny jernbane på ca. 24 km – 6 km kortere end den nuværende jernbane over Skanderborg.

Ifølge beregninger fra Banedanmark vil der kunne opsamles 4,3 millioner flere passagerer om året på den nuværende jernbane over Skanderborg, end ved at lave en ny jernbane Hovedgård-Hasselager. (2*)

Jernbanen kommer hen over et område, hvor der er et grundvandsreservoir, hvor "Aarhus Vand" har en indvindingstilladelse til at oppumpe 10% af drikkevandet til Aarhus. (3)

Tilsammen kommer disse tre nye jernbaner til at koste ca. 10 milliarder skatte kroner.

Alle undersøgelser viser at hovedparten af brugerne af jernbaner er pendlere, der dagligt rejser til arbejde og uddannelse – under 100 km dagligt, hvad 4,3 millioner ekstra passagerer i Skanderborg tydeligt viser.

Det er ikke folk, der skal fra København til Aarhus eller Aalborg, der er de store brugere af jernbanen.

Kun 7 ud af 100 rejser med jernbanen foretages vest for Storebælt.

Vil du absolut have en Timemodel, så burde du sætte en undersøgelse i gang af en jernbane vest om Aarhus på 12 km i støj- og trafikkorridoren langs E45. Den bliver 15 km kortere end ind omkring Aarhus H.

Den vil sparre passagerer, der ikke absolut skal ind i Aarhus Centrum, for 15½ minut i rejsetid.

Beregningerne er foretaget af Banedanmark. (2)

Det vil blive til glæde for mange århusianere og midt- og østjyder og løser de store problemerne ved Aarhus H. (4)

Du har nu lovet de husejere, der havde udsigt til at blive ramt af "Billundbanen" ikke skal frygte for deres ejendom/villa, når du engang får lavet lovgivningen om.

Hvad med de to andre nye jernbanestrækninger i Togfonden?

På Hovedgård-Hasselager-banen er det 41 familier, der har risiko for at blive ramt og 600 andre familier, der ligger indenfor 300 m fra en af linjerne med risiko for "en jernbane i baghaven". (5)

Hvor mange der er på "Vejle Fjord-banen" ved jeg ikke.

Hvornår får de en afklaring af, om de er "købt eller solgt"?

Med venlig hilsen

Jørgen Christensen

Tisetvej 24

8355 Solbjerg

Kilder:

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

2) **Der findes alternativer til linjeføringen af jernbanen Hovedgård – Hasselager.**

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

3) **Hvad med drikkevandet til Aarhus?**

<https://jyllands-posten.dk/jpaarhus/debat/breve/ECE11725129/hvad-med-drikkevandet-til-aarhus/>

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

4) **Aarhus H har fået blindtarmsbetændelse**

<http://www.tisetweb.dk/PDF/Aarhus%20H%20har%20faaet%20blindtarmsbetaendelse.pdf>

5) **Det er uanstændigt.**

<https://jyllands-posten.dk/jpaarhus/debat/breve/ECE13126473/det-er-uanstaendigt-at-holde-folk-stavnsbundne-i-uvished-i-yderligere-10-aar/>

<http://www.tisetweb.dk/PDF/Det%20er%20uanstaendigt.pdf>

Nu Har modtaget svar fra Benny Engelbrecht 05-10-2021

Kære Jørgen Christensen

Tak for din henvendelse af 12. september 2021.

Regeringen står fortsat bag forliget om Togfonden, men har fore-slået at droppe en jernbane til Billund, da jernbanen ikke vil give nogen væsentlig forbedring for passagererne.

Den lovgivning om Togfonden af 2014, som du refererer til i bre-vet, omhandler alene en bemyndigelse til, at transportministeren kan undersøge og projektere bl.a. en jernbane til Billund, herunder undersøge virkninger på miljøet.

Som en del af aftalen om en ny infrastrukturplan har regeringen reserveret 13 mia. kr. til Togfonden frem mod 2035. Regeringen vil på et senere tidspunkt indkalde forligskredsen til en drøftelse af de resterende projekter i Togfonden, herunder også en ny jernbane mellem Hasselager og Hovedgaard. Jeg har selv prøvet at få mit hus eksproprieret og forstår derfor til fulde den usikre situation, som de berørte borgere befinder sig i. Derfor er linjeføringer og de berørte borgere også et relevant emne i forbindelse med drøftelserne om Togfonden.

Med venlig hilsen

Benny Engelbrecht