

Togfonden - politisk set

Daværende Trafikminister Pia Olsen Dyhr (SF) ville have en ny jernbane ned over Køge til Ringsted fra København, som aflastning for jernbanen via Roskilde. Det var for lille et projekt til, at det kunne bæres igennem Folketinget, og man ville heller ikke beskyldes for "Københavneri".

Efter et besøg hos borgmesteren i Aarhus, mente man, at projektet kunne skaffe arbejdspladser, og "de kloge hoveder" skulle kunne komme til København noget hurtigere.

Den "berømte" eller "berygtede" Timemodel, med 1 times togkørsel mellem de store byer i Danmark, var skabt.

Så skulle finansieringen på plads.

Man opfandt så "oliepengene" – en helt ny konstruktion i dansk finansiel politik – hvor man sagde, at der skulle være en kul-brinteskate på den olie og gas som udenlandske selskaber hentede op i Nordsøen.

Pengene skulle indgå i "Togfonden" og finansiere dette store projekt til 28,5 mia.

"Her ville partiet Venstre ikke være med længere".

Man byggede "Togfonden" op på oliepriserne, og man forudsatte at priserne, som på daværende tidspunkt var det højeste nogensinde, ville stige i gennemsnit fra ca. 120 \$ på tønde olie i 2015 til ca. 130 \$ pr tønde olie i 2030.

Denne forudsætning holdt-holder ikke, og oliepriserne faldt drastisk herefter. Oliepengene var der ikke i det omfang, de skulle være til finansiering af dette projekt.

Der var dog indbygget en "kattalem" i Togfonden. Hvis oliepengene ikke var der, skulle Togfonden finansieres over "skattebilletten" af "Hr. og Fru Danmark" via finansloven.

Lige inden Togfonden blev vedtaget kom DF som sædvanlig med et krav.

Der skulle laves en stikbane fra Vejle til Billund, og andre projekter skulle udsættes til senere bl.a. en ny jernbanestrækning Hovedgård – Hasselager, så der blev en "buffer" på 5,3 mia.

Loven om Togfonden blev vedtaget i Folketinget juni 2014 af partierne Sociald., Radik., SF, DF, Enhedsl., og skulle løbe frem til 2042.

Loven indeholdt desuden elektrificering af store dele af jernbanen især i Jylland, et bedre signalsystem, optimering af køretiderne, 4 helt nye jernbanestrækninger og bedre Internet i togene.

Kommunernes indflydelse

Man havde så glemt at tage "den blinde makker" – nemlig kommunerne – med i sine betragtninger, da Banedanmark slog stregerne for dette projekt. Eller havde man?

Vejle kommune har "slået sig slemt i tøjret", og synes ikke det er nogen god ide med en bro over Vejle fjord.

Horsens Kommune har fået lagt en ekstra sløjfe ind i VVM-undersøgelserne af Hovedgård - Hasselagerlinjen.

Aarhus kommune har fået den "østlige linjeføring" af Hovedgård - Hasselagerlinjen omkring Solbjerg lagt længere ud, så de igen kan få gang i deres grundsalg på Møddebro Parkvej, der havde ligget helt stille.

Uenighed om finansieringen

Daværende Venstre-regering blev ved med at sige Togfonden var underfinansieret og drænedes Finansloven for penge til andre anlæg bl.a. vejene.

Da den "røde regering" fik vedtaget deres finanslov for 2015 var pengene til Togfonden fremskrevet til 2020.

Da Venstreregeringen fik vedtaget finansloven for 2016 var disse penge "barberet væk", og der var kun afsat penge til de igangværende projekter i Togfonden.

Det blev forligspartierne bag Togfonden for meget, og daværende Finansminister Claus Hjort Frederiksen fik "sat stolen for døren" i juli 2016.

Hvis du ikke "putter" 13,5 mia. på finansloven, som der er penge til i Togfonden, så fremsætter DF deres eget finanslovsforslag. Det kom til forhandlinger mellem forligspartierne og Venstreregeringen.

Forligspartierne "gennemtrumfede" at 1. del af Togfondens projekter, der var penge til i Togfonden, kom på finansloven: Elektrificeringen, ny jernbane over Vestfyn og bedre Internet i togene.

Resten af Togfondens projekter - 2. del - udskød forligspartierne til 2020 at tage stilling til. De vil i løbet af 2019 finde ud af, om der er penge til projekterne, og hvornår de skal sættes i gang.

For at Venstre-regeringen ikke skulle komme ud fra disse forhandlinger som "den store taber", fik de lige 2 mia. til deres præstigeprojekt "Femeren-Bælt", selvom dette projekt ikke havde noget med Togfonden at gøre.

Da "de blå partier" præsenterede finansloven for 2017 for offentligheden, var der ikke et ord om Togfonden, men pengene var tilbage på finansloven, og hverken Venstre eller DF skulle ved præsentationen af finansloven have noget sagt om Togfonden.

Oliepengene

Er pengene der så i Togfonden?

