

Svar på min henvendelse af 03-11-2018

Jeg er i USA til og med d. 9/11 , og derfor kan der gå lidt tid inden jeg besvarer mails.

Med venlig hilsen

Kim Christiansen MF

Trafikordfører for Dansk Folkeparti

Tak for din mail.

Desværre kan jeg ikke svare personligt tilbage på alle henvendelser, da jeg hver dag modtager mange mails.

Tlf. 33375148

Alle bliver læst og alle indgår i mit daglige arbejde.

Hvis det haster, send en SMS på min mobil: 61624595.

Vedrørende møder og andet, kontakt da venligst Tobias Andersen på

Tobias.Andersen@ft.dk eller telefon: 61623912.

Drejer din henvendelse sig om SF's politik, kan du med fordel læse på SF's hjemmeside. sf.dk eller sende en mail til sf@sf.dk

Med venlig hilsen

Karsten Hønge

Kære Jørgen.

Tak for læserbrevet, og ja, det er nok for langt. Jeg har selv fra tid til anden selv fået afvist læserbreve, der var adskilligt kortere 😊.

Togfonden og timemodellen dør naturligvis, hvis ikke partierne bag er loyale og bakker op. Og her her vi ganske rigtigt et problem med DF, som i øjeblikket løber fra det meste – efter min mening af populistiske grunde, ikke af saglige.

Der er nemlig ikke noget galt med hverken Togfonden, som skal gøre timemodellen mulig eller finansieringen af den. Som Du selv påpeger, har vi aftalt, at hvis finansieringen via beskatningen af nordsøolien og –gassen ikke rækker, skal vi finansiere over finansloven hvert år (der er trods alt kun tale om måske 15 mia.kr. over 10-15 år, hvorfor der "kun" skal findes i gennemsnit 1-1,5 mia. om året).

Togfonden/timemodellen er ikke bare et spørgsmål om 5 minutter her og 5 minutter dér. Det betyder en reduktion af rejse tiden fra København til Aalborg med 1,5-2 timer, til Esbjerg med 1 time, til Odense med 15-30 minutter. Togfondens forskellige projekter skal derfor ses som et samlet projekt.

Det er heller ikke et argument, at de tog, som DSB nu indkøber kun kan køre 200 km/t. Vi har faktisk sikret os, at DSB på et senere tidspunkt, når infrastrukturen er til det, som de formulerer det (læs: togfonden er etableret), kan indkøbe tog, der kan køre hurtigere. Men selv tog, der kører 200 km/t kan køre i en tilpasset timemodell (hvor man måske bruger 5-10 minutter mere på at komme frem). Efter vores opfattelse ikke noget problem. Vi tror på, at med de rejsetider, som jo også betyder væsentligt reduceret rejsetid fra en hel række andre større og mindre provinsbyer – og ikke bare de største, vil det blive så attraktivt at køre med tog, at mange bilister vil flytte fra motorvejen til toget (hvis også prisen kommer ned!).

Egentligt kan jeg godt forstå, at DSB tager bestik af de politiske vinde, der blæser. Vi har en regering, som er enejer af DSB, og som gør alt for at spænde ben for selskabet, herunder at bekæmpe Togfonden. Et regeringsskifte kunne ændre på dette, men det kræver, at S og DF fortsat bakker op om idéen. Skulle ikke være noget problem med S, men som nævnt nok DF.

Jeg er med på, at en ny bane Hovedgaard-Hasselager, vil ramme Solbjerg mere eller mindre hårdt. Og vi er fra Enhedslistens side åbne for andre løsninger. Vi er bare ikke blevet forelagt nogle brugbare. Har selv spurgt til f.eks. en linjeføring langs den nuværende bane mellem Skanderborg og Aarhus, men der kunne ikke opnås tilsvarende gevinster, ligesom en række andre grunde gjorde, at det ikke var muligt. Kan nogen overbevise mig om, at BaneDK's svar ikke er korrekt, så vil jeg da gerne gå videre med det.

Store infrastruktur, som anlæggelse af nye motorveje og nye jernbaner, støder næsten altid på modstand fra de borgere, som det rammer. Det er der ikke noget at sige til. Det har man oplevet ved især de mange motorvejsbyggerier, som er foregået igennem et par årtier eller tre (nye jernbaner er det ikke blevet til så mange af – tværtimod). Men i Enhedslisten er vi af den opfattelse, at vi er nødt til at styrke jernbanedriften, herunder jernbanenettet, hvis vi effektivt skal imødegå den omsiggribende trængsel, og de klima- og miljødelæggende påvirkninger, som biltrafikken forårsager.

