

# Det er uanstændigt at holde folk stavnsbundne i uvished i yderligere 10 år



**TEGNING:** Niels Bo Bojesen

JP 17-07-2021

**”Infrastrukturplan 2035” siger, at der skal ventes yderligere 10 år med en afklaring på, om en jernbane fra Hovedgård til Hasselager bliver til noget. 41 familier bliver ramt direkte, og over 600 andre familier får under 300 meter til en kommende jernbane. Hvis den altså kommer. I ventetiden sidder de stavnsbundne.**

JØRGEN CHRISTENSEN

TISETVEJ 24, 8355 SOLBJERG

**Lige op til sommerferien** landede regeringen en stor infrastrukturaftale – ”Infrastrukturplan 2035” – med samtlige partier i Folketinget.

Hvordan kunne det dog lade sig gøre at blive enige alle partier? Det kunne det kun, hvis der blev lavet en ”kattalem” i aftalen, så partierne enkeltvis eller i flok kunne stå uden for aftalen på visse punkter, som de ikke synes om.

**Hvor er de største infrastrukturprojekter for Danmark blevet af i aftalen?** Et Femern Bælt-projekt til 52,6 mia. (2015-priser) forventes færdig i 2029? En Kattegatforbindelse med eller uden jernbane (anslået til at koste mellem 60-130 mia.)? Er de gemt i det store ”grå område” i aftalen, der hedder igangværende projekter til 55 mia.?

Specielt er der også afsat 13,5 mia. til Timeplanen, men den forventes først sat i gang efter 2030. Det er et område, hvor de blå partier vil benytte ”kattellemmen”.

Timeplanen er en indbygget del i Togfonden, som siger en times rejsetid mellem de store byer i Danmark. Togfonden blev vedtaget som lov i juni 2014 – for syv år siden. Togfonden blev senere

delt op i to dele, og første del er sat i gang. Betyder det, at de blå partier har opgivet at kæmpe mod Togfondens anden del, som de hele tiden har været imod?

Anden del af Togfonden består bl.a. af tre nye jernbaner i Østjylland. En jernbanestrækning fra Hovedgård til Hasselager, en jernbanebro/tunnel ved Vejle Fjord og en bane fra Vejle til Billund. Tilsammen koster de godt 10 mia. skattekrone. Anlægsprisen for disse tre nye jernbaner er steget, fra de blev præsenteret til vvm-undersøgelserne, med 5 pct. for Hovedgård-Hasselager, 15 pct. for Vejle Fjord-broen og ca. 80 pct. for Billundbanen.

**Holder forudsætningerne i Togfonden?** Økonomien i Togfonden var baseret på indtægter fra olie- og gasudvinding i Nordsøen. Pengene er ikke kommet ind, og nu er der kun skatteyderne til at betale for de nye jernbaner.

Togene, som ifølge Togfonden skulle køre med en hastighed på 250 km/t. på udvalgte strækninger. DSB indkøber nu tog, der kun kører med en hastighed på 200 km/t. Tidsbesparelserne i Timeplanen holder ikke.

**Det viser sig, at Togfonden ikke skaber mere plads på vejene.** Forligspartierne bag Togfonden har en ”drøm” om, at flere vil benytte togene frem for privatbilerne. Med Togfondens egne ord vil den fulde gennemførelse af Togfonden give ca. 5.000 færre biler på vejene i 2030 om dagen. 5.000 færre biler på vejene – det svarer nogenlunde til det tal, bilparken i Danmark øges med hver måned i disse år. Så Togfonden ”stjæler” altså noget, der ligner en måneds tilvækst, fra den samlede tilvækst af biler i hele Danmark eller 0,2 pct. af bilparken. Med omkring 55.000 flere biler årligt på vejene i disse år vil Togfondens indflydelse på trængslen på vejene ikke have nogen mærkbar indflydelse overhovedet.

”Mere plads på vejene” er derfor næppe et argument for gennemførelse af Timeplanen eller Togfonden!

91,3 pct. af persontransporten foregår ”på asfalt” i biler, busser, cykler, motorcykler eller knallerter. Knap 80 pct. af alle personkilometer i Danmark foregår i person- eller mindre varebiler (kilde: Motor 2/2018).

