

Kronik bragt i Berlingske Tidende den 4. maj 2009

Toget der ikke kom

Af MF Henriette Kjær, trafikordfører for Det Konservative Folkeparti og MF Kristian Pihl Lorentzen, trafikordfører for Venstre

Der var engang, hvor Socialdemokratiet (S), Det Radikale Venstre (R) og venstrefløjen brændende ønskede sig et dieseltog, der kunne erstatte IC3 toget. Beslutning om at indkøbe de nye IC4 dieseltog blev truffet af den daværende S-R regering på baggrund af en snæver trafikaftale indgået i 1999. Men toget kom ikke. Passagererne måtte vente forgæves på perronen. Lad os kigge lidt nærmere på det alt for langtrukne historiske forløb omkring anskaffelsen af IC4 togene. Et forløb, der ved udgangen af maj 2009 når en milepæl med beslutningen om enten at fortsætte implementeringen af IC4 eller returnering af samtlige IC4 tog og annullering af kontrakten med Ansaldo Breda.

Historien starter i 1998, hvor DSB lancerede planen ”Gode tog Til Alle”. Visionen i denne plan var et nyt landsdækkende togsystem med moderne materiel, hyppige afgang og faste minuttal på alle stationer landet over. Som en forudsætning for denne plan fandt DSB det nødvendigt at anskaffe nye tog til fjerntrafikken, selv om fjerntrafikken på det tidspunkt rådede over de forholdsvis nye IC3 tog. I januar 1999 blev DSB omdannet fra statsvirksomhed til selvstændig offentlig virksomhed (SOV). Formålet med omdannelsen var at fremme en forretnings- og kundeorienteret virksomhed som led i at åbne for konkurrence i jernbanesektoren. I forbindelse med omdannelsen blev der udarbejdet et 10-års budget for DSB, herunder blev der afsat 10 mia. kr. til investeringer i nye tog. Heraf skulle de 3,9 mia. kr. bruges til at udskifte de gamle røde regionaltog, der dengang skønnedes at have udtjent deres værnepligt i 2005.

I november 1999 blev der indgået en 5-årig trafikpolitisk rammeaftale for jernbaneområdet. Det var en snæver aftale med deltagelse af regeringspartierne S og R samt Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten. Det særegne ved den trafikaftale var, at den brød med en god tradition for et bredt politisk samarbejde om rammerne for jernbanen. Aftalen indebar bl.a. at udskiftningen af de røde regionaltog blev fremrykket samt at der blev afsat yderligere 1,1 mia. kr., så DSB kunne anskaffe nye dieseltog (de senere IC4 tog) for i alt 5 mia. kr. Formålet var en tiltrængt forbedring af både fjerntogstrafikken mellem København og Århus/Ålborg og regionaltogstrafikken. Den oprindelige plan om udskiftning af de røde regionaltog med nye tog blev ændret til en plan om at indsætte de nuværende IC3 fjerntog i regionaltrafikken i takt med at IC3 kunne afløses af de nye IC4 fjerntog. Derimod blev der *ikke* afsat penge til en yderligere elektrificering af jernbanenettet.

Det skal her understreges, at Venstre (V) og Det Konservative Folkeparti (K) ikke støttede anskaffelsen af IC4. De daværende to oppositionspartier forfulgte visionen om elektrificering af fjerntogstrafikken mod Esbjerg og Ålborg. V og K så derfor med stor undren på, at SR-regeringen og venstrefløjen med satsningen på IC4 reelt udskød den videre elektrificering i mange år. Man kan i hvert fald roligt fastslå, at den gennemtrumfede beslutning om anskaffelse af IC4 hverken var fremsynet eller miljørigtig. Man kan i lyset af den nuværende VK-regerings indsats for en styrkelse af den kollektive trafik og en mere grøn transport ikke undgå at undre sig over de ret beskedne ambitioner for den kollektive trafik, som lå i aftalen fra 1999 mellem SR-regeringen og venstrefløjen.

Efter gennemførelse af et EU-udbud og godkendelse i Finansudvalget uden tilslutning fra V og K, indgik DSB i december 2000 en kontrakt med den italienske togproducent AnsaldoBreda om levering af IC4 dieseltog. De første tog skulle leveres i april 2003 og sættes i drift til kørsel med passagerer fra januar 2004. Samtlige 83 tog skulle være leveret og idriftsat i januar 2006. Desværre skulle det komme til at gå meget anderledes. Fra 2002 opstod der en række forsinkelser i den forventede levering af togene. Togpassagerne måtte måned efter måned vente forgæves på de nye tog, der skulle styrke fjerntrafikken og den regionale pendlertrafik. Hele tiden forlød det, at der godt nok var problemer, men at der var en løsning i vente lige om hjørnet. Folketingets partier var stærkt utilfredse med denne farceagtige udvikling. I januar 2006 anmodede statsrevisorerne således Rigsrevisionen om en undersøgelse af DSB's anskaffelse af IC4-togene efter en foreløbig forsinkelse på mindst 3 år. Rigsrevisionens beretning forelagde i december 2006. Det blev bl.a. konkluderet af Rigsrevisionen, at transportminister Flemming Hansen, der overtog IC4-projektet fra SR-regeringen i november 2001, havde ført et tilfredsstillende overordnet tilsyn med IC4-anskaffelsen.

De komplet utålelige forsinkelser af projektet fortsatte frem til den 19. maj 2008, hvor der omsider blev trukket en streg i sandet. DSB's bestyrelse gav - med stærk trafikpolitisk opbakning - AnsaldoBreda et ultimatum, der ikke var til at misforstå. Inden udgangen af maj 2009 skal AnsaldoBreda have leveret 14 stk. IC4-tog, der kan indsættes i som enkeltkørende togsæt i landsdelstrafikken samt et typegodkendt IC4-tog, der kan indsættes sammenkoblet i landsdelstrafikken – altså på tværs af Storebælt. Hvis ikke dette klare ultimatum efterleveres, så returneres de allerede leverede IC4-tog til Italien, og vi kan imødesee et langvarigt retsligt efterspil. Vi venter nu spændt på skæringsdatoen den 1. juni 2009, hvor vi omsider får politisk vished om IC4-projekts fremtid. Belært af de mange skuffelser omkring IC-projektet anmode vi i maj 2008 DSB om at forberede en "Plan B", så vi med det samme er klar med en alternativ plan for indsættelse af gode tog, såfremt AnsaldoBreda ikke lever op til de klart formulerede krav.

Vi har her redegjort for den gruppevækkende historie om "toget der aldrig kom". I hvert fald kommer toget mindst 5-6 år for sent. Vi ærgrer os over en komplet uholdbar situation, hvor mange tusindvis af togpassagerer dagligt må rasle rundt i larmende, ukomfortable og skrotningsmodne tog. Derfor skal vi samle alle kræfter om at få løst problemet og se, hvordan vi hurtigt kommer videre i sagen. Nok er nok. V og K har fortsat det klare mål, at vi skal have elektrificeret fjerntogene i Danmark. Dette store og visionære projekt blev desværre ikke iværksat tilbage i 1999. Men bedre sent end aldrig. Udfordringen er, at vi får indført driftsikre og miljørigtige eltog set i sammenhæng med udrulningen af det gigantiske signalprojekt til 24 mia. kr., der blev vedtaget med den brede trafikaftale fra den 29. januar 2009. I mellemtiden skal vi håndtere den tunge IC4-arv, uanset om dette projekt kører af sporet eller ej. Danskerne har krav på moderne og hurtige tog, der kører til tiden!