

Der burde nedsættes et nationalt transportudvalg

Når først store nationale infrastrukturprojekter er blevet præsenteret af politikerne, er de meget svære at få stoppet igen.



Letbaneprojektets anden etape ved Aarhus kommer til at koste 4 mia. kr. – lad os nu se om tiderne og budgettet holder, og om den kommer, skriver Jørgen Christensen.

Billedet er taget ved en testkørsel i Tranbjerg. Arkivfoto: Aarhus Letbane

JØRGEN CHRISTENSEN, TISETVEJ, SOLBJERG

Da Helle Thorning-Schmidts ”røde” regering sad på magten, fokuserede den meget på offentlig transport. Det gav sig bl.a. udslag i et forslag om en Betalingsring og en Togfond.

Togfonden blev vedtaget af den daværende regering samt stemmer fra DF og Enhedslisten. Finansieringen af Togfonden skulle komme fra skatter på udenlandske selskaber, som hentede olie op fra Nordsøen. Beløbet, der skulle finansieres, var på 28,5 mia. kr. Skatterne skulle beregnes efter verdensmarkedsprisen på olie. Prisen på olie var beregnet ud fra en daværende pris på ca. 130 dollars på en tønde råolie og var beregnet med en stigende pris indtil 2030.

Realiteten er, at prisen på råolie faldt efterfølgende og er blevet nede lige siden. Pengene er der ikke, og forligspersonerne bag Togfonden har nu delt Togfonden i to dele. Første del er der penge til ifølge partierne bag Togfonden – bl.a. elektrificering af jernbanen fra

Fredericia til Aalborg og en ny jernbane over Vestfyn. Anden del er meget mere usikker og omhandler bl.a. en ny jernbanestrækning mellem Hovedgård og Hasselager og en ny bro over Vejle Fjord. Den vil Togfonds-forligspartierne først tage stilling til i 2019 – om der er penge til det, og om det skal gennemføres.

Den forrige ”blå” Venstre-regering og nuværende VLAK-regering fokuserer på vejtransport og på Femern-Bælt jernbanen. Kongstanken på vejområdet er en midtjysk motorvej. På jernbaneområdet er der nu afsat 4,6 mia. kr. til Femern-Bælt-jernbanen, og det selv om projektet på nuværende tidspunkt ikke med sikkerhed bliver en realitet. Der mangler en tysk godkendelse, som først ventes i 2020. Tyske modstandere vil desuden køre en retssag mod byggeriet, for at få projektet stoppet.

Den til enhver tid siddende regering har fremmet egne interesser på transportområdet og lavet en politik, der siger »stop« for modpartens og »go« for egne interesser.

De 4,6 mia. kr., der på nuværende tidspunkt er afsat på finansloven til projektet, er langt mere, end det koster at lave projekteringen og VVM-undersøgelserne. Pengene er så spildte, hvis projektet ikke bliver til noget.

Det nye signalsystem til togene bliver syv år forsinket og kommer til at koste 20 mia. kr. Et signalsystem for hele Danmark (ERTMS) og et andet for S-togene i København (CBTC).

Letbaneprojektet ”Ring 3” ved København har et samfundsøkonomisk underskud på 6,8 mia. kr. Det dokumenterede ”Detektor” på DR (05/04).

Letbaneprojektets anden etape ved Aarhus kommer til at koste 4 mia. kr. – lad os nu se om tiderne og budgettet holder, og om den kommer.

Der er lavet VVM-undersøgelser af en Vejle-Fjord-bro og en jernbanestrækning fra Hovedgård til Hasselager, og nu er man gået i gang med at lave en ny VVMundersøgelse af en jernbane fra Vejle til Billund. Anlægspriserne er anslået til 4,85 mia. kr. for en Vejle-Fjord-bro, 3,5 mia. kr. for Hovedgård-Hasselager-strækningen, og det kommer nok op i ca. 1 mia. kr. for strækningen Vejle Billund. Alt dette er i forbindelse med Togfondens anden del, selv om man ikke ved, om den bliver til noget.

