

# Nu er det for alvor vejenes tur!

*Af Hans Chr. Schmidt, fhv. transport- og bygningsminister, Venstre og Kristian Pihl Lorentzen, transportordfører for Venstre*

Den tidligere SRSF-regering havde en drøm om, at der i fremtiden kun skulle være en times rejsetid med tog mellem landets største byer. Den såkaldte timemodel blev et hovedelement i Togfonden DK, der skulle finansieres med 28,5 milliarder kroner i beskatning af nordsøolien. Foruden timemodellen inkluderede Togfonden DK en yderligere elektrificering af jernbanen som et andet hovedelement.

Det var måske på overfladen en dejlig drøm, partierne havde. Problemet er bare, at den forudsatte finansiering for mindst 15 milliarder kroners vedkommende viste sig at være fugle på taget som følge af det varige fald i oliepriserne. Dertil kommer, at investering i en timemodel er en helt forkert prioritering i den aktuelle situation, hvor virksomhederne og deres pendlende medarbejdere landet over sukker efter bedre fremdrift på vejnettet. Og med hensyn til jernbanen er der behov for at fokusere på flere tog til tiden og stabil drift, frem for hurtige tog mellem storbyerne.

Desværre virker det som om, at partierne bag Togfonden har stirret sig blind på timemodellen og ikke ønsker at tage bestik af de økonomiske realiteter. De vil gennemføre timemodellen, selvom der mangler mindst 15.000.000.000 kr. i Togfonden. Det er ikke bare ærgerligt. Det er også direkte uklogt. Timemodellen er en gøgeunge, der fortrænger langt vigtigere investeringer i vejnettet samtidig med, at den kun kommer ganske få passagerer i den kollektive trafik til gavn.

I Venstre har vi længe kæmpet for at få skrinlagt timemodellen, fordi vi kan se, at pengene simpelthen ikke er der. Og fordi vi mener, at de rådige midler og investeringsråderrummet til trafikal infrastruktur kan bruges langt bedre på påtrængende vejprojekter.

Derfor er det også i finanslovsaftalen for 2017 aftalt, at togfondspartierne vil blive indkaldt til en drøftelse af økonomien bag Togfondens fase 1. Vi håber, at partierne vil være med til at tage ansvar, så vi sikrer, at vi ikke bruger penge, vi ikke har - og så vi sikrer, at vi investerer i vejprojekter, hvor behovet er størst.

## Hårdt brug for investeringer i vejnettet

Der er i dag meget store trængselsproblemer på mange motorveje og indfaldsveje til de større byer. En række landeveje bør udbygges til 2+1 veje med god fremdrift. Det er derfor, at vi med finansloven for 2017 har prioriteret at udbygge E45-motorvejen mellem Aarhus og Skanderborg og igangsat en forundersøgelse af en havnetunnel i København. En række andre vigtige vejprojekter ligger klar på bedding.

Venstre er meget tilfreds med, at regeringen i det nye regeringsgrundlag har skrevet, at rammen for investeringer i infrastrukturen skal øges. Det er et vigtigt mål for regeringen i forbindelse med de kommende forhandlinger om løsning af Danmarks udfordringer frem mod 2025.

Socialdemokratiet har omvendt ikke afsat en krone til nye offentlige investeringer i deres oplæg til 2025-forhandlinger "Stol på Danmark". De holder i stedet stædigt fast i timemodellen og Togfonden. Det gør de, selvom de godt ved, at der er et gabende hul i finansieringen. Det fremgår overhovedet ikke af deres oplæg, hvordan dette hul skal lukkes. Eller hvordan andre påtrængende projekter skal finansieres.

Venstre ønsker at investere i nye infrastrukturprojekter, der kommer flest til gavn og binder Danmark bedre sammen. Hvis vi udelukkende satser på timemodellen, må mange påtrængende vejprojekter skrinlægges frem mod 2025. Det vil være aldeles urimeligt over for det meget store flertal af danskere, som er totalt afhængige af bilen. Og det ville være urimeligt over for erhvervslivet, som er dybt afhængig af et velfungerende vejnet.