Med venlig hilsen

Henning Hyllested
MF, Enhedslisten

Transportordfører

FOLKETINGET



Medlem af Folketinget (EL)

Christiansborg
DK-1240 København K.

Tlf. +45 33 37 55 00
Dir. +45 33 37 50 10

www.ft.dk

Kære Henning Hyllested

Mange tak for dit hurtige og meget uddybende svar på mit debatindlæg om Togfonden.

Først vil jeg lige slå fast at jeg ikke er imod, at vi skal styrke jernbanerne og elektrificere de nuværende jernbanestrækninger. Dernæst er det set fra mit synspunkt. "hul i hovedet" at bruge 4,94 milliarder på en Vejle Fjord-bro og 3,56 milliarder på en jernbanestrækning fra Hovedgård til Hasselager til 3,56 milliarder for at sparre henholdsvis 8,5 min. og 6 min iflg. Togfonden. ([se fakta-ark 4](#)) Hvor meget velfærd kan vi ikke få for disse penge?

Vejdirektoratet har udarbejdet en statistik over personbefordringen i Danmark.

Den viser at 91,3 pct. af personbefordringerne foregår på vejene. 8 pct. foregår i tog og mindre end 1 pct. transporteres med fly og færge. Knap 80 pct. af alle personkilometer sker i personbiler og mindre varevogne. (kilde: Motor 2/2018)

Men hvem er det lige, vi skal få til at bruge togene?

Det første punkt for at få folk til at bruge dem er, at prisen er den rigtige.

Derfor "flygter" rigtig mange i dag fra DSB og over i "hurtigbuserne". Det er især pensionister og studerende, fordi de har særlige rabatter på disse ruter.

DSB får i den grad "baghjul" på priserne, men ikke på komforten, hvis man har råd til det.

Er det forretningsfolk, man ønsker skal bruge toget?

De fleste forretningsfolk, der skal til "møde i København", bruger nok egen bil eller tager flyveren.

Her er det nok ikke priserne der spiller den store rolle.

Hvis man skal tilgodesee denne målgruppe, skal der tages højde for tre forhold.

Det er tilgængelighed, beliggenhed og mulighed for at parkere.

Her er disse tre væsentlige punkter ikke opfyldt på Aarhus Hovedbanegård, om det er opfyldt på Odense Banegård ved jeg ikke.

Tidsperspektivet er i denne sammenhæng af stor betydning, idet forretningsfolkene har meget svært ved at nå et møde i København på en arbejdsdag.

Jeg skriver i mit debatindlæg at Timemodellen er død. Det er den også i den nuværende form, men den kan genoplives.

Hvis man undersøgte alternative løsninger. ([Fakta-ark 3](#)).

Man har undersøgt alle de andre muligheder, der er for at undgå at skulle ind til "sækbanegården - Aarhus H". Man har undersøgt "Eskelund-løsningen", "Lemming-Brabrand-løsningen". Der er lavet en forundersøgelse af en ny jernbanestrækning fra Aarhus til Silkeborg.

(Se mit høringssvar under overskriften [Screenings- og forundersøgelser](#).)

En undersøgelse af en ny jernbanestrækningen langs E45 og en ny Aarhus Vest-banegård er ikke blevet undersøgt.

Det ville sparre togene for 15 km og tidsmæssigt ville det sparre 16 min.

Banedanmark har regnet på både tid og km.

Km-beregningen har de givet mig ret i og tiden har de beregnet til 15,4 min.

(Se hele korrespondancen med Banedanmark ses på: [sporjylland.dk](#) Tabellen midt på hjemmesiden "Svarene på vores henvendelse til Folketinget:")

Se også debatindlæggene . ([Jernbane langs E45](#)) [Byg en ny, stor banegård i Aarhus vest.](#)

Så mange var ordene – fortsat god weekend.

Med venlig hilsen

Jørgen Christensen

Kære Jørgen

04-11-2018

Tak for din mail .

Også herfra en lille kommentar. DF løber ikke fra noget som helst, som Henning Hyllested påstår, men vi smider heller ikke 15 mia. Ud på noget som ikke vil hjælpe.

Signal systemer der er udskudt til 2030 , gamle slidte tog og manglende vedligehold af infrastruktur gør at time planen næppe vil kunne realiseres selvom vi brugte 10 mia. på ny bro ved Vejle og ny bane ved Hovedgaard.

Så er det bedre at få det vi har til at fungere , og til en lavere pris, inden busserne løber med alle passagererne.

Med venlig hilsen

Kim Christiansen MF

Trafikordfører for Dansk Folkeparti

Tlf. 33375148