

**Indlæg bragt i Nordjyske Stiftstidende mandag den 19. august 2019 (med overskriften "Vendsyssel bliver slettet af landkortet"), samt replik bragt i Nordjyske Stiftstidende fredag den 23. august 2019 (med overskriften "Både-og – ikke enten-eller")**

## **Togfonden sletter Vendsyssel af landkortet**

Aftalen om Togfonden blev indgået i januar 2014 mellem de daværende regeringspartier S, SF og RV, samt DF og Enhedslisten. I marts 2019 opsagde DF aftalen. Den nyudnævnte transportminister Benny Engelbrecht (S) har taget initiativ til en genoplivelse af aftalen om Togfonden, herunder den såkaldte Timemodel. I sin foreliggende form indeholder aftalen imidlertid ingen forbedringer af banenettet nordenfjords.

For den mindre andel af investeringerne, der ligger vest for Storebælt, vil de fleste penge gå til en ny banestrækning over Vestfyn, forbedring af banestrækningen mellem Horsens og Aarhus, samt til en meget dyr og miljøbelastende banebro over Vejlelfjord. Sidstnævntes formål er at spare nogle få minutters køretid for at opnå én times drift mellem Aarhus og Odense. Det ville være væsentligt billigere og mere realistisk at skære køretiden mellem Aalborg ned til fx 50 minutter, og acceptere en køretid mellem Aarhus og Odense på fx 70 minutter. Herved kunne banebroen og tilhørende og ny-anlagte banestrækninger spares.

Hvordan ser det så ud med timedrift mellem Aalborg og Aarhus? For nogle år siden tog det ca. 90 minutter (halvanden time). I dag tager det stadig halvanden time i dagtimerne og ca. syv kvarter om aftenen, forudsat der ikke indsættes togbusser. De kommende år gennemfører Banedanmark en renovering mellem Langå og Aarhus, hvilket vil øge rejsetiden til godt to timer. Denne rejsetid var også gældende, mens renoveringen mellem Langå og Hobro pågik. Ikke overraskende, at tidligere togrejsende fra Nordjylland til Aarhus og København i stedet vælger de både hurtigere og væsentligt billigere langtursbusser.

Togfonden negligerer hele landområdet nordenfjords. Dog er der lokalt sket en markant forbedret passagerservice, siden Nordjyske Jernbaner overtog driften fra DSB. Men Togfonden indeholder ingen af de omfattende investeringer, der ville kræves for at få kombiterminalen i Hirtshals til at fungere. Dette gælder bl.a. elektrificering helt til Hirtshals, afskaffelse af sækkeløsningerne ved Hjørring og Aarhus, samt en underføring af Vestergade/Thistedvej i Nørresundby.

Banen mellem Aarhus og Aalborg forventes elektrificeret i løbet af en årrække. Og pengene (276 mill. kr.) til den - i bedste fald nytteløse – stikbane, der nu er under anlæg til Aalborg Lufthavn, blev bevilget i en trafikpolitisk aftale i marts 2013. Det mener nogen så må være rigeligt for Nordjyllands vedkommende! Elektrificering af banenettet i Vendsyssel er foreløbig faldet helt ud af Trafik- Bygge- og Boligstyrelsens "Trafikplan for den statslige jernbane 2017-2032", på nær at banelegemet under Viaduktvej i Lindholm skal sænkes, som forberedelse til en senere elektrificering af stikbanen.

Nogle lokale repræsentanter for de partier, som er stærke modstandere af en tredje Limfjordsforbindelse via Egholm, har hævdet at forbindelsen kan spares ved bl.a. at overføre gods fra vej til bane. Men de udviser en "larmende" tavshed om, at de nødvendige forbedringer af baneinfrastrukturen nordenfjords ikke indgår i de aktuelle planer.

Det var under transportminister Magnus Heunicke (S), at linjeføringen for den 3. Limfjordsforbindelse blev vedtaget i juni 2014 af et flertal i Folketinget. Han blev ikke genudnævnt til transportminister ved regeringsskiftet, og Rasmus Prehn, der indtil regeringsskiftet havde været Socialdemokratiets transportordfører, blev forfremmet til udviklingsminister.

Så venter vi spændt på, om genoplivelse af Togfonden i den nuværende form vil indebære en forsinkelse af den tredje Limfjordsforbindelse i yderligere nogle år. Hvem vil den nyudnævnte transportminister lytte mest til: egne partifæller eller støttepartiernes transportordførere?

## **Replik om Togfonden og Vendsyssel**

I et indlæg (Nordjyske 22.8) kommenterer Thorkil Olesen (TO) fra SF i Thy - i en nedladende tone - mit indlæg (19.8) om Togfonden og dens evt. konsekvenser for baneudbygningen i Vendsyssel.

Jeg håber naturligvis, at TO får ret i sin optimistiske vurdering af muligheden for, at banenettet nordenfjords med tiden bliver elektrificeret, og at jeg får uret i min mere pessimistiske vurdering af det aktuelle forløb.

I Østdanmark sker der en velbegrundet udbygning af banenettet, bl.a. i form af Metroen i Storkøbenhavn, den nyåbnede bane mellem København og Ringsted via Køge, og udbygningen mod Femern Bælt (inkl. en ny Storstrømsbro). Disse anlæg udgør tilsammen en væsentligt større investering end Togfondens projekter for Vestdanmark.

TO mener, at "Det er helt unødvendig med underføring af Vestergade/Thistedvej i Nørresundby", og at der ikke er nogen sammenhæng mellem Togfonden og det "håbløse projekt med at føre en firesporet motorvej henover Limfjordsøen Egholm". Jo, der er en sammenhæng. I sidste ende skal pengene til begge tages fra den offentlige kasse. Det har derfor indflydelse på både prioritering og rækkefølge.

Heldigvis er interviewet (i Nordjyske 21.8) med transportminister Benny Engelbrecht (S) mere opløftende. Han udtrykker klart, at der er tale om et "både og", og ikke et "enten eller". Han sigter mod en investeringsplan funderet på et bredt flertal i Folketinget. Der bør således ske en afbalanceret udbygning af både banenet og vejnet.

Jørgen Kristiansen  
Julius Posselts Vej 13, 9400 Nørresundby  
jorgenkr@yahoo.dk