

Infrastrukturplan – hvor er du?

Der bør nedsættes et nationalt transportudvalg til at prioritere alle de store trafikinvesteringer.



Skribenten efterlyser en mere overordnet og langsigtet planlægning, når det gælder infrastrukturen. Arkivfoto: Mads Nissen

JØRGEN CHRISTENSEN

Tisetvej 24, Solbjerg

Infrastrukturplan – hvor er du?

Da Togfonden i sin tid blev oprettet, skulle den finansieres af skatter på udenlandske olieselskaber, der hentede olie og gas op fra Nordsøen. Olieprisen var, da lovgivningen blev vedtaget i 2014, på ca. 130 dollars pr. tønde råolie. Olieprisen faldt til under det halve kort tid efter og er blevet dernede siden da.

Der er altså ikke indkommet det beløb, som var en forudsætning for finansieringen af Togfonden.

Loven om Togfonden blev vedtaget i Folketinget juni 2014 af partierne Socialdemokratiet, De Radikale, SF, DF og Enhedslisten og skulle løbe frem til 2042.

Oliepengene kommer ikke ind, og det har forligspartierne også indset i 2017 – og delt Togfonden op i to dele. Første del omfatter bl.a. en ny jernbane over Vestfyn og elektrificering af jernbanestrækninger i Jylland og på Sjælland. Første del på

13,5 mia. kr. er der penge til – siger forligspartierne. Dog måtte der lige ydes 2 mia. kr. ekstra for at få pengene til at række.

Der er vedtaget en anlægslov for første del af Togfonden i Folketinget.

Anden del af Togfonden – på 13,5 mia. kr. – er der ikke penge til endnu. Men de skal nok komme – mener de øvrige forligspartier. Togfondens anden del består bl.a. af tre nye jernbanestrækninger i Østjylland – en strækning fra Hovedgård til Hasselager, en strækning over Vejle Fjord og en strækning fra Vejle til Billund.

Alle tre strækninger er VVMundersøgt.

DF har nu sagt fra over for Togfondens del 2. De øvrige forligspartier melder ud, at de vil gennemføre Togfondens anden del efter et valg, hvis de får flertallet. Socialdemokratiet har dog modereret dets holdning, og til Vejle Amts Folkeblad (22/4 2019) udtaler formanden:

»Mette Frederiksen om Togfonden: Vi skal begynde forfra efter valget«.

I marts 2019 fremsatte den nuværende blå regering et forslag til infrastrukturplan sammen med DF på 112,7 mia. kr., heraf skulle der bruges 15 mia. kr. på jernbanen, og fra Togfondens anden del er der kun strækningen fra Vejle til Billund tilbage. Hvis man ville være med i denne blå infrastrukturplan, skal man droppe anden del af Togfonden. Planen bliver ikke vedtaget inden et valg.

Infrastrukturdirektør Carsten Heine Lund skrev i en kronik i Jyllands-Posten 20/8 2016. Han er fra det rådgivende ingeniørfirma Niras:

»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.«

Der er kun en kasse til at betale for alle disse ”fejl” – nemlig hr. og fru Danmark via skattebilletten.

Der har ikke været en fælles infrastrukturplan for hele landet i mange år, som er vedtaget af et bredt politisk flertal. 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 projekter. Når først store nationale infrastrukturprojekter er blevet præsenteret af politikerne, er de meget svære at få stoppet igen.

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 skal gøres nationale i hele landet, så man undgår store fejlinvesteringer som en Risgaard Knudsen-motorvej, et "blåt" Femern Bælt, en Tullebane, en "rød" Togfond, en "blå" midtjysk motorvej, en "rød" Kattegatforbindelse med vej og jernbane eller en "blå" Kattegat-forbindelse med vej – eller en Mariageromfartsvej.

Det kan godt være, at man finder disse projekter, som har forskellige partiers observans, øverst på listen, men det skal forpligte partierne 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 øverst på listen, der er til størst gavn for hele Danmarks infrastruktur.

Et nationalt transportudvalg burde udarbejde en sådan national infrastrukturplan.

I Norge og Sverige eksisterer der en national transportplan, som prioriterer de store infrastrukturplaner for disse lande.

Lav en national infrastruktur for Danmark.

Jeg har et debatindlæg i Jyllandsposten i dag. "Infrastruktur hvor er du". Det er desværre låst for ikke abonnenter <https://jyllands-posten.dk/aarhus/meninger/breve/ECE11352434/infrastrukturplan-hvor-er-du/>

- **Jorgen Christensen** Har du lyst til at læse resten af teksten kan det gøres her: <http://www.tisetweb.dk/.../Infrastrukturplan%20-%20hvor...>



• **Kristine Hornum** At artiklen er låst, betyder vel bare, at avisen har vurderet at du denne gang, har begået et ekstraordinært godt indlæg. 👍

(Avisen låser særligt spændende/gode indlæg for derved at opnå at få flere abonnenter eller sælge fysiske aviser)