

Til Transportudvalget og partilederne i Togfonden.

13-05-2021

Inden der vedtages en anlægslov for en ny banestrækning Hovedgård-Hasselager, bør følgende debatindlæg læses:

"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 infrastrukturen for hele Danmark 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". Billundbanen havde "den røde Thorning regering" også 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".

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.

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. Staten betalte 47% af 1. del.

Favrskov Kommune, som er med i en del af 2. etape, har sagt fra overfor projektet på grund af økonomien.

Resten af 1. etape af letbanen blev bl.a. finansieret af en besparelse af 80.000 bustimer i Aarhus og omegn.

(1)

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?

Timeplanen er en del af Togfonden, 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.

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

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

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 i Nordsøen, som ellers skulle have finansieret denne plan.

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

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

Er de til gavn for Danmarks Infrastruktur?

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

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 to foreslåede nye jernbanestrækninger på den østjyske længdebane i Togfondens 2. del. (2)

Statskassen sparer milliarder. Midt- og østjyder og mange århusianere får lettere til togtransport.

Dansk Industri (DI) har heller ikke Togfondens 2. del med på deres udarbejdede liste over, hvor man bør bruge penge på den kollektive trafik. (4)

Trafikminister Benny Engelbrecht sagde ved fremlæggelsen af planen: "Togfonden er en del af planen". Finansminister Nicolai Wammen sagde også, 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. 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....". "En særdeles varm kartoffel".

Udmeldinger om Togfondens 2. del fra Regeringen (Soc. Dem.) og støttepartierne bag Togfonden - Det Radikale Venstre, SF og Enhedslisten – er, at 2. del af Togfonden skal gennemføres. (3)

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 bilethers" andel. Det skabte flere passagerer i togene, men også et økonomisk underskud. DSB har i de seneste år tabt store markedsandele til hurtigbusserne og bilerne.

Kattegatforbindelsen blev også "skudt til hjørne" under påskuddet om, at der er en forundersøgelse i gang, som ville komme i slutningen af året. Kattegatforbindelsen er anslået til at koste mellem 60-130 mia. skatte kroner.

Under fremlæggelsen blev **Femern-forbindelsen** kort berørt. 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.

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, men er **ikke** til forhandling i en plan, som rækker frem til 2035. Derforuden skulle der være yderligere 10 milliarder at forhandle om.

De største infrastrukturprojekter 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.

Ved den **pressekonference**, der kommer efterfølgende, når planen er vedtaget, vil transportministeren og transportordførerne komme til mikrofonen en efter en og sige:

Jeg er glad for denne brede infrastrukturplan, så jeg senere kan komme med de "varme kartofler" – undskyld "store projekter" en efter en og få dem vedtaget med et smalt flertal.

"Åh nej, det var ikke sådan, jeg skulle sige".

Jeg er glad for denne store plan, hvor vi har fået flere motorveje på bekostning af jernbanen.

"Åh nej, det var ikke sådan, jeg skulle sige".

Jeg er glad for, at vi har fået en tredje linjeføring over Limfjorden, så vi ikke behøver at køre igennem "Navlen" mellem Hals og Thisted, men kan køre over "buskadset" på Egholm.

"Åh nej, det var ikke sådan, jeg skulle sige".

Jeg er glad for, at vi har fået gennemført "Timeplanen" i 2035 på nær de 12 minutter, fordi vi har købt tog, der ikke kan køre så hurtigt, og at vi får gennemført et signalsystem, der er 10 år forsinket og koster 20 milliarder.

"Åh nej, det var ikke sådan, jeg skulle sige".

Jeg er glad for, at vi har fået 5 milliarder til Letbanens 2. etape i Aarhus, så vi kan få 80.000 færre bustimer i Aarhus og omegn.

"Åh nej, det var ikke sådan, jeg skulle sige".

Jeg er glad for at har fået vedtaget jernbanen mellem Hovedgård og Hasselager, så vi sparrer 4½ minut i rejsetid, og ikke fik vedtaget en linjeføring vest for Aarhus, som ville sparre 15½ minut.

"Åh nej, det var ikke sådan, jeg skulle sige".

Vi er glade i vort parti for, at vi får en jernbanebro over Vejle Fjord, så vi ikke skal ind omkring "lasternes hule" – Vejle.

"Åh nej, det var ikke sådan, jeg skulle sige".

Vi er glade for at vi får "Tullebanen", som kommer til at give et underskud på 50 millioner hver år, og som vil sparre buspassagererne for 0-4½ minut i rejsetid.

"Åh nej, det var ikke sådan, jeg skulle sige".

Vi er glade for, at vi fik 1 million til blomsterfrø langs motorvejene, så vi støtter biodiversiteten, og ikke kan se så meget "sort asfalt".

"Var det ikke sådan, jeg skulle sige"?

Med venlig hilsen
Jørgen Christensen
Tisetvej 24
8355 Solbjerg

1. <https://jyllands-posten.dk/jpaarhus/debat/breve/ECE11620046/infrastrukturkaos-i-aarhus/>
2. <http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%204.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>
3. <https://jyllands-posten.dk/jpaarhus/debat/breve/ECE10959910/togfondens-anden-del-er-doed/>
4. <https://jyllands-posten.dk/indland/ECE12846479/di-foreslaar-billigere-busser-og-tog-minister-kalder-ideen-saerdeles-interessant/>

(afsendt til JP d. 28-04-2021 – ikke optaget)