Hele Togfonden svarer til 3% af statens offentlige investering, og det svarende til et beløb på mellem 300 og 400 mil. om året.

Pludselig har regeringen januar 2017 meldt ud med, at de ikke længere vil offentliggøre forventede fremtidige indtægter fra olien i Nordsøen.

Mærsk melder ud, at de skal renovere Tyra-feltet for 30 mia. Feltet producerer 85 % af gasproduktionen og store dele af olieproduktionen i Nordsøen. Produktionsplatformen er sunket så meget, at den skal hæves.

Hvis ikke de får lempeligere skattevilkår, truer de med at lukke produktionen i 2018 fra dette felt. I marts 2017 indgik regeringen en aftale med Dansk Undergrunds Consortium / Mærsk om lempeligere vilkår for afskrivning på 5 mia. ved investering i Tyrafeltet mod en lille forhøjelse af kul-brinteskatten.

Hejre-feltet ligger i "dvale" idet den øverste del af produktionsplatformen ikke passer med den nederste del. Den er for stor. Dong har solgt sin andel i dette felt efter en investering på 7 mia.

Hejre-feltet er ikke i produktion endnu. Danmark skulle efter 2021 ikke producere olie og gas nok til eget forbrug, men skal ud at købe på Verdensmarkedet.

Er Togfonden også på vej i havet?

Nej, for den er sikret ved hjælp af finansloven med "Hr. og Fru Danmarks" skattebetalinger.

Kan man beskære Togfondens projekter?

Ja, det kan man godt ved ikke at lave togbroen over Vejle Fjord. Besparelse ifølge VVM-undersøgelserne på 4,85 mia. Tidsforøgelse 8,5 min.

Ved ikke at lave Hovedgård – Hasselagerlinjen. Besparelse 3,3 mia. Tidsforøgelse 6 min.

Besparelse i alt på 8,15 mia. og en tidsforøgelse på 14,5 min.

Der skal så laves en jernbanestrækning på 12 km vest for E45 mellem Hørning og Lyngby og en alternativ banegård til Aarhus H ved "Firkløveret", hvor E45 og Herningmotorvejen krydser hinanden.

Denne strækning + en ny banegård vil koste mellem 3 og 3,5 mia. og spare 16 min i forhold til at togene kører ind omkring Aarhus H.

Det vil give meget større tilgængelighed til jernbanen i forhold til Aarhus H og med mulighed for at parkere, hvad der ikke er mulighed for ved Aarhus H i dag.

70 – 80.000 biler passerer "Firkløveret" i døgnet.

Det vil også kunne lokke flere bilister til at tage toget, hvad der vel egentlig også var meningen med Togfonden.

Synes du også at jernbanen skal ud til E45, så skriv under på www.skrivunder.net/sporjyllanddk - 697 personer har allerede underskrevet.

Togfonspartierne arbejder udenom regeringen.

Forligspartierne bag Togfonden har nu her først i februar 2017 indgået et trafikforlig udenom regeringen og afsat 762 mio. kr til den kollektive trafik.

Dette forlig kommer en økonomisk trængt århusiansk letbane til undsætning, ved at 40 mio. kr af disse penge bliver afsat til at undersøge letbanens anden etape.

Første etape kom til at koste 3,5 mia. og blev 48% dyrere end budgetteret, og dertil kommer et årligt driftsunderskud på 118 mio. til at drive letbanen.

Aarhus Kommune har givet letbanen en underskudsgaranti på 2 mia. kr., og Region Midt har også en underskudsgaranti på 2 mia. til letbanen.

Regeringen har ikke villet yde letbanen penge til anden etape af letbanen.

Hvor længe kan en regering holde til at "danse efter oppositionens taktstok"?

Togfonds-forligspartierne har lavet et trafikforlig udenom regeringen på 762 mill. i feb. 2017 – til offentlig trafik - heraf får den århusianske letbane 40 mill. til undersøgelse af letbanens andet afsnit til Brabrand.

Lad nu være med at stoppe letbanen inde omkring den gamle Brabrand Station, men træk den ud til "Firkløveret" – ja måske endda til Harlev. Det vil give mulighed for pendlerne til at parkere og tage letbanen ind til Aarhus – ca. 80.000 biler passer Firkløveret i døgnet.

Læg ambitionerne på hylden, lav den direkte linje for letbanen ad de gamle spor, og lad være med at lægge letbanen ud i en sløjfe ad Viborgvej for som Rådmand Christian Würtz udtaler:

"Tag toget i stedet for letbanen, hvis du har travlt og skal direkte fra Brabrand til Aarhus H. Det tager kun seks minutter."

Lav de gamle spor om til letbanetrafik og Aarhus H til letbane-banegård og et ny banegård ved Aarhus V – ved Firkløveret - til fjern- og højhastighedstogene.

Med venlig hilsen

Jørgen Christensen,
Tisetvej 24,
8355 Solbjerg

Medlem af: sporjylland.dk

(afsendt til JP 08-01-2017)

(afsendt til ÅS 25-02-2017)