

Til Folketingets Trafikudvalg og partilederne i Togfonden og til Folketingsmedlemmer valgt i Østjylland.

Regeringen vil indkalde til drøftelser af en infrastrukturplan for hele Danmark. Herunder vil de inddrage 2. del af Togfonden. http://www.tisetweb.dk/PDF/Henvendelse_10_03_21.pdf

Jeg synes det er "hul i hovedet" at bruge ca. 10 milliarder på 3 nye jernbaner i Østjylland, som der ikke er passagerer eller gods til. http://www.tisetweb.dk/PDF/Drop%20Togfondens%202%20del_08_11_20.pdf

Der kan laves en jernbane vest for Aarhus på 12 km som sparer mere i rejsetid end de to foreslåede nye jernbanestrækninger og er 15 km kortere. <http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%203.pdf>

Øvrige debatindlæg kan findes på www.tisetweb.dk

Satses der på et smalt forlig om infrastrukturen i Danmark?

Transportminister Benny Engelbrecht (S) har tænkt sig at indkalde transportordførerne til forhandlinger om et bredt forlig for infrastrukturen i hele Danmark.

Han vil gerne have de store partier med i forliget, så det også står ved magt efter et kommende folketingsvalg, hvis regeringen skulle skifte "farve" ..

I en artikel i Sjællandske Nyheder "Bombe før forhandlinger - Støttepartier kræver Togfonden tilbage på sporet" (19-03-2021), har han udtalt følgende: (1)

"Der skal findes penge til at få Togfonden tilbage på sporet, inden der overhovedet skal kigges på investeringer i nye og bredere veje og motorveje."

"Sådan lyder budskabet til transportminister Benny Engelbrecht (S) fra regeringens tre støttepartier forud for forhandlingerne om en ny milliardplan for transportsektoren frem mod 2030."

Togfonden er en stor jernbaneplan, som blev vedtaget i 2014 af Soc. Dem., Radikale, SF, Enhedslisten og DF, som skulle gøre jernbanen konkurrencedygtig med bilerne – til en samlet pris på 28,5 milliarder. DF sprang fra forliget om Togfonden i forbindelse med folketingsvalget i 2019.

Togfondens penge skulle komme fra skatter på udenlandske olieselskaber i Nordsøen. Pengene kom ikke. Der var en "kasselem" indbygget i Togfonden, så hvis pengene ikke kom ind fra olien, skulle de tages via finansloven (skatterne). (2)

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".

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. Fra loven blev vedtaget til VVM-undersøgelserne afslutning, er anlægsprisen på de tre strækninger steget med 15, 5 og 50-80 pct. (3)

2. del er der ikke lavet en anlægslov på endnu. En anlægslov fastlægger den nøjagtige linje på nye jernbanestrækninger og sætter projektet i gang.

Om Billund-banen siger samtlige trafikforskere: "Om vi så får den bygget gratis, er det stadig en samfundsøkonomisk dårlig investering". Den anslås til at koste 50 millioner i underskud om året.

Om de to andre nye strækninger på den østjyske længdebane (Vejle Fjord og Hovedgård-Hasselager): De er sammenlagt på ca. 35 km og koster 6,8 milliarder skattekrone.

I Togfonden var der indbygget en Timeplan, som sagde, at der skulle 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.

Forudsætningerne for at Timeplanen holder er:

- at togene på visse strækninger skulle køre 250 km/tim.
DSB har nu indkøbt lokomotiver, der kun kan køre 200 km/tim.
- at de to nye jernbanestrækninger i Østjylland skulle spare 14½ minut i rejsetid.
- at togene kun skulle holde i 5 de store byer.
- et nyt signalsystem – Det er 7 år forsinket i forhold til den oprindelige plan og koster 20 milliarder.

Timeplanen holder ikke.

Få de nuværende jernbanestrækninger til at fungere.

Drop nye jernbaner i Togfondens 2. del. (4)

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. (5 - se kort herunder)

Dansk Industri (DI) har heller ikke Togfondens 2. del med på deres udarbejdede liste over, hvor man bør bruge penge på den kollektive trafik. (6)

DSB's topchef Flemming Jensen udtaler til Ekstra Bladet den 2. marts 2021 i forbindelse med et interview: »Lige nu er Banedanmark ved at renovere banenettet, der bliver elektrisk, ligesom der kommer nye signaler. Og om cirka en måned vil DSB præsentere, hvem der skal levere fremtidens eltog. Til sammen vil det betyde, at turen fra København til Aarhus og Esbjerg mindskes en halv time«

I dag tager det 2 timer og 48 minutter at komme fra Aarhus til København. (rejseplanen.dk)

Med den halve times i besparelse, mangler der 18 minutter i at nå målet for Timemodellen.

De kan opnås ved at lave en jernbane vest for Aarhus (15½ minut). De sidste 2½ minut kan sagtens opnås ved at højhastighedstogene ikke stopper andre steder end i de store byer og ikke stopper i Horsens, Vejle, Fredericia mf.

Støttepartierne siger:

"Der skal findes penge til at få Togfonden tilbage på sporet, inden der overhovedet skal kigges på investeringer i nye og bredere veje og motorveje."

Det man vil have tilbage på sporet, kan kun være Togfondens 2. del, for 1. del er jo allerede i gang.

Hvad siger Trafikministeren Benny Engelbrecht (S)?

Han og støttepartierne ved godt at "de blå partier" er imod de tre nye jernbaner.

Bliver det så reelle forhandlinger om en stor infrastrukturplan?

Lægger han måske op til et smalt forlig med de øvrige partier i Togfonden?

Hvordan hænger det sammen med statsminister Mette Frederiksens udtalelser til Vejle Amts Folkeblad (22/4 2019) "Mette Frederiksen om Togfonden: Vi skal begynde forfra efter valget".

Med venlig hilsen
Jørgen Christensen
Tisetvej 24
8355 Solbjerg

(Afsendt til JP 24-03-2021 – ikke bragt)

1. <https://sn.dk/Sjaelland/Bombe-foer-forhandlinger-Stoettepartier-kraever-Togfonden-tilbage-paa-sporet/artikel/1420846?fbclid=IwAR3LK3IVd9a9GNV4eKI9agD0R4vB64IZ0hELR7Au8uV2w4uPPSW1PkgS10Q>
2. http://www.tisetweb.dk/PDF/Togfondens%20anden%20del%20er%20dod_09-12_18.pdf
3. <http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%204.pdf>
4. http://www.tisetweb.dk/PDF/Drop%20Togfondens%202%20del_08_11_20.pdf
5. <http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%203.pdf>
6. <https://jyllands-posten.dk/indland/ECE12846479/di-foreslaar-billigere-busser-og-tog-minister-kalder-ideen-saerdeles-interessant/>



Kilde: Trafikstyrelsen: optimering af stationsstrukturen – marts 2014 – side 62

Rød streg: Jernbane mellem Silkeborg og Aarhus

Orange streg: "Eskelundløsningen"

Blå streg: Langs E45 (Mit forslag)