

leder

Kollektiv trafik er en dyr jungle

At være bruger af den kollektive trafik kræver tålmodighed, godt humør og i stigende omfang en større og større pengepung. Bus- og togbilletter har givet inflationen baghjul og steg i gennemsnit henholdsvis 74 og 53 procent fra 2001 til 2017. Alene det at rejse med tog på tværs af landet koster typisk mere, end det koster at flyve til udlandet, samtidig med at selve rejseoplevelsen i tog er i særklasse dårlig. Dyr og dårlig.

En ting er, at det er blevet uforholdsmæssig meget dyrere at benytte den kollektive trafik. Hvis så bare service og frekvensen i afgang er steget tilsvarende. Det er ikke sket. Om det er timemodellen, letbanen eller busbetjeningen i Aarhus eller i oplandet, så er virkeligheden den, at brugerne stadig har til gode at se og mærke en fornuftig sammenhæng mellem pris og produkt, der gør kollektiv transport attraktiv.

Det er samtidig blevet markant mere uoverskueligt at regne ud, hvad man egentlig betaler for sin rejse, hvis man benytter rejsekort. Og det er lige så svært at blive klog på, hvad der betaler sig bedst. Vi har med andre ord, når det gælder kollektiv trafik, skabt en jungle af takster, betalingsformer og klippekortsordninger,

hvor tilliden til, at betalingen er rigtig og rimelig, er pist væk.

I en undersøgelse lavet af forbrugerrådet Tænk svarer halvdelen af brugerne med rejsekort, at de er utilfredse eller meget utilfredse med overskueligheden, når det gælder overblik over priser og rabatordninger - kun 13 procent er tilfredse. Der mangler altså en mere enkel og overskuelig prisstruktur, når det gælder kollektiv trafik, noget som en harmonisering af taksterne mellem landsdelene kaldet "Takst Vest", som trådte i kraft 18. marts i år, kun har hjulpet en lille bitte smule på. Der er kun blevet ryddet op i et hjørne af junglen.

REGERINGEN HAR AF flere omgange sænket registreringsafgiften på biler og bl.a. derigennem gjort det mere attraktivt at være bilejer. Det kan de mest fanatiske tilhængere af kollektiv trafik så harcelere over og anklage regeringen for at svigte den kollektive trafik. Politisk bliver diskussionen om den kollektive trafik oftest til en ufrugtbar kamp mellem asfalt og skinner, som ikke tilgodeser det faktum, at for langt de fleste mennesker, er det ikke et enten-eller, men et både-og.

I de fleste familier findes der både bilister og perso-

ner, der bruger offentlig transport. Og set henover et menneskeliv, så er vi i forskellige stadier afhængig af, at begge områder, både den kollektive trafik og den private, fungerer godt. På begge områder kan man med rette ønske sig forbedringer, som ikke modarbejder, men supplerer hinanden.

Et sted at starte er at få skabt gennemsigtighed på priserne i den kollektive trafik og samtidig gøre op med den forstokkethed i prisstrukturen, som tvinger alt for mange til at vælge det ene eller det andet. Prisen for en enkelt billet med offentlig transport er så uforholdsmæssig høj, sammenlignet med pendlere, at det skræmmer nogle af de folk væk, som med jævne mellemrum ellers kunne tænke sig at bruge den kollektive trafik som alternativ til bilen. Det er der intet incitament for i dag - ikke engang med de forhold de århusianske bilister lever med.

REDAKTIONSCHEF
DANIEL BACH NIELSEN



“Det er samtidig blevet markant mere uoverskueligt at regne ud, hvad man egentlig betaler for sin rejse, hvis man benytter rejsekort.”

Byggeri. Tjekliste er et skridt i den rigtige retning

Thomas Cordtz (K), byrådsmedlem i Skanderborg Kommune

LÆSERBREV: Der er grund til at rose administrationen i Skanderborg Kommune. På byrådsmødet 28. februar og de følgende dage i pressen leverede jeg ellers en krads kritik af, at budgettet ved opførelsen af en ny børnehave i Hørning var skredet, og projektet blevet 10 millioner kroner dyrere end først antaget. Det var og er glædeligt, at børnehaven bygges, men dybt kritisk, at der ikke har været bedre styr på økonomien.

