

Togforbindelse til Europa

Hvad med, om forligspartierne tog sig sammen og inviterede det regerende parti med i drøftelserne og får strikket en aftale sammen, så Jylland også bliver forbundet med Europa på jernbaneområdet?



Folketinget har vedtaget en fast forbindelse over Femern Bælt, såfremt de tyske miljøgodkendelser går igennem. »Nu har københavnerne og sjællænderne fået vedtaget deres direkte linje ned til Berlin og videre ned i Europa. Hvad der sker i Jylland, rager dem en høstblomst,« skriver Jørgen Christensen. Arkivfoto: Finn Frandsen/Polfoto

JØRGEN CHRISTENSEN, MEDLEM AF SPORJYLLAND.DK, TISETVEJ 24, SOLBJERG

Da Togfonden blev vedtaget, var det den største trafikpolitiske beslutning i Danmark gennem meget lang tid.

Den er nu ved at blive overhalet af en større beslutning i Folketinget, nemlig Femern Bælt-projektet.

Projektet, der nu er vedtaget i Folketinget til 52,6 mia. kr., skal udføres og ventes færdigt i 2028. Der er dog den lille hage ved det, at tyskerne lige skal miljøgodkende tunnelen inden 2019. Så projektet kan først begynde i 2020, hvis godkendelsen kommer.

Finansieringen af Femern Bælt-projektet skal betales af brugerne – ligesom Storebælt og Øresundsbroen – ved, at man betaler for at benytte forbindelsen enten med tog eller bil. Hvis ikke disse forudsætninger holder, og der ikke kommer de penge ind, der er beregnet, trækkes pengene over skattebilletten.

Da Togfonden i sin tid blev vedtaget til 58,5 mia. kr., var der tre hovedtemaer i det forlig:

Elektrificering af jernbanen, bedre signalsystem – og hermed sikkerhed samt timeplanen med en times togdrift mellem de store byer. Alle tre punkter er for så vidt en god idé.

Det, man sprang let hen over, var: Hvem skal betale for denne plan? Normalt er det jo brugerne, der betaler for at benytte faciliteterne. Hvor stort er passagergrundlaget? Passagergrundlaget var overhovedet ikke noget hovedtema i Togfonden.

Faldende oliepris

Finansieringen af Togfonden skulle komme fra en kulbrinteskate lagt på udenlandske selskabers olie hentet op fra Nordsøen.

Olieprisen var baseret på en forudsætning, der sagde en pris på 118 dollars pr. tønde Nordsø-råolie i 2015 og stigende til 134 dollars i 2020. For øjeblikket er den nede på 39 dollars pr. tønde.

Ved Venstre-regeringens såkaldte kasseeftersyn manglede der 9 mia. kr. i Togfonden i sommeren 2015.

En høstblomst

Nu har københavnerne og sjællænderne fået vedtaget deres direkte linje ned til Berlin og videre ned i Europa. Hvad der sker i Jylland, rager dem en høstblomst.

Hvad med, om vi i Jylland også så lidt på at blive forbundet med Hamborg og ned i Europa? Altså får lavet en direkte linje af jernbanen nord-syd. Og tage Togfonden op til revision.

Togbroen over Vejle Fjord vakler. Der er fra flere politiske sider stillet spørgsmål ved den. Pengene er der ikke. For øjeblikket betales Togfonden af skatteyderne via finansloven.

De 5,5 mia. kr., som Dansk Folkeparti i sidste øjeblik, inden forliget blev vedtaget, fik afsat som en "buffer", bl.a. ved at udskyde anlæggelsen af den nye jernbanestrækning Hovedgård-Hasselager til 2022, er for længst væk.

Hvad med, om forligspartierne tog sig sammen og inviterede det regerende Venstre med i drøftelserne – Venstre var ikke med i togfondforliget – og får strikket en aftale sammen, som holder både finansielt og linjeføringsmæssigt, så Jylland også bliver forbundet med Europa på jernbaneområdet?

Drop Aarhus Byråd

Den kunne jo passende være en linjeføring langs E45 – den mest direkte linje nord-syd. Der kunne så laves et stop i Skanderborg og samles 4,3 millioner passagerer op om året.

Der kunne laves en banegård med langtidsparkering ude ved "firkløveret" på Herning-motorvejen.

Men lad dog for alt i verden være med at tage Aarhus Byråd med på råd.

De tror, at Aarhus er verdens navle og vil have højhastighedstogene ind i "blindtarmen" til Aarhus H.