

Lav masterplan for trafikale infrastruktur

Af Kristian Pihl Lorentzen, Hermelinvej 4, Ans. MF og transportordfører for Venstre.

I rækken af transportpolitiske mål, er der navnlig et, som fortjener fuld fokus. Her tænker jeg på det påtrængende behov for en langsigtet og helhedsorienteret investeringsplan for den trafikale infrastruktur, så vi sikrer forudsigelighed for borgerne, erhvervslivet og kommunerne samt mere effekt for hver eneste krone.

I starten af 2009 lykkedes det den daværende blå regering at skaffe 95 milliarder kroner i "Infrastrukturfond" som holdbar finansiering til påtrængende trafikale investeringer. Der var tale om reel finansiering, dvs. penge i hånden – i skærende kontrast den luftige og letkøbte finansiering af timemodellen i Togfondens fase 2. Efter konstruktive forhandlinger lykkedes det at lande en meget bred politisk aftale om en helhedsorienteret plan for investeringer i perioden 2009-2020. Omkring 2/3 blev disponeret til den kollektive transport, herunder eksempelvis et tiltrængt nyt landsdækkende signalsystem til jernbanen, en helt ny jernbane mellem København og Ringsted via Køge, samt en række andre forbedringer på banen landet over.

Nu er tiden inde til, at vi gentager denne succes, dog med klar tyngde på forbedring af vejnettet. Målet er dels at bekæmpe trængsel og tidsspilde i trafikken, dels at sikre bedre opkobling af alle landets regioner på det overordnede vejnet - dvs. et Danmark i bedre balance. Vi skal snarest have ryddet op i de påtrængende og grydeklare vej-mæssige hængepartier, hvor der foreligger anlægslov eller en afsluttet VVM-undersøgelse. Partierne i den brede forligskreds har alle været med til at lægge vigtige vejprojekter på bedding med VVM-undersøgelser. Så er det også et fælles ansvar, at vi får dem finansieret og søsat, så titusinder af pendlende danskere og erhvervslivet undgår tab og tidsspilde i trafikken. Virksomhederne og deres mange medarbejdere med total afhængighed af bilen har krav på bedre veje i vor tid.

For Venstre er det afgørende, at vi tænker helhedsorienteret og langsigtet. Det sikrer nemlig mest effekt for hver eneste investeret skattekrone samt forudsigelighed for erhvervslivet og kommunerne. Derfor bør vi samle kræfterne på tværs af partierne om at finde holdbar finansiering til en "Infrastrukturfond 2", og derefter lave en bred aftale om en masterplan for trafikale investeringer i perioden 2020-2030.

Venstre og regeringen har allerede vist vejen ved at afsætte knapt 20 milliarder kroner i vores 2025-plan. Nu afventer vi, at andre partier byder ind med holdbar finansiering. Desuden er det en oplagt adgangsbillet til forhandlingerne om en masterplan, at man dropper Togfondens ufinansierede fase 2, herunder den komplet unødvendige og skævvridende timemodel mellem Aarhus og Fredericia. Man kan altså ikke bruge penge, der ikke findes. Specielt ikke når der skal skaffes penge til vigtige og længe ventede vejprojekter landet over.

Konklusion: Målrettede og kloge investeringer i nødvendig infrastruktur gør Danmark rigere og binder landet bedre sammen. Og nu er det for alvor vejenes tur efter år med massive investeringer i jernbanen. Den danske vækst skal ikke holde i kø på vejene. Bedre fremdrift styrker virksomhedernes konkurrencekraft samt øger arbejdsuddrevet i en tid med mangel på kvalificerede medarbejdere. Vi har brug for en masterplan, der sikrer forudsigelighed og mest effekt for anlægskronerne.