På baggrund af denne sag efterlyste jeg og Det Konservative Folkeparti løsninger, der i fremtiden skulle sikre, at noget lignende ikke kunne gentage sig. Derfor glæder det mig, at administrationen på bag-

grund af sagen har ændret i og præciseret dele af den gældende standard for gennemførelsen af byggeprojekter i kommunalt regi. Formålet er netop at undgå fremtidige budgetoverskridelser. Desuden er der udarbejdet en tjekliste - eller en art kagebog om man vil - der gennemgår alle væsentlige processer i projekteringsfasen og klart angiver, hvem, der har ansvar for hvad. Jeg undrer mig over, at noget sådant ikke fandtes i forvejen. Men roser tiltaget.

Tjeklisten og præciseringerne løser muligvis ikke alle problemer, og vi kan helt sikkert stadig løbe ind i uforudsete udgifter. Der kan dukke meget uforudset op, når der stikkes en spade i jorden. Men her er vi dog et skridt i den rigtige retning. Så derfor - ros herfra.

Uddannelse. Gymnasiefusion kan skade lokalområdet

Jakob Thulesen Dahl, næstformand i Danske Gymnasier og rektor på Skanderborg Gymnasium

LÆSERBREV: En fusion mellem det trængte Langkaer Gymnasium og Aarhus Tech er på papiret en rigtig god idé - men kun hvis stx bevares i Tilst. Desværre er der lagt op til at reducere udbuddet af stx-klasser på Langkaer for i stedet at udbygge kapaciteten i Midtbyen.

Gør man det, risikerer man at sætte gang i en udvikling, der langsomt men sikkert vil fjerne elevgrundlaget for skoler i en række omegnskommuner. Først i den nærmeste ring om Aarhus: Rønde, Favrskov, Odder og Skanderborg, men potentielt med kaskadeeffekt til skoler længere væk fra byen.

Der er brug for et godt og seriøst uddannelsesudbud i Aarhus V. Alligevel ligner fusionsplanerne et forsøg på at "gaffe" elever fra eksisterende stx-uddannelser i Aarhus C og vil i sidste ende fjerne elevgrundlaget

netop dér, hvor man ønsker at redde det. Oveni underminerer det regeringens overordnede politiske vision om at sikre alle unge solide uddannelsesstilbud indenfor en rimelig afstand og transporttid.

Sidste år søgte ikke færre end 222 elever fra oplandskommunerne plads på Aarhus' eksisterende stx-skoler. Det er også argumentet for, at den nye fusionerede skole skal have lov at oprette tre stx-klasser på Dollerupvej i Midtbyen. Men åbner vi først for stx på Dollerupvej, åbner vi også for en regulær glidebane: For hvordan kan vi være sikre på, at skolen ikke vil opskrive sin kapacitet på Dollerupvej og tilsvarende nedskrive - eller ligefrem lukke - stx i Tilst? Det har ingen gavn af - mindst af alle eleverne.

Vi ved, at lang vej til skole øger risikoen for frafald på ungdomsuddannelserne, og alene derfor ligger der også en samfundsmæssig interesse i at bevare ungdomsuddannelser ude i landet.

Danske Regioner har dokumenteret, at



de mindre ungdomsårgange, som i disse år rykker ind i uddannelsessystemet, truer ikke bare de mindre uddannelsesinstitutioners eksistens, men også bosættelsesmønstret og dermed virksomhedernes muligheder for at skaffe kvalificeret arbejdskraft.

Eksisterer der ikke skoler og ungdomsuddannelser lokalt, så vil familier ikke bo der, og så søger de ikke de ledige job i de lokale virksomheder. Derfor er det hverken i regionernes, regeringens, eller kommunernes - for slet ikke at tale om dansk erhvervslivs - interesse at understøtte elevernes vandringsmod de store byer.

Målet med fusionen mellem Langkaer Gymnasium og Aarhus Tech bør alene

være at støtte og måske endda udvikle uddannelsesmulighederne i det vestlige Aarhus. I den henseende ligner det et klogt og tiltrængt træk at udbyde erhvervsuddannelser i Aarhus Vest. I hvert fald det første Grundforløb (GF1). Det vil sikre eleverne i området en bredere vifte af uddannelsesmuligheder - både den klassiske stx og nogle nye og mere erhvervsrettede tilbud, hvor Aarhus Techs særlige ekspertise kan komme til sin ret.

På den måde kan vi styrke både de fusionerede skoler, elevernes frie valg og gøre de mindre byer mere attraktive uden at lukke omegnsgymnasier.