Jernbanestrækningen Hovedgård-Hasselager er først på programmet i 2032 ifølge Trafik-, Bolig-, og Byggestyrelsens plan ”Trafikplan for statslige jernbane 2017-2032”. Til den tid er alle VVM-undersøgelserne forældede og skal genundersøges.

Der er i forbindelse med Togfonden også etableret to godsterminaler i Hirtshals og Esbjerg på tilsammen 133 mio. kr. Det, man lige havde glemt, var at spørge brugerne, om de nu også ville benytte disse terminaler. Der er nogle funktioner, der ikke kan bruges af brugerne, og nu står sporene og ruster og gror til i ukrudt, og terminalerne ligger ubrugte hen.

Når først disse store nationale infrastrukturprojekter er blevet præsenteret af politikerne, er de meget svære at få stoppet igen, og politikerne har det med at kaste gode penge efter dårlige. Bare tænk på IC4-skandalen, hvor lang tid den trak ud, før den blev stoppet, og da var det allerede for sent. Der er kun en kasse til at betale for alle disse fejl – nemlig skatteborgernes.

De forskellige områder, der administrerer statens infrastruktur – Trafikstyrelsen – Banedanmark – DSB/Arriva – lufthavnene – Letbanen – Vejdirektoratet, for at nævne nogle af dem, har forskellige interesser, som ikke altid harmonerer.

Der er brugerne – bilister, cyklister, pendlere m.m., men betragt dem alle som mennesker, der har et transportbehov fra A til B. De vil selvfølgelig finde den nemmeste, billigste, hurtigste og mest behagelige transportform.

Der har ikke været en fælles infrastrukturplan for hele landet i mange år. Den til enhver tid siddende regering har fremmet egne interesser på transportområdet og lavet en politik, der siger »stop« for modpartens- og »go« for egne interesser.

Der bør nedsættes et nationalt transportudvalg bestående af eksperter fra alle transportområder: fly- tog- færge- og vejtrafik. Det skal prioritere alle de store trafikinvesteringer, der gøres nationalt i hele landet, så man undgår store fejlinvesteringer som en ”Risgaard Knudsen”-motorvej, en ”blå” Femern-Bælt, en ”Tullebane”, en ”rød” togfond, en ”blå” midtjysk motorvej, en ”rød” Kattegatforbindelse med vej og jernbane eller en ”blå” Kattegatforbindelse med vej.

Det kan godt være, at man finder disse projekter, som har forskellige partiers observans, øverst på listen, men det skal forpligte alle partier i Folketinget til at følge listen. Så kan folk kritisere den siddende regering for at bruge for få eller for mange penge på infrastruktur, men det vil altid være det, der er øverste på listen, der er til størst gavn for hele Danmark.

Jeg er ikke så bange for eksperter og smagsdommere, som tidligere statsminister Anders Fogh Rasmussen (V) var det.

Det, der er en fordel, er, at den siddende regering ikke nedprioriterer modpartens forslag og fremmer egne, så projekterne skal genundersøges, fordi de er forældede og derved koster samfundet masser af skatte kroner.

De eneste, der tjener på den nuværende struktur, er de store rådgivende ingeniørfirmaer på transportområdet. Som infrastrukturdirektør Carsten Heine Lund fra det rådgivende ingeniørfirma Niras skriver i en kronik i JyllandsPosten 20/08/2016:

»Når politikerne leger stop and go med store infrastrukturprojekter, er det dyrt på flere måder.«

Derfor skal der laves en national infrastrukturplan.

Jyllandsposten har ikke haft plads til hele mit læserbrev. Her er det i sin fulde længde.

Infrastruktur kaos

Da Helle Thorning Schmidts "røde" regering sad på magten" fokuserede de meget på offentlig transport. Det gav sig bl.a. udslag i et forslag om en "Betalingsring" og en "Togfond".

Togfonden blev vedtaget af daværende regering samt stemmer fra DF og Enhedslisten.

Finansieringen af Togfonden skulle komme fra skatter på udenlandske selskaber, som hentede olie op fra Nordsøen. Beløbet, der skulle finansieres, var på 28,5 mia. kroner.

