

Togfondens 2. del til debat.

Da Togfonden i sin tid blev oprettet, skulle den finansieres af skatter på udenlandske olieselskaber, der hentede olie og gas op fra Nordsøen. Olieprisen var, da lovgivningen blev vedtaget i 2014 på ca. 130 dollars på tønde råolie. Olieprisen faldt til under det halve kort tid efter, og er blevet dernede siden da. Der er altså ikke kommet det beløb, som var en forudsætning for finansieringen af Togfonden.

Loven om Togfonden blev vedtaget i Folketinget juni 2014 af partierne Socialdemokratiet, Radikale, SF, DF, Enhedslisten, og skulle løbe frem til 2042.

Oliepengene kommer ikke ind, og det har forligspartierne også indset i 2017, og delt Togfonden op i to dele.

Første del omfatter bl.a. en ny jernbane over Vestfyn og elektrificering af jernbanestrækninger i Jylland og på Sjælland. Første del på 13,5 milliarder er der penge til – siger forligspartierne. Dog måtte der lige ydes to milliarder ekstra for at få pengene til at række. Der er vedtaget en anlægslov på for første del i Folketinget.

Regeringen har i januar 2017 meldt ud, at de ikke længere vil offentliggøre forventede fremtidige indtægter fra olien i Nordsøen - ?

Hvem skal så betale for disse nye jernbanestrækninger?

Skal de overhovedet laves?

Kommer pengene fra det såkaldte "Rådighedsbeløb"?

Eller er det velfærden, der må holde for igen?

Der var indbygget en "kattede" i Togfonden. Hvis oliepengene ikke var der, skulle Togfonden finansieres over "skattebilletten" via finansloven.

Det bliver i alle tilfælde "Hr og Fru Danmark", der kommer til at betale 2. del af Togfonden via skatterne.

Anden del af Togfonden - på 13,5 milliarder - er der ikke penge til endnu.

Men de skal nok komme – mener forligspartierne.

Det er bl.a. 3 nye jernbanestrækninger i Østjylland - en strækning fra Hovedgård til Hasselager - en strækning over Vejle Fjord og en strækning fra Vejle til Billund.

Alle tre strækninger er VVM-undersøgt.

Banen fra Hovedgård til Hasselager er på ca. 23 km. På den nordlige del af strækningen er der forslag om tre linjer.

En af linjerne går gennem et grundvandsindvindingsområde, hvor 10% af drikkevandet pumpes op til Aarhus Kommune. 2 ud af 8 drikkevands-indvindingsboringer bliver ramt af linjeføringen.

En anden af linjerne går over naturområdet over Solbjerg Sø.

En tredje går midt ned gennem Solbjerg by og deler byen i to. 26 familiers villaer eller ejendomme rammes direkte af denne linje og endnu flere skal eksproprieres på denne linje, når der graves ned i bakkerne syd og

nord for byen for at få sporene ned i niveau med Solbjerg Sø.

I alt kan 41 ejendomme blive eksproprieret på strækningen fra Hovedgård til Hasselager.

Over 600 andre familier får "en jernbane i baghaven", og kan ikke sælge deres hus til "normal" handelsværdi.

Linjen kostede 3,4 milliarder kroner, da Togfonden blev præsenteret. Den pris er nu steget med 5% og nu koster strækningen 3,56 milliarder.

Passagerne sparrer mellem 4 minutter og 40 sekunder og 5 minutter i rejsetid på denne nye strækning i forhold til den "gamle" linjeføring over Skanderborg.

Den koster 155 millioner pr km at anlægge eller 712 millioner kr. pr sparet minut i rejsetid.

Hvor meget velfærd kan man ikke få for 3.560.000.000 kroner?

Tilsvarende for Vejle Fjord strækningen. Den forventedes at sparre 8,5 min. i rejsetid i forhold til at køre ind omkring Vejle. Det er kun 8 min. i dag.

Oprindeligt var prisen sat til 4,3 milliarder den er nu steget med 15% til 4,941 milliarder.

Hvor meget velfærd kan man ikke få for 4.941.000.000 kroner?

Billundbanen vil på store dele af strækningen blive ny anlagt.

Da denne strækning blev præsenteret i Togfonden kostede den 734 milliarder kroner. VVM-undersøgelserne viste at den kommer til at koste et sted mellem 1,1 og 1,3 millioner kr.

Altså en stigning på mellem 50-80%.

Billundbanen har en samfundsøkonomisk forrentning, der er negativ – og den bør slet ikke bygges. Man anslår et driftsunderskud på 50 millioner kroner hver år.

Hvor meget velfærd kan man ikke få for 1.100.000.000 kroner?

Mange kommuner, der er berørt, har sagt fra overfor de nye jernbanestrækninger og går ind for "0-løsningen" – altså den nuværende jernbane.

Det er Vejle, Skanderborg, Odder og Hedensted.

Aarhus Kommune har indsendt to høringsvar til VVM-undersøgelserne. Et lille flertal i Aarhus Byråd vil have jernbanen fra Hovedgård til Hasselager, og et mindretal bl.a. med DF-stemmer vil have jernbanen "0-løsningen" over Skanderborg.

819 Aarhus-borgere var samlet til et "borgermøde" i Solbjerg, og protesterede mod linjeføringen.

Hvis jernbanen bevares over Skanderborg vil den kunne opsamle 4,3 millioner passagerer om året i forhold til en ny jernbane fra Hovedgård til Hasselager. Det er ifølge Togfondens egne tal.

