

Er passagergrundlaget i orden?

Trænger man ikke til en grundig analyse af passagergrundlaget i Østjylland, før der bruges milliarder på nye banestrækninger?



»Beregninger på passagergrundlaget i Togfonden forekommer kun sporadisk,« skriver Jørgen Christensen. Arkivfoto: Per Folkver/Polfoto

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

Ved den nye Venstre-regerings tiltræden var Lars Løkke Rasmussen fremme at sige, at togfonden »skulle have et serviceeftersyn«, og det drejer sig jo nok især om pengene til togfonden, han vil efterse.

Venstre er ikke med i forligskredsen om togfonden, men de har da givet udtryk for, at de i principperne om elektrificering, bedre signalsystem og til en vis grad også ”hurtigere tog” er enige, men at de ikke troede på finansieringen med ”oliepengene” fra Nordsøen.

Finansminister Claus Hjort Frederiksen sagde ifølge Ritzau i forbindelse med sit ”kasseeftersyn”, at der manglede ca. 9 mia. kr. i togfonden med de faldende oliepriser på 20 pct. siden togfondsforliget blev indgået, og at der nu manglede ca. 30 pct. af finansieringen:

»Regeringen vil under alle omstændigheder foretage et serviceeftersyn af togfonden og om nødvendigt foreslå, at fondens investeringer tilpasses.«

For kan man tænke sig et regeringsbærende parti, der ikke er med i et forlig til 58,5 mia. kr.? Ved udarbejdelsen af togfonden fremgår det tydeligt, at embedsmændene har fået til opgave at få timeplanen – med en times drift mellem de største danske byer – til at fungere, koste hvad det ville.

Det med småt

Det, der er skrevet med småt eller næsten ikke beskrevet, er, hvordan man får driften til at køre efterfølgende – hvem skal betale for den? Normalt er der jo passagererne?

Beregninger på passagergrundlaget i togfonden forekommer kun sporadisk, og de steder, de forekommer, er der ikke foretaget beregninger på konsekvenserne:

At lægge banen over Skanderborg og lave et stop ved Skanderborg Station, vil betyde 4,3 mio. ekstra passagerer om året – er beregnet i togfonden.

At togfonden vil betyde, at passagertallet på Aarhus H vil øges med 60 pct. – her er der ingen beregninger i togfonden.

Trænger man ikke til en grundig analyse af passagergrundlaget i Østjylland?

Hvem der benytter togene, og hvor disse mennesker tager hen, for på et fagligt grundlag at kunne sige, om det er forsvarligt at bruge de mange milliarder på en banestrækning som Hovedgård-Hasselager og for at styrke det element, der hedder ”passagergrundlag”, som stort set mangler i togfonden?

Det er jo dog passagererne, der kommer til at betale for driften af vores tog i fremtiden.

Passagergrundlaget?

Hvordan går det så med passagergrundlaget i dag hos DSB?

DSB var ude med et halvårsregnskab for 2015. Her havde de passagerindtægter for 2.438 mio. kr. mod 2.496 mio. kr. i 2014 – altså et fald på 2 pct. og svarende til et tab af passagerindtægter på 58 mio. kr. på første halvår.

Om det så skyldes sporarbejderne – især på Fyn, eller det skyldes, at Linie 888 og Rødbillet får flere og flere passagerer, fordi de er konkurrencedygtige på prisen, skal jeg ikke kunne sige, men fortsætter det sådan, er der intet passagergrundlag til højhastighedstogene.

Min påstand er, at de 60 pct. passagerøgning på Aarhus H er ønsketænkning, men ved at lægge jernbanen ud i trafikkorridoren langs E45, lave en alternativ banegård til Aarhus H herude og lave et stop i Skanderborg vil kunne øge passagergrundlaget betydeligt.