

Togfonden - 10 års jubilæum skrift

Togfonden har nu eksisteret i 10 år. Den blev introduceret første gang i 2013, og den blev vedtaget som lov d. 14. juni 2014.

Togfonden blev oprettet af den daværende Socialdemokratiske regering under Helle Thorning Smidt. Forligskredsen bestod af Soc. dem., Rad. Venstre, SF, Enhedslisten og DF. Ved Folketingsvalget i 2019 forlader DF forligskredsen omkring Togfonden. Togfonden skulle afhjælpe "de nedslidte jernbaner" og sikre fremtidens togdrift.

Økonomien

Finansieringen af Togfonden lød på 28,5 milliarder, og skulle foregå på en speciel måde ved at lægge en skat på udenlandske oliefirmaer fra 11 borefelter med olie og gas fra Nordsøen. Olieprisen var, da lovgivningen blev vedtaget i 2014 på ca. 120 dollars på tønde råolie. Forudsætningen var at olieprisen skulle stige, men olieprisen faldt til under det halve kort tid efter, og har været langt under de 120 dollars siden da. (54)

Finansieringen af Togfonden kom aldrig i hus, og man har efterfølgende brugt den "kattelem", der var indbygget i aftalen. Hvis pengene ikke kom ind fra Nordsøen, skulle pengene findes via skatterne på finansloven. Forskellen i forhold til de oprindelige planer er, at pengene nu bliver hentet hos skatteyderne frem for hos olieselskaberne. (92)

Tyrafeltet, der producerede det meste danske naturgas, var sunket så langt ned i undergrunden pga. udvidelserne, at platformen skulle hæves. Det ville koste ca. 30 mia. "TotalEnergies"- olieselskabet, der havde overtaget det danskejede selskab "Mærsk's" andel af olie- og gas indvinding. De fik skatterabat til at lave denne hævnning.

Tyrafeltet lå stille i 4 år, mens projektet blev udført, og det genstartede produktionen d. 22. marts 2024. Når produktionen igen er oppe på fuld kapacitet, vil Danmark igen være selvforsynende med gas og vil endda kunne eksportere gas. Danmark ejer 20% af "Dansk Undergrunds Consortium" via Nordsøfonden, der står for indvindingen. BlueNord 36,8% og TotalEnergies resten 43,2%.

2 dele

Forligspartierne bag Togfonden indså i 2016, at der ikke var penge til hele Togfonden, og delte den op i to. Første del på 13,5 mia. var der penge til, sagde de. Det var bl.a. en ny jernbane over Vestfyn og elektrificeringen af jernbanen fra Fredericia til Aalborg. Forligspartierne bag Togfonden indså i 2017, at pengene til Togfondens første del stadig ikke rakte, og bevilligede via "kattelemmen" og finansloven to mia. kroner ekstra til Togfondens første del. (84)

Den første del bestod også af en Ringstedbane via Køge til aflastning af jernbanen over Roskilde - den er blevet fuldført. En parallelbane med den nuværende jernbane over Vestfyn er ved at blive udført.

Elektrificeringen

Elektrificering af Fredericia Aalborg, er i gang og adskillige jernbanebroer på strækningen er blevet renoveret/hævet (85 broer) for at få de 8 m høje køremaster til at gå under dem.

Køremaster på store dele af strækningerne er blevet sat op, men den største "kanst" er Banedanmark ikke gået i gang med endnu – det er Aarhus H.

Aarhus H

På Aarhus H skal Banedanmark sænke sporerne, så køremasterne kan komme ind under Banegårdshallen og den tilstødende Bruuns Bro. Desuden skal perronerne forlænges og en hel del skiftespor skal flyttes.

Aarhus H er en såkaldt "sækbanegård", hvor togene skal vende 180 grader. Det vil sige, de skal køre videre ud ad samme spor, som de kom ind på. Modsat de fleste banegårde, der er "gennemkøringsstationer". Det tager et passagertog 8 minutter i dag at vende og et godstog tager mellem 45-60 minutter.

Hvis Togfondens beregninger holder stik, vil det øge passagertilstrømningen med 60% på Aarhus H. (Togfonden.dk side 89). Ifølge statistiske tal var der 8,3 millioner passagerer, der steg på togene i 2012 på Aarhus H. Beregninger på 60% - vil det give yderligere 4,8 millioner om året, som skal ind i Aarhus midtby for at stige på toget.

Den nye planlagte jernbane Hovedgård-Hasselager løser ikke problemet med "sækbanegården" og trængslen i Aarhus Midtby – nærmere tvært imod.

Sideløbende med elektrificeringen er et nyt signalsystem under opbygning.

Godsterminaler

Der er i forbindelse med Togfonden blevet etableret to godsterminaler i Hirtshals og Esbjerg for tilsammen 133 millioner. Det man lige havde glemt, at spørge var brugerne, om de nu også ville benytte disse terminaler. Der er nogle funktioner ved de to terminaler, der ikke kan bruges, og nu står sporerne og rusten og gror til i ukrudt, og terminalerne ligger i dag stort set ubrugte hen. Der er dog kommet lidt gang i terminalen i Esbjerg. 6,4 pct. af godstransporten i dag transporteres med jernbanen.

