

Togfondens 2. del er død.

I 2014 vedtog partierne Socialdemokratiet, SF, Enhedslisten, Radikale Venstre og Dansk Folkeparti en ny jernbanelov - "Togfonden" til 28,5 milliarder.

Som de sagde for at skaffe en "hurtigere og mere moderne jernbane".

Der var indbygget forskellige forudsætninger for at få denne lov til at fungere.

Økonomien i Togfonden holder ikke!

Togfondens økonomi var opbygget på en hel ny måde i forhold til den hidtidige lovgivning.

Man indførte en olieskat på udenlandske selskaber, der pumpede olie op fra Nordsøen og byggede økonomien i Togfonden op på en oliepris, der dengang lå på ca. 120 dollars pr. tønde råolie.

Efter lovens vedtagelse faldt olieprisen til ca. det halve.

Prisen på råolie har været nede siden da, men er i dag svagt stigende.

Skulle pengene ikke komme ind fra Nordsøolien indbyggede forligspartierne "en kattelem" i Togfonden, som sagde, hvis pengene ikke var der, skulle de hentes via finansloven, på samme måde som ved al mulig anden almindelig lovgivning.

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 milliarder, 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 1. del stadig ikke rakte og bevilligede via "kattelommen" 2 milliarder kroner ekstra til Togfondens 1. del.

En forøgelse af udgifterne på 1. del til 5 projekter i Jylland med 22 % iflg. fagbladet Ingeniøren.

Timemodellen holder ikke!

Del 2 – som bl.a. er nye jernbanestrækninger over Vejle Fjord, en jernbane fra Hovedgård og til Hasselager og en jernbane fra Vejle til Billund.

Denne del af Togfonden vil forligspartierne bag Togfonden først tage stilling til i 2019.

Indtil da ville man udarbejde VVM-undersøgelser på disse strækninger for at have et beslutningsgrundlag.

En anden del i Togfonden var "Timemodellen".

Timemodellen var, at man ville nedbringe togtiderne mellem de største byer i Danmark til en time.

Det var byerne København, Odense, Aarhus, Aalborg og Esbjerg.

En forudsætning herfor var at togene på visse strækninger kunne køre med 250 km i timen - bl.a. på de ny anlagte jernbanestrækninger - for at sparre minutter.

DSB har meldt ud, at de ikke vil købe el-tog, der vil kunne køre 250 km/tim, men kun 200 km/tim.

Det betyder at minutbesparelsen, som er en del af Timemodellen, ikke holder.

Strækningen fra Hovedgård til Hasselager på 23 km spares der ikke 6 min. som beskrevet i Timemodellen, men kun 5 min. Tilsvarende for alle de øvrige strækninger.

En anden del, som også indgår i Timemodellen for at sparre minutter, er en ny jernbane fra København til Ringsted.

Den ny Ringsted-Køge-bane skal benyttes af "Timemodellen", og aflaste trafikken over Roskilde.

Denne nye jernbanestrækning har kostet 9 milliarder kroner, og der var lovet fem tog i timen hver vej.

Når den nu åbner, er der kun plads til to tog i hver retning i timen. Det skulle skyldes det nye signalsystem,

der ikke er på plads – først om 7 år – og som kommer til at koste 20 milliarder.

Det betyder at flere af ”højhastighedstogene” stadig skal over Roskilde, og der vindes ikke de minutter, der er en forudsætning for Timemodellen.

Endnu en forudsætning for Timemodellen er, at disse nye strækninger udelukkende var forbeholdt disse ”hurtigtog”.

For som det fremgår af ”Trafikplan for den statslige jernbane 2012-2027”:

”Regionaltrafikken i Østdanmark forventes nystruktureret og adskilt fra fjerntrafikken.”

Nu har man også tænkt sig at køre med regionaltog og godstog på strækningen fra Hovedgård til Hasselager, og det vil sænke hastighederne.

I februar i år udtalte transportordfører Kim Christiansen fra Dansk Folkeparti til Ritzau i artiklen ”DF om køb af nye eltog: Timemodellen er afsporet”:

»Når man køber tog, der kører 200 kilometer i timen, så har man i princippet aflivet timemodellen. Hvis man alligevel ikke kan opnå den, er der ingen grund til at bruge 10 mia. kr. på at spare måske 12 minutter.«

2. del af Togfonden holder ikke!