Skatterne skulle beregnes efter verdensmarkedsprisen på olie. Prisen på olie var beregnet ud fra en daværende pris på ca. 130 dollars på en tønde råolie, og var beregnet med en stigende pris i indtil 2030.

Realiteten er at prisen på råolie faldt efterfølgende og er blevet dernede lige siden. Pengene er der ikke og Togfonds-forligspartierne har nu delt Togfonden i to dele.

1. del er der penge til ifølge partierne bag Togfonden - bl.a. elektrificering af jernbanen fra Fredericia til Aalborg og en ny jernbane over Vestfyn.

2. del er meget mere usikker og omhandler bl.a. en ny jernbanestrækning mellem Hovedgård og Hasselager og en ny bro over Vejle Fjord. Den vil Togfonds-forligspartierne først tage stilling til i 2019 – om der er penge til det, og om det skal gennemføres.

Den forrige "blå" Venstre-regering og nuværende VLAK-regering fokuserer på vejtransport og på Femern-Bælt jernbanen.

Kongstanken på vejområdet er en Midtjysk Motorvej.

På jernbaneområdet er der nu afsat 4,6 mia. kr. til Femern-Bælt-jernbanen, og det selvom projektet ikke på nuværende tidspunkt er sikker på at blive en realitet.

Der mangler en tysk godkendelse, som først ventes i 2020. Tyske modstandere vil desuden køre en retssag mod byggeriet, for at få projektet stoppet.

Desuden var der lige det, at et af de tre firmaer, der fik anlægsopgaven, er et korrupt italiensk firma "der er sat fra bestillingen", og der skal en ny udbudsrunde til.

De 4,6 mia., der på nuværende tidspunkt er afsat på finansloven til projektet, er langt mere end det koster at lave projekteringen og VVM-undersøgelserne.

Pengene er så spildte, hvis projektet ikke bliver til noget.

Det nye signalsystem til togene bliver 7 år forsinket og kommer til at koste 20 mia. Et signalsystem for hele Danmark (ERTMS) og et andet for S-togene i København (CBTC). Ritzau skriver: ”- Man har ikke noget erfaring med et så komplekst net som i Danmark. Og det må man have undervurderet hos Banedanmark”.

Letbane-projektet ”Ring 3” ved København har et samfundsøkonomisk underskud på 6,8 mia. Det dokumenterede ”Detektor” på DR (05-04-18).

Letbaneprojektets 2. etape ved Aarhus kommer til at koste 4 mia. – lad os nu se om tiderne og budgettet holder, og om den kommer.

Der er lavet VVM-undersøgelser af en Vejle-Fjord-bro, af en jernbanestrækning fra Hovedgård til Hasselager, og nu er man gået i gang med at lave en ny VVM-undersøgelse at en jernbane fra Vejle til Billund. Anlægspriserne er anslået til 4,85 mia. for en Vejle-Fjord-bro, 3,5 mia. for Hovedgård-Hasselager-strækningen, og det kommer nok op i ca. 1 mia. for en strækning Vejle-Billund.

Alt dette er i forbindelse med Togfondens 2. del, selvom man ikke ved, om den bliver til noget. Jernbanestrækningen Hovedgård-Hasselager er først på programmet i 2032 ifølge Trafik-, Bolig-, og Byggestyrelsens plan ”Trafikplan for statslige jernbane 2017-2032”.

Til den tid er alle VVM-undersøgelserne forældede og skal genundersøges.

Der er i forbindelse med Togfonden også etableret to godsterminaler i Hirtshals og Esbjerg på tilsammen 133 mill. Det man lige havde glemt var, at spørge brugerne om de nu også ville benytte disse terminaler.

Der er nogle funktioner, der ikke kan bruges af brugerne, og nu står sporerne og ruster og gror til i ukrudt og terminalerne ligger ubrugte hen.