Timeplanen

"Timeplanen" - der var en stor 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 (SVM) har – ifølge deres fælles arbejdsrapport - slettet jernbanestrækningen over/under Vejle Fjord. Den sparrede ca. 8 minutter i Timeplanen.

Også en sidebane til Billund – planlagt i Togfonden - er blevet slettet.

Indkøb af lokomotiver, der ikke lever op til kravene om hastigheder i Togfonden på 250 km/tim på visse strækninger, er også en del af Timeplanens død. Lokomotiverne skal erstatte de aldrende IC3 tog og de skandaleramte IC2 og IC4 tog. DSB køber nu el-lokomotiver, der kun kan køre med en hastighed på 200 km/tim. (18)

Minutbesparelsen, som er en forudsætning for Timeplanen, er der ikke. Timeplanen kan ikke gennemføres. (82)

Passagergrundlaget

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.

DSB's passagerantal faldt med 1,1 millioner rejser i Danmark fra 2017 til 2018.

I første halvår af 2019 mistede de yderligere 2,4 pct. af kunderne over Storebælt.

De seneste tal viser dog en lille fremgang i passagertallene på grund af at DSB har udbudt mange "Orange billetter". (121)

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.

Fra fagbladet Ingeniøren (12-05-24):

"Hvis vi ser på, hvem der i dag anvender tog, ja, så viser Transportvaneundersøgelserne (TU) fra DTU, at 25

procent af togpassagererne kører under 15 km, 60 procent kører mellem 15 og 75 km, og 15 procent kører over de 75 km. Det er de regionale togpassagerer, der fylder togene”.

”Det synes nærliggende, at togene skal køre hurtigere, men det harmonerer ikke med togpassagerernes ønsker om rettidighed, komfort og letforståelige køreplaner”, skriver Svend Tøfting, trafikekspert, Ingeniørforeningen IDA.

”Hastigheden er ikke så vigtig i dag, hvor du kan være på kontoret i dit tog. Nordjyske Jernbaner kører f.eks. med 120 km/t. Så simple, stive, letforståelige køreplaner og god regularitet giver flere togpassagerer”.

Biltrafik

Beregninger af Togfonden viser også, at den ikke ”fjerner bilerne fra vejene”. Beregninger af Togfondens tal viser, at den skulle fjerne 0,2 pct. af samtlige biler fra vejene i **hele** Danmark i 2017.

Det er stor set det samme som Danmarks befolkning køber af nye biler på en måned. (94)

Nye jernbaner i Togfondens 2. del.

Det er besluttet ”ikke at lave” to ud af tre nye jernbanestrækninger i Østjylland, som ellers var i ”Togfonden” fra 2014. Det er Billundbanen (slettet 2021) og en tunnel/bro over Vejle Fjord (slettet 2022). Inden da blev der brugt 34,5 millioner på VVM-undersøgelser og 6 millioner på fremrykket ekspropriationer af 4 ejendomme på Billundbanen.

På Vejle Fjord strækningen blev der brugt 91 millioner på VVM-undersøgelserne og 37 ejendomme til en værdi af 115 millioner blev opkøbt ved fremrykket ekspropriation. (85)

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

Det var stort set det oprindelige beløb til Togfondens 2. del.

Tilbage fra Togfonden er den planlagte jernbanestrækning mellem Hovedgård og Hasselager. (175)

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 Togfunds-forligspartierne Socialdemokratiet, SF, Radikale Venstre og Enhedslisten vil forhandle den.

Processen har indtil nu stået på i 10 år – og der vil gå yderligere 6 år inden, der træffes en beslutning.

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 eksproprieret i det tilfælde at jernbanelinjen 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. (1)

De 41 familier kan vælge at lade sig førtidsekspropriere, hvis de opfylder 3 krav.

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

Ligger ens beboelse bare 25 meter fra en af de projekterede linjeføringer, vil ejendommen ikke blive eksproprieret, og husejerne kan måske få udskiftet vinduerne til lydisolerende vinduer. Ejeren må selv tage værditabet i forbindelse med et evt. salg af ejendommen.

Hvor mange ejendomme skal der yderligere skal eksproprieres, fordi de kommer indenfor de elektromagnetiske felter, der opstår ved de 8 m høje el-køremaster? (132)

25 familier af disse familier har valgt at sælge til Banedanmark (førtidseksproprieret) til en pris på 82 millioner. (p101)

En af de beboere, der bliver ramt på den centrale linjeføring gennem Solbjerg, har søgt aktindsigt i førtidsekspropriationerne. De måtte "bokse" med Banedanmark i 10 måneder, for at få aktindsigt i hvilke ejendomme, der er førtidseksproprieret. Aktindsigten havde været afslået og udsat og været over Trafikministeriet to gange, inden Banedanmark gav sig og gav beboerne den aktindsigt, de havde krav på.