2. del af Togfonden – som bl.a. er nye jernbanestrækninger over Vejle Fjord, en jernbane fra Hovedgård og til Hasselager og en jernbane fra Vejle til Billund.

Denne del af Togfonden vil forligspartierne bag Togfonden først tage stilling til i 2019. Indtil da ville man udarbejde VVM-undersøgelser på disse strækninger for at udarbejde et beslutningsgrundlag.

Vejle Fjordbroen var beregnet til at koste 4,4 mia. kr. i Togfonden. VVM-undersøgelserne viste, at den kommer til at koste 4,85 mia. kr. foruden de 91 millioner, der allerede er brugt på VVM-undersøgelserne. Altså 4,94 milliarder.

Jernbanestrækningen Hovedgård-Hasselager var beregnet til at koste 3,4 mia. kr. i Togfonden. Efter VVM-undersøgelserne koster den nu 3,5 mia. kr. plus de allerede brugte 62,7 millioner kr. til VVM-undersøgelserne. Altså 3,6 milliarder.

Banen Vejle-Billund var desuden beregnet i Togfonden til at koste 0,8 mia. kr. i Togfonden. VVM-undersøgelserne er ikke færdige, men i en artikel i bladet Ingeniøren hedder det:

»Et arbejdsnotat fra Banedanmark estimerer prisen for den nye bane til mellem 1,1 og 1,3 mia. kr.«

Stort set alle ”jernbaneprojekter” overskrider altså de udmeldte budgetter i Togfonden.

Politikerne har også været ude og så tvivl om Togfondens anden del.

Fra forligskredsen bag Togfonden:

Trafikpolitisk ordfører for DF - Kim Christiansen støtter forslaget om ”et nationalt transportudvalg” i en kronik i Altinget.dk d. 09.05.2018

”DF: Vi bør droppe store dele af togfond i ny masterplan”.

Kim Christiansen pegede i samme forbindelse på to projekter, som DF vil af med:

»Strækningen over Vejle Fjord skønnes at koste omkring 5 mia. kr., hvis der skal bygges en direkte broforbindelse for at gennemføre timemodellen og skære en håndfuld minutter af rejsetiden. Jernbanestrækningen mellem Hovedgård og Hasselager ventes at koste 3,5 mia. kr. og vil skære seks minutter af rejsetiden.«

DF's formand, Kristian Thulesen Dahl udtalte, den 13. april 2016 til TV 2:
»Derfor trak vi støtten til Togfonden.«

Kim Christiansen skrev desuden på Altinget.dk den 24. maj i år:
»Derfor bør vi droppe en række af anlægsprojekterne fra Togfondens fase to og fremrykke de drøftelser, der bliver mere og mere påkrævede.«

Fra partier udenfor forligskredsen:

Til Vejle Amts Folkeblad udtaler Kristian Pihl Lorentzen d. 23-09-2018 – trafikordfører for Venstre:
”Jeg tør godt love, at der ikke kommer en jernbanebro over Vejle Fjord”.

Få lovgivningen om Togfonden lavet om!

Togfonden er stadig lovgivning, som er vedtaget i Folketinget. Så skal den til enhver tid siddende regering – rød eller blå – sætte penge af til denne lovgivning på finansloven og gennemføre de bebudede forslag i loven.

Kære politikere:

Hvornår går I fra snak over til handling?

Få lovgivningen om Togfonden lavet om!

(Sendt til JP d. 22-10-2018 – ikke optaget)

Hjemmesider: tisetweb.dk

[Ja til 0-løsning](#)

sporjylland.dk

Seneste debatindlæg: [Bering-Beder-vejen og Hovedgård-Hasselager-jernbanen \(ÅS\)](#)

[Finansloven 2019 - på jernbaneområdet \(ikke optaget i JP - Ikke optaget i Altinget.dk\)](#)

[Hvornår får I gjort noget ved problemerne med Togfonden”? \(JP\)](#)

Fakta-ark om linjeføringen af jernbanen i Østjylland:

[Fakta 1](#)

[Fakta 2](#)

[Fakta 3](#)

[Fakta 4](#)

Med venlig hilsen
Jørgen Christensen
Tisetvej 24
8355 Solbjerg