Når først disse store nationale infrastruktur-projekter er blevet præsenteret af politikerne, er de meget svære at få stoppet igen, og politikerne har det med at ” kaste gode penge efter dårlige”. Bare tænk på IC4 skandalen, hvor lang tid den trak ud, før den blev stoppet, og da var det allerede for sent.

Der er kun en kasse til at betale for alle disse ”fejl” – nemlig skatteborgerne.

De forskellige områder, der administrerer statens infrastruktur - Trafikstyrelsen – Banedanmark – DSB/Arriva – lufthavnene – Letbanen – Vejdirektoratet for at nævne nogle af dem, har forskellige interesser, som ikke altid harmonerer.

Der er ”brugerne”- bilister, cyklister, pendlere m.m. men betragt dem alle, som ”folk der har et transportbehov fra A til B”.

De vil selvfølgelig finde den nemmeste, billigste, hurtigste og mest behagelige transportform.

Der har ikke været en fælles infrastruktur-plan for hele landet i mange år.

Den til enhver tid siddende regering har fremmet egne interesser i transportområdet, og lavet en politik, der siger ”Stop” for modpartens- og ”Go” for egne interesser.

Der burde nedsættes et nationalt transportudvalg bestående af eksperter fra alle transportområder: fly- tog- færge- og vejtrafik.

De skal prioritere alle de store trafik-investeringer, der gøres nationalt i hele landet.

Så man undgår store ”fejlinvesteringer” som: En Risgaard Knudsen-motorvej, en ”Blå”-Femern-Bælt, en ”Tullebane”, en ”Rød”-Togfond, en ”Blå”- Midtjysk motorvej en ”Rød” Kattegatforbindelse med vej og jernbane eller en ”Blå”- Kattegatforbindelse med vej.

Det kan godt være, at man finder disse projekter, som har forskellige partiers observans, øverst på listen, men det skal forpligte alle partier i Folketinget til at følge listen.

Så kan folk kritisere den siddende regering for at bruge -for få eller -for mange penge på infrastruktur, men det vil altid være det, der er øverste på listen, der er til størst gavn for hele Danmark.

Jeg er ikke så bange for eksperter og "smagsdommere" som Anders Fogh Rasmussen var det.

Det, der er en fordel, er at den siddende regering ikke nedprioriterer modpartens forslag og fremmer egne. Så projekterne skal genundersøges, fordi de er forældede og derved koster samfundet masser af skatte kroner.

I Norge og Sverige eksisterer der en "national transportplan" som prioriterer.

De eneste der tjener på den nuværende struktur er de store rådgivende ingeniørfirmaer på transportområdet.

Som infrastrukturdirektør Carsten Heine Lund i en kronik i Jyllands-Posten 20-08-2016 fra det rådgivende ingeniørfirma Niras skriver. (citater)

"Når politikerne leger stop and go med store infrastrukturprojekter, er det dyrt på flere måder."

"Derudover gælder tommelfingerreglen også om, at impuls køb er dyre, når politikerne shopper infrastruktur. At udarbejde beregninger, miljøvurderinger og forundersøgelser på projekter, der aldrig bliver realiseret, er lige så uhensigtsmæssigt som at købe et par smarte bukser, man aldrig kommer til at gå med – det er bare et langt større spild af ressourcer."

"Når et projekt bliver taget frem fra glemslen, er der ofte så mange forudsætninger, der har ændret sig, at man reelt skal starte forfra med nye tilbudsrunder, der koster alle parter dyrt."

"Og skulle en skrinlagt bro, jernbane eller motorvej pludselig dukke op igen, jamen, så regner vi da gladeligt på de ændrede forudsætninger og får vores penge en gang til. Det er bare ikke en særlig smart fremgangsmåde rent samfundsøkonomisk."

"Netop togforbindelsen over Vejle Fjord er i øvrigt et godt eksempel på konsekvensen af politikernes stop-and-go for infrastrukturprojekter."

"Erfaringen viser, at de politiske ambitioner ikke fejler noget, hvorimod det mere er prioriteringen og eksekveringen, der halter:"

LAV EN NATIONAL INFRASTRUKTURPLAN!