

Hvornår får I gjort noget ved problemerne med Togfonden?



Arkivtegning: Niels Bo Bojesen

TOGFONDEN

JØRGEN CHRISTENSEN

Solbjerg

Da Togfonden blev vedtaget for fire år siden, var den beregnet til at koste 28,5 milliarder kroner. Dette beløb er dog allerede overskredet med 2 mia. kr.

Togfonden blev vedtaget som lov i 2014 af partierne Socialdemokratiet, SF, Enhedslisten, Radikale Venstre og Dansk Folkeparti.

Vejle Fjordbroen var beregnet til at koste 4,4 mia. kr. VVM-undersøgelserne dog viste, at den kommer til at koste 4,85 mia. kr. foruden de penge, der allerede er brugt på VVM-undersøgelserne.

Jernbanestrækningen Hovedgård-Hasselager var beregnet til at koste 3,4 mia. kr.. Efter VVM-undersøgelserne koster den nu 3,5 mia. kr. plus de allerede brugte 62,7 mia. kr. til VVM-undersøgelserne.

Kære politikere: Hvornår går I fra snak over til handling? Hvornår ændrer man denne lovgivning?

Hvornår stopper dette vanvittige brug af skattekroner?

Jørgen Christiansen

Banen Vejle-Billund var desuden beregnet i Togfonden til at koste 0,8 mia. kr. I en artikel i bladet Ingeniøren siges det: »Et arbejdsnotat fra Banedanmark estimerer prisen for den nye bane til mellem 1,1 og 1,3 mia. kr.«

Stort set alle ”jernbaneprojekter” overskrider altså de udmeldte budgetter.

Forligspartierne bag Togfonden indså, at pengene fra olien i Nordsøen, som skulle finansiere jernbaneprojekterne i Togfonden, ikke var til stede, og derfor delte de Togfonden op i to dele.

Den første del på 13,5 mia. kr., mente de, at der var penge til, og den del er ”allerede sat på skinner” – bl.a. med en ny jernbanestrækning over Fyn.

Anden del vil forligspartierne først tage stilling til i slutningen af 2019.

Det er bl.a. her, Vejle Fjord-broen, jernbanestrækningen Hovedgård-Hasselager og en Billund-bane fra Vejle til Billund, befinder sig. Anden del af Togfonden er en investering på tæt på 14 mia. kr.

”Timemodellen” er en del af Togfonden. Det er en plan med én times drift af togene mellem de store byer i Danmark.

Oprindeligt var der en tidsbesparelse på seks minutter for strækningen Hovedgård-Hasselager, men da DSB har fået tilladelse til at købe el-tog, der kun kan køre 200 km/t mod oprindeligt 250 km/t, er tidsbesparelsen nu kun på fem minutter. De 250 km/t for togene er en forudsætning for at få ”Timemodellen” til at hænge sammen.

Der bruges 700 mio. skattekrone til at anlægge en jernbanestrækning fra Hovedgård til Hasselager for at spare ét minuts rejsetid. Sammenlagt koster det 3,5 mia. kr. at spare fem minutters rejsetid.

Vejle Fjord-broen skulle give en tidsbesparelse på otte et halvt minut ifølge Togfonden, og den kommer så til at koste 570 mio. kr. pr. sparet minut.

Hvor meget velfærd kan der ikke fås for disse penge?

I februar i år udtalte transportordfører Kim Christiansen fra Dansk Folkeparti til Ritzau i artiklen ”DF om køb af nye eltog: Timemodellen er afsporet”:

»Når man køber tog, der kører 200 kilometer i timen, så har man i princippet aflivet timemodellen. Hvis man alligevel ikke kan opnå den, er der ingen grund til at bruge 10 mia. kr. på at spare måske 12 minutter.«

Kim Christiansen pegede i samme forbindelse på to projekter, som DF vil af med:

»Strækningen over Vejle Fjord skønnes at koste omkring 5 mia. kr., hvis der skal bygges en direkte broforbindelse for at gennemføre timemodellen og skære en håndfuld minutter af rejsetiden. Jernbanestrækningen mellem Hovedgård og Hasselager ventes at koste 3,5 mia. kr. og vil skære seks minutter af rejsetiden.«

Han opfordrede derfor partierne bag togfonden til at mødes allerede nu i stedet for at vente til 2019, som planen oprindeligt var.

I den forbindelse udtalte DF's formand, Kristian Thulesen Dahl, den 13. april i år til TV 2:

»Derfor trak vi støtten til Togfonden.«

Kim Christiansen skrev desuden på Altinget.dk den 24. maj i år:

»Derfor bør vi droppe en række af anlægsprojekterne fra Togfondens fase to og fremrykke de drøftelser, der bliver mere og mere påkrævede.«

Han blev bakket op af DF's politiske ordfører, Peter Skaarup

Den nuværende regering er ikke med i forliget omkring Togfonden.

Der er også lige det, at et nyt signalsystem er syv år forsinket og koster 20 mia. kr. og dermed udsætter stort set alle nye jernbaneanlæg.

Så længe Togfonden er lovgivning, som er vedtaget i Folketinget – og det er den stadig – skal den til enhver tid siddende regering – rød eller blå – sætte penge af til denne lovgivning på finansloven og gennemføre de bebudede forslag i loven.

Så kære politikere:

Hvornår går I fra snak over til handling?

Hvornår ændrer man denne lovgivning?

Hvornår stopper dette vanvittige brug af skatte kroner?