

Af Kristian Pihl Lorentzen, Hermelinvej 4, Ans
Trafikordfører for Venstre

Rindalisme eller realisme?

I en kommentar her i Politiken den 13/7 kædede Lars Trier Mogensen undertegnede sammen med antimodernisme og trafikpolitisk rindalisme. Baggrunden er, at jeg har formastet mig til at udtrykke min skepsis for højhastighedstog i Danmark. Jeg medgiver gerne, at togekørsel med hastigheder på mindst 300 km/t umiddelbart lyder visionært og meget moderne. Men der er en række argumenter for, at højhastighedstog ikke er på Venstres ønskeseddel på kort eller mellemlangt sigt.

For det første vil højhastighedstog forde gigantiske investeringer i et helt nyt skinnetet i nye tracéer på de pågældende strækninger. Disse mange milliarder kan bruges langt bedre på mere påtrængende baneprojekter, der vil gavne flere borgere landet over.

For det andet har de meget hurtige tog den ulempe, at der nødvendigvis er langt mellem standsningerne. Det er altså kun ganske få byer i Danmark, der ville få gavn af højhastighedstog. Resten af mellemstore provinsbyer ville blot opleve, at toget drøner forbi uden at medtage passagerer. En sådan skævvridning af Danmark er en rigtig dårlig idé.

For det tredje udestår der en stor udfordring med at få moderniseret det eksisterende banenet i Danmark. Med de senere års aftaler får vi frem mod 2014 gennemført en tiltrængt modernisering af skinnetettet som forudsætning for højere regularitet og højere fart. Desuden vil den vedtagne fornyelse af signalsystemet i hele landet samt investeringer i mere kapacitet på en række strækninger indebære et markant kvalitetsløft på banen. Målet er langt flere tog til tiden og kortere rejsetid.

For det fjerde er det nødvendigt at sætte sig realistiske mål for togenes hastighed i Danmark. Venstre mener, at vi for fjernstrækningerne skal sigte mod 200 km/t, mens vi på sidebanerne skal sigte mod 140 km/t. Altså væsentligt kortere rejsetider, end i dag. Når disse mål er nået, vil rigtig mange danskere opleve en markant forbedring af togtrafikken, der bliver et mere attraktivt alternativ til biler og fly.

For det femte er Venstre meget optaget af, at vi fra 2020 kommer videre med elektrificering af banen. Også dette mål fordrer mange milliarder, der således ikke kan bruges på højhastighedstog. Jeg udelukker ikke højhastighedstog som en mulighed på lang sigt som led i en samlet europæisk baneplan. Eksempelvis på strækningen fra Femern-forbindelse til Øresundsbroen. I den forbindelse er det i anlægsprojektet forberedt, at tog kan køre op til 250 km/t på den nye bane mellem Ringsted og København via Køge, selvom farten indledningsvis er sat til 200 km/t. Såfremt en fast forbindelse over Kattegat viser sig økonomisk bæredygtig og kan realiseres på længere sigt, så kunne det også være relevant at satse på højhastighedstog direkte mellem Århus og København.

Sammenfattende må jeg konstatere, at højhastighedstog er bedst egnet til større lande med langt mellem byerne. Derfor skal vi her til lands satse på at få opgraderet og moderniseret de eksisterende baner, så vi får rettidige og hurtige tog, der også kan standse og medtage passagerer. Det handler også om at sikre et land i bedre balance. Vi kan ikke få det hele, men er nødt til at prioritere. Om man vælger at kalde en sådan politik for "rindalisme", er mig ligegyldigt. Jeg mener dog, at "realisme" er et mere rammende begreb.

**Hvor der er vilje,
er der vej**

Med venlig hilsen

Kristian Pihl Lorentzen

**Medlem af Folketinget (V)
Trafikordfører for Venstre**