

Tog til Hjerl Hede

TOGFONDEN

Bilister, der har formastet sig til at mene, at der burde være en vis sammenhæng mellem vejnettets stand og kapacitet og de 45 mia. kr., som de årligt erlægger i afgifter, har gang på gang opdaget, at der i den offentlige økonomi ikke er nogen sammenhæng mellem indtægter og udgifter.

Alle skatter og afgifter indbetales til de offentlige kasser, og herefter beslutter folketing, regionsråd og kommunalbestyrelser, hvordan pengene skal bruges, uden nogen skelen til, til hvilke formål de måtte være blevet opkrævet.

Netop på grund af denne standhaftighed vakte det opsigt, da et folketingsflertal i 2013 under det mærkværdige navn "Togfonden DK" aftalte over en 10-årig periode at opgradere jernbaneinfrastrukturen for 28,5 mia. kr. og finansiere den med skatteindtægter fra kulbrinteproduktionen i Nordsøen.

Udgangspunktet for finansieringen var en pris på nordsø-råolie på 117,90 dollars pr. tønde og en årlig stigningstakt på 2,4 pct. I perioden 2015-2020 forventedes en gennemsnitlig råoliepris på 134 dollars pr. tønde. I fredags var den aktuelle pris 34,50 dollar pr. tønde, og en tønde til levering i december 2020 kunne købes for 50,75 dollar.

Bortset fra Schweiz, hvor Alperne byder på udfordringer, har Danmark de langsomste jernbaner i Europa, og derfor er der et voldsomt behov for at få opgraderet især hovedjernbanenettet. Det tager i dag to timer og 50 minutter at tilbagelægge de 330 kilometer med "lyntog" fra København til Aarhus, mens de 495 kilometer mellem London og Paris kan klares på to timer og 16 minutter.

Da det er mere end 20 år siden, at højhastighedsforbindelsen åbnede mellem London og Paris, kan man med god ret mene, at forliget bag "Togfonden DK" vidner om en uambitiøs landsbytankegang, hvor det bl.a. var Dansk Folkeparti magtpåliggende at få indføjjet en jernbanelinje mellem Jelling og Billund til trekvart milliard kroner, der absolut intet har med en opgradering af hovedjernbanenettet at gøre.

Forliget indebærer, at rejsetiden mellem København og Aarhus skal reduceres til to timer, hvor én time burde være ambitionen, men da det nu tegner til, at samtlige 28,5 mia. kr. pga. olieprisfaldet skal finansieres over finansloven, høres der i forligskredsen allerede

røster om at sænke ambitionsniveauet, så Danmark fremover ikke skal betjenes af tidssvarende jernbaneteknologi, men åbenbart fortsat være de europæiske jernbaners svar på Hjerl Hede.

Den politiske rystesygge afspejler, at udgangspunktet for forliget bag ”Togfonden DK” ikke har været at sikre den optimale jernbaneinfrastruktur i Danmark, men blot – tilsat lidt pynt – at gennemføre den elektrificering, der blev vedtaget i 1979, men som aldrig er blevet gennemført.

Eftersom selv denne halvhjertede løsning nu skal finansieres over finansloven, vil det være forstandigt at åbne forliget og inddrage flere partier med henblik på at løfte ambitionsniveauet, så togene på hovedjernbanenettet i fremtiden flytter sig i samme tempo som i bl.a. Frankrig, Tyskland, Belgien, Spanien, Japan og andre lande med en anderledes fremsynet jernbanepolitik end Danmark.

Hvad beskatningen af Nordsøen angår, bør den ændres, så det selv med de nugældende priser vil være attraktivt at investere i fortsat produktion af olie og naturgas. IC4-skandalen udløste tankerne bag ”Togfonden DK”, men et dårligere udgangspunkt kan næppe tænkes. De danske jernbaner er utidssvarende, og der er ingen udsigt til, at det vil ændre sig synderligt.