Til glæde for hvem?

Hvem er det lige, der får glæde af de minutbesparelser?

Det er i alle tilfælde ikke mange århusianere. Der bor 337.000 i Aarhus Kommune. Hovedparten af dem har problemer og bruger tid på at komme ind til Aarhus H, hvis de skal med jernbanen. Der er ingen mulighed for at parkere, og man skal have familie eller venner til at køre sig derind. Offentlig transport tager betydeligt længere tid end 5 min. Mange tager til Skanderborg og parkerer gratis og tager toget derfra. Det vil ikke være muligt at tage højhastighedstogene fra Skanderborg med den nye jernbanestrækning. Måske er det de 65.000 århusianere, der bor indenfor Ringgaderne glæde af denne nye jernbane.

Alle andre østjyder har de samme problemer som århusianerne med at komme ind til Aarhus H.
Lav en ny jernbanestrækning langs E45 på 12 km og en banegård ved krydset med Herningmotorvejen.
Lad fjern- og højhastighedstogene stoppe her.
Lav sporene via Brabrand om til let- eller S-bane – og Aarhus H om til Letbanestation.
Lav en stor parkeringsplads ved stationen for pendlere og ”folk der skal til København”.
Det vil sparre togene for 15 km og passagerer, der ikke absolut skal ind til Aarhus Centrum, og som bor udenfor Ringgaderne, for 16 minutter.
Det vil blive til glæde for mange århusianere og mange østjyder.

Har DSB behov for denne udvidelse af jernbanen i Østjylland?
8% af al persontransport i Danmark forgår på jernbanen. Under 1% af godstransporten foregår på jernbanen. DSB har fra 2013 til 2018 mistet 3 % af deres passagerer.
Kun 7 kunder ud af 100 kunder hos DSB findes vest for Storebælt.
Før de ”orange billetter” bliver standardpris, vender kunderne ikke tilbage til DSB.
DSB har lige forhøjet de ”orange bilethers” andel til 10% af alle biletter.
DSB ”bløder” i den grad passagerer til bilerne og hurtigbusserne.

Politiske udmeldinger

Nu vil forligspartierne drøfte 2. del af Togfonden her i 2019.
Der mangler dog en del forudsætninger for at træffe det rigtige valg i Folketinget.
Det er en indstilling fra Banedanmark om hvilke af linjerne, det skal være.
For Hovedgård-Hasselager-linjen skulle denne rapport være kommet i slutningen af 2018.
Den skal bl.a. bygge på Banedanmarks egne VVM-undersøgelser og de over 200 hørings svar, der er indkommet til VVM-undersøgelserne. Den rapport er ikke kommet.

Der er kommet mange politiske udmeldinger om Togfondens 2. del.
Partiet Venstre er ikke med i forliget og har hele tiden været imod.
Som Venstres trafikordfører Kristian Pihl Lorentsen udtaler:
”Jeg tør godt love, at der ikke kommer en jernbanebro over Vejle Fjord”.
Transportordfører Kim Christiansen (DF) mener hverken, at de to projekter til i alt ca. 8 mia. kr. er realistiske at finansiere eller prisen værd. Hvorimod står DF fast på, at der skal bygges en jernbane til Billund.
DF, der er med i Togfond-forliget, melder også ud: *”DF: Ny højhastighedsbane bliver ikke til noget.”*

De andre partier, der er med i forliget:
”Forligspartierne skælder DF ud: Nye østjyske jernbaner skal bygges.”
DF kan sagtens melde ud som de gør, når det ser ud, som ved de seneste meningsmålinger, og de ikke gør noget for at få slettet Togfonden. Så længe Togfonden er lovgivning skal enhver tid siddende regering gennemføre denne lovgivning.
Så er jeg ikke i tvivl om, at ”de røde” efter et valg vil få gennemført: *”Nye østjyske jernbaner skal bygges”*,

Det er, selvom det klart er bevist, at disse jernbanestrækninger ikke hænger sammen samfundsøkonomisk eller passagermæssigt.

Disse modsat rettede udmeldinger er i den grad med til at ødelægge tilliden til politikerne på Christiansborg.

Med venlig hilsen
Jørgen Christensen
Tisetvej 24
8355 Solbjerg

(indsendt til JP 19-02-2019)

Selvom JP ikke er ansvarlig for mine påstande i læserbrevet, vil jeg gerne dokumentere mine påstande

Se Faktaark 3 (Bilag 1): <http://www.tisetweb.dk/PDF/Faktaark%202.pdf>

Se Faktaark 4: <http://www.tisetweb.dk/PDF/faktarak%204a.pdf>

Facebook opdatering 01-03-2019

Jyllandsposten har nok ikke haft plads til mit seneste læserbrev ” **Togfondens 2. del til debat**”. Du kan læse det på: <http://www.tisetweb.dk/PDF/Togfondens%202.%20del%20til%20debat.pdf>

Desuden har jeg sendt det til Trafikministeren og de trafikpolitiske ordførere i Folketinget. I modsætning til tidligere har jeg denne gang ikke modtaget noget svar - ikke engang autosvar.

<http://www.tisetweb.dk/PDF/Togfondens%202%20del%20til%20debat%201.pdf>

Dette opslag må meget gerne deles.