Aktindsigten viser, at der er 2 ejendomme, der er førtidseksproprieret på den sydlige strækning (Hovedgård-Gjesing). – se kort herunder.

På den nordlige strækning (Gjesing-Hasselager) er der 3 planlagte linjeføringer.

1 ejendom er førtidseksproprieret på den vestlige linje. 2 ejendomme på den østlige linje og 19 ejendomme på den centrale linje gennem Solbjerg.

Desuden er 3 ejendomme eksproprieret ved sammenfletningen i Hasselager med den nuværende jernbane Skanderborg – Aarhus, heraf ligger de to ejendomme på den nuværende jernbane. (173)

Mine egne optællinger på de 3 nordlige linjer siger at ejendomme, der er i risiko for at blive "ramt", vil der være 2 på den vestlige, 6 på østlige og 26 på den centrale linje. (81A)



Kilde: Jyllandsposten (04-04-2018) (75)

Den vestlige linje går over den fredede Solbjerg Sø. Den centrale går ned midt igennem Solbjerg by og den østlige går gennem et grundvandsreservoir hvor "Aarhus Vand" har 6 indvindingsboringer med indvindingstilladelse til at indvinde 10% af drikkevandet til Aarhus. To af disse boringer skal slettes, hvis man vælger den østlige linje, som Banedanmark foreslår. (168)

Nye beregninger af strækningen Hovedgård-Hasselager viser, at den vil give et samfundsøkonomisk underskud på 670 millioner og øge CO_2 udslippet med 48.550 tons 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. (P100)

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. (82)

Der er nu gået 10 år med processen, og folk savner i den grad en afklaring.

Kære politikere: "Få det afgjort – får vi den jernbane"?

Jeg synes det er uanstændigt af vore politikere, at der går yderligere 6 år inden en afgørelse.

Hovedgård Hasselager har indtil nu kostet 53,6 mio. kr. til VVM-undersøgelser.

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 maksimalt er 6 km kortere end den nuværende over Skanderborg, og som ikke løser problemerne omkring Aarhus H.

At bruge 3,7 milliarder skatte kroner på gennemførelsen af denne parallel bane, er for mig "hul i hovedet".

Få de nuværende jernbaner til at fungere og brug skattekroneerne på noget mere fornuftigt end at lave parallelbaner og prestigeprojekter, der er samfundsmæssig urentable. (173)

Der findes alternativer til linjeføringen af jernbanen fra Hovedgård til Hasselager. (se kort ovenfor)

Hvis det er rejsetiden, man tænker på, kan der laves en jernbane langs E45 på 12 km vest om Aarhus.

Det er den mest direkte jernbanelinje nord-syd, og den er 15 km kortere end ind omkring Aarhus H.

Den er tæt på samtlige motorveje i Aarhus og med mulighed for at lave kort- og langtidsparkering. Det er ikke muligt at lagtidsparkere ved Aarhus H i dag. I Aarhus-området kører mange i dag til Skanderborg, hvor der er gratis parkering, og tager toget derfra.

Den sparrer ifølge beregninger fra Banedanmark 15½ minut i rejsetid for folk, der ikke absolut skal ind i Aarhus Centrum, og det er incl. et stop ved en ny station, der vil blive. en "gennemkøringsstation".

Den krydser også en kommende Aarhus-Silkeborg jernbane, som er vedtaget i Folketinget, og ligger tæt på samtlige motorveje i Aarhus-området.

Det er også vedtaget at lave nyt reparations- og serviceværksted til DSB's nye el-tog en halv km fra krydset - det eneste værksted vest for Storebælt. (82)

Med venlig hilsen

Jørgen Christensen

Tisetvej 24

8355 Solbjerg

Ovenstående tekst kan også ses

på (176): https://www.tisetweb.dk/PDF/10%20aars%20jubilaem_12_06_24.pdf

Tallene i de røde parenteser () henviser til min hjemmeside "[tisetweb.dk](https://www.tisetweb.dk)", hvor der er dokumentationer for mine påstande og debatindlæg.

Desuden er der tekster fra: (170) (166) (157) (164) (147) (92) (175) (93) (129)

1) https://www.tisetweb.dk/PDF/BDK_VVM_Hovedgaard_Hasselager_071217b.pdf (Side 52)

P100) https://www.tisetweb.dk/PDF/Udregninger12_10_22.pdf

p101) https://www.tisetweb.dk/PDF/Aktindsigt1_26_11_22.pdf



Kortet er fra Århus Stiftstidende: Det kan ikke være så svært: Send jernbanen ud til E45 og spar både tid og penge 19-03-2021 (129)

Pressemeddelelse er sendt til følgende medier (12-06-2024):

DR, TV2, Jyllandsposten, Århus Stiftstidende, BT, Ekstrabladet, Ritzau, Ingeniøren.

Samt til: Folketingets partiledere og Trafikudvalgsmedlemmer