## **VK-regeringen investerede massivt i den kollektive trafik**

Venstre har i de seneste år medvirket til massive investeringer i den kollektive trafik. Omkring 2/3 af de midler, som VK-regeringen sammen med andre partier prioriterede i Infrastrukturfonden på godt 90 mia. kr., gik til den kollektive trafik. Og her var der ikke tale om luftige penge.

I det store brede trafikforlig fra 2009 blev jernbanen prioriteret med milliardstore investeringer, som stadig er ved at blive rullet ud. Det gælder eksempelvis et landsdækkende nyt signalsystem samt en helt ny bane mellem København og Ringsted via Køge. Desuden er der blevet iværksat store og visionære kollektive trafikinvesteringer i hovedstadens metro samt i forbindelse med Femernprojektet. Vi har således investeret massivt i den kollektive trafik i de senere år. Derfor kan man god ret sige, at det nu er vejenes tur.

## **Timemodellen er dyr og gavner få**

Vi kan godt se idéen i dele af Togfonden. Vi har derfor med finansloven for 2017 valgt at prioritere en elektrificering mellem Fredericia, Aarhus og Aalborg samt fra Roskilde til Kalundborg. Det giver mulighed for at indkøbe nye eltog, der både forurener mindre og sikrer mere stabil drift.

Men når vi vælger ikke at prioritere flere midler til timemodellen skyldes det også, at det vil gavne forholdsvis få passagerer.

Selvom Togfonden og timemodellen forventes at øge antallet af rejser, er tallet forsvindende lille set i forhold til det samlede antal togrejser og rejser i den kollektive trafik. Det skyldes, at langt de fleste rejser foregår i byerne samt ind og ud af byerne med S-tog, metro og busser - heraf udgør en stor del den daglige pendling mellem hjem og arbejde. Det er også her, at vi oplever de største trængselsproblemer.

Vi ønsker ikke bruge omkring 14 milliarder kroner på at gøre togturen nogle minutter kortere på strækninger mellem landets største byer. Og vi vil heller ikke stavnsbinde danskerne. For faktum er, at fastholdelsen af timemodellen reelt stavnsbinder rigtige mange lodsejere på Vestfyn, i Østjylland og ved Vejle Fjord. Finansieringen til de undersøgte linjeføringer er slet ikke på plads. Derfor kan berørte lodsejere komme til at leve i uvished i mindst 10-15 år.

Endelig indebærer timemodellen en nedprioritering af nuværende jernbaneknudepunkter som fx Skanderborg og Vejle, fordi de planlagte, men ufinansierede 60 nye "superlyntog" vil komme til at drøne forbi ude i horisonten uden at standse. Samtidig fremgår det af DSB's rapport "Fremtidens Tog", at indsættelsen af højhastighedstog kræver så meget "plads" på skinnerne, at det vil skabe yderligere forsinkelser i ikke mindst regionaltrafikken. Altså reelt en skævvridning af landet.

## **Økonomien drøftes til foråret**

Regeringen vil i foråret 2017 indkalde forligspartierne bag Togfonden til en drøftelse af økonomien i fonden. Vi mener, det er vigtigere at få løst de nuværende store problemer med rettidigheden, ubrugelige IC4-tog og gammelt nedslidt togmateriel. Fastholdelse af timemodellen svarer til, at uden af have råd til det, køber dyre designermøbler til et faldefærdigt hus. Det er både uklogt og uansvarligt.

Venstre vil fokusere på, hvordan vi får mest muligt for de mange penge, der hvert år gives som tilskud til den kollektive trafik. Og så skal vi i de kommende år prioritere at få løst de alvorlige hængepartier på vejnettet. Det kræver mod og vilje til prioritering. Og nu er det for alvor vejenes tur.