**Har DSB behov for disse to nye jernbaner i Østjylland?** 8 pct. af al persontransport i Danmark foregår på jernbanen. Under 1 pct. af godstransporten foregår på jernbanen (kilde: Motor 2/2018). DSB har fra 2013 til 2018 mistet 3 pct. af deres passagerer. DSB’s passagerantal faldt med 1,1 millioner rejser i Danmark fra 2017 til 2018. Kun syv kunder af 100 kunder hos DSB befinder sig vest for Storebælt. DSB ”bløder” i den grad passagerer til bilerne og hurtigbuserne og havde et fald i passagerantallet over Storebælt på 4,5 pct. i de første seks måneder af 2018 i forhold til samme periode i 2017. I første halvår af 2019 mistede de yderligere 2,4 pct. af kunderne over Storebælt. DSB har ikke behov for disse nye jernbaner.

Ifølge beregninger fra Banedanmark kan der opsamles 4,3 millioner flere passagerer om året i Skanderborg end ved at lave en ny jernbane mellem Hovedgård og Hasselager.

Der er nu kun ét argumentet tilbage for at lave to nye jernbanestrækninger – en jernbane fra Hovedgård til Hasselager og en over Vejle Fjord – det er ”rejsetidsbesparelse”. Regeringen vil sammen med dens støttepartier lave de to nye jernbanestrækninger på ca. 35 km og til en samlet pris på 8,6 mia. skattekrone. De vil tilsammen skabe en rejsetidsbesparelse på 12-13 minutter.

**Der findes en alternativ linjeføring af jernbanen** på 12 km i trafikkorridoren langs E45 vest om Aarhus, som sparrer 15,5 minutter – beregninger foretaget af Banedanmark.

Den vil komme til at krydse en ny jernbanestrækning fra Aarhus til Silkeborg, som er en del af aftalen i ”Infrastrukturplan 2035”. En jernbanestation i Aarhus Vest ved Firkløveret – E45 og Herningmotorvejen – bliver en ”gennemkøringsstation” – modsat Aarhus H, der er en ”sækbanegård”. Det er en 15 km kortere jernbane end ind omkring Aarhus H. Stationen kommer tæt på samtlige motorveje i Aarhus-området, hvor der passerer 90.000 biler i døgnet ved en ”Vest-

banegård". Mulighed for parkering – hvad der ikke er ved Aarhus H. DSB opretter et værksted 0,5 km derfra til at servicere de nye el-tog. Stor tilgængelighed – hvad der ikke er ved Aarhus H. Skriv under, hvis du også synes, at jernbanen skal ud langs motorvej E45 på:  
[www.skrivunder.net/sporjylland.dk](http://www.skrivunder.net/sporjylland.dk)

Facebook-gruppen "Drop Billundbanen" har spurgt til afklaring for de ejere af ejendomme, der bliver ramt af jernbanen. Transportminister Benny Engelbrecht har svaret: »Billundbanen bliver ikke til noget.« Hvordan kan en minister svare sådan, uden at lovgivningen vedtaget i Folketinget bliver lavet om? Nu siger "Infrastrukturplan 2035", at der skal ventes yderligere 10 år med en afklaring på de to andre jernbanestrækninger i Togfondens anden del.

**Det er uanstændigt at holde folk "stavnsbundne" i uvished i yderligere 10 år.** På jernbanen Hovedgård-Hasselager drejer det sig om 41 familier, der bliver ramt direkte, og over 600 andre familier, der får under 300 meter til en kommende jernbane. Hvor mange der er på strækningen ved Vejle Fjord, ved jeg ikke.

Regeringen undskylder sig med, at det er et signalsystem, der skyldes forsinkelsen af afgørelsen. Signalsystemet er syv år forsinket i forhold til den oprindelige plan. Det kan aldrig være et signalsystem, der er skyld i, at der ikke kommer en afklaring. Er det ikke politikerne, der har bedt Banedanmark om at udarbejde planerne for disse nye jernbaner? Er det ikke politikerne, der skal komme med en afgørelse om, hvorvidt vi skal have de jernbaner eller ej? Alt andet er uanstændigt.

### **Til Folketingets trafikudvalg + partilederne bag Togfondens.**

Selv om Folketinget er gået på en velfortjent sommerferie bør følgende debatindlæg læses.

<https://jyllandsposten.e-pages.pub/titles/jyllandsposten/1520/publications/52716/articles/1409046/70/1>

### **Det er uanstændigt at holde folk stavnsbundne i uvished i yderligere 10 år.**

Med venlig hilsen – fortsat god sommerferie

Jørgen Christensen

Tisetvej 24

8355 Solbjerg