

## **Det lysner for infrastrukturen - artikel hentet fra entreprenøren**

*Af Henrik Friis, branchedirektør for Dansk Infrastruktur i Dansk Byggeri og medlem af VEJ-EU's bestyrelse, "Vejen som arbejdsplads"*

Regeringen har sammen med DF i marts fremlagt en investeringsplan for de fremtidige investeringer i Danmarks infrastruktur. En plan til 112 mia. kr. frem mod 2030, hvor der dog også er tidligere besluttede investeringer med (bl.a. elektrificeringen af jernbanen, Signalprogrammet og udvidelsen af motorvejen på Vestfyn). Nye investeringer fylder 60 pct. af planen svarende til ca. 70 mia. kr. med hovedvægten på vejområdet. Det er også tiltrængt, da ikke mindst udbygningen af de statslige veje har ligget underdrejet de seneste år. Der sker dog ikke noget før 2021, hvor planen så at sig træder i kraft. Så der kommer intet løft til infrastrukturen i år eller i 2020.

Den forrige investeringsplan for infrastrukturen er ti år gammel og er mere eller mindre udtømt. I 2009 blev der indgået et bredt politisk forlig i form af "En grøn transportpolitik" med en infrastrukturfond til 94 mia. kr., hvor hovedparten af investeringerne tilfaldt jernbanen.

### **Mange ligheder mellem blå og rød plan**

Selvom Regeringen og DF er blevet enige om en ny investeringsplan frem mod 2030, så kan planen ende i skraldespanden, hvis magten skifter hænder efter folketingsvalget.

Heldigvis har Socialdemokratiet også fremlagt en langsigtet plan for de fremtidige investeringer i infrastrukturen i slutningen af januar måned, som er meget lig den aftale, regeringen har indgået med DF. Således vil Socialdemokratiet reservere mindst 70 mia. kr. til udbygningen af infrastrukturen i de kommende 10 år. Som eksempler på elementer i planen, som også indgår i regeringens og DF's plan, nævner Socialdemokratiet f.eks. en tredje Limfjordsforbindelse, forlængelse af Hillerødmotorvejen, færdiggørelse af Frederikssunds- og Kalundborgmotorvejen, start på Ring 5 omkring København, motorvej mellem Næstved og Rønnede, ny midtjysk motorvej (Hærvejsmotorvejen), udbygning af E45/E20 ved Kolding og udbygning af E45. Socialdemokratiet nævner også en række øvrige statsveje (sideordnet vejnet), som skal udbygges og en støjpulje, der ligeledes indgår i regeringens og DF's investeringsplan.

Så hvis Socialdemokratiet danner regering efter valget tyder alt på, at indholdet stort set vil svare til den plan, som regeringen og DF har fremlagt. Dog er der en større knast omkring Togfondens fase 2, hvor regeringen og DF melder fra, og DF har opsagt forliget til stor irritation for de røde partier. Det drejer sig først og fremmest om færdiggørelse af den såkaldte timemodel med en ny jernbanebro over Vejle Fjord og en ny jernbane mellem Hovedgård og Hasselager syd for Aarhus.

Mange glemmer imidlertid, at regeringen og DF faktisk har besluttet at gennemføre første fase af Togfonden med hastighedsopgraderinger i Jylland og elektrificering af de vigtigste hovedstrækninger på jernbanenettet. I planen fra regeringen og DF indgår også en ny jernbane over Vestfyn.

Så stridens æble drejer sig om projekter i Togfondens fase 2, som tidligere først har ligget efter 2024. Regeringen og DF's plan har også en faseopdeling: fase 1 frem til 2025 og fase 2 fra 2025 og frem til 2030. I regeringens og DF's investeringsplan fremgår det, at de mødes senest i 2023 for at drøfte den konkrete udmøntning af fase 2. I den forbindelse kunne man håbe på, at alle parter kunne mødes for at drøfte Togfondens fase 2. Hvis viljen er til stede, burde alle parter kunne mødes efter

valget (uanset hvem der danner den næste regering) og blive enige om den videre proces frem til i hvert fald 2025.

### **Trængslen eksploderer - især på motorvejene**

Det haster med at få udmøntet en investeringsplan for infrastrukturen, hvis stigningen i trængslen på vejene skal mindskes.

Vejdirektoratet har netop for første gang offentliggjort en analyse af trængslen i hele Danmark. Analysen viser, at der på en almindelig hverdag i 2016 blev spildt 335.000 timer i trafikken pga. nedsat hastighed i forhold til den tilladte hastighed (eller helt stop pga. kødannelser). På et år bliver det til 77 mio. spildte timer svarende til 60.000 fuldtidsstillinger og et samfundsøkonomisk tab på 24 mia. kr.

Trefjerdele af trængslen kan henføres til kommunevejene, som udgør 95 pct. af landets veje. Ses der på trængslen pr. km. vej, er den dog størst på de statslige veje og ikke mindst på motorvejene omkring København (Ring 3- og Køge Bugtmotorvejen). Selvom motorvejene kun udgør to procent af samtlige veje, så tager de over en tredjedel af den samlede trafik på vejene. Og den andel er stærkt stigende. For 20 år siden udgjorde trafikken på motorvejene 18 pct. - altså det halve.

Interessant er også, at analysen viser, at trængslen på vejnettet stiger 4-5 pct. om året. Det underbygges i øvrigt af en tidligere analyse fra Vejdirektoratet, der viser, at trafikken på motorvejnettet er steget med 20-30 pct. de seneste fem år. Med andre ord kan man hvert år siden 2016 lægge 3-4 mio. ekstra spildte timer oveni de 77 mio. timer svarende til et yderligere tab for samfundet på 1 mia. kr. om året.

### **Det haster med at komme i gang**

Regeringens og DF's investeringsplan for udbygning af infrastrukturen starter først for alvor efter 2023. Mange af de store vejprojekter vil først være færdige i midten af 2020'erne, og til den tid er trængslen steget med yderligere ca. 30 mio. timer svarende til et ekstra samfundstab på næsten 10 mia. kr. Så der er brug for fremrykning af de planlagte infrastrukturprojekter på ikke mindst motorvejsnettet, hvis trængslen skal reduceres.

Der skal også investeres langt mere i de kommunale veje, hvor der i forvejen er et efterslæb på vedligeholdelsen på næste 4 mia. kr. Hverken regeringens og DF's eller Socialdemokratiets plan tager højde for det store og meget stigende pres, der er på kommunevejene.

Der skal også satses langt mere på intelligente transportsystemet (ITS) med bl.a. flere informationstavler på de største veje og flere grønne bølger i trafikken. Der er mange lavt hængende frugter at hente her, som med fordel kan komme ind i de planer for infrastrukturen, som er blevet fremlagt.

Endelig skal der satses på en mere effektiv kollektiv trafik, der kan tage noget af trykket fra det overbelastede vejnet. Jernbanen mister passagerer pga. en fejlslagen anlægsplan med udrulning af et stærkt forsinket og fordyret signalsystem, som slet ikke leverer forbedringer - tværtimod. Samtidig er en stor del af togmateriellet nedslidt og har passeret udløbsdatoen. Der er brug for en helt ny anlægsplan for jernbanen, som fremrykker hastighedsopgradering og elektrificering. Ellers kommer der ikke flere passagerer til jernbanen, der kan lette trykket på vejene.