



30.03.2011

Bredt flertal for en fast forbindelse til Hou

'Politikerne tæt på principbeslutning om forbindelse over Kattegat' skriver bl.a. Horsens Folkeblad tirsdag d. 29. marts 2011, efter at Ingeniørforeningen, IDA Østjylland og Akademisk Arkitektforening, mandag d. 28. marts '11 holdt en fælles konference om en fast forbindelse over Kattegat. Konferencen som blev afholdt på Ingeniørhøjskolen i Århus, havde titlen 'København - Aarhus på 1 time'.

Ritzau skriver ifølge Horsens Folkeblad, at: 'Et bredt folketingsflertal støtter byggeriet af en fast forbindelse mellem Hou via Samsø til Sjælland. Og forbindelsen bliver både til bil og tog. Regeringen har i årevis været afvisende overfor kravet om en forbindelse fra østjyske politikere og erhvervsfolk i den såkaldte Kattegatkomité. Men på det seneste er trafikminister Hans Chr. Schmidt (V) blødt op i mødet. Og han har for nylig lovet at fremme en undersøgelse, der skal danne grundlag for en principbeslutning'.

Avisen skriver: "'Det er ikke et spørgsmål, om vi skal, men snarere om hvornår og hvordan", sagde Venstres trafikordfører, Kim Andersen fra Skanderborg, i går på konferencen i Aarhus.' Ifølge artiklen var der fra hans politiske kolleger fra de konservative, Dansk Folkeparti, Socialdemokraterne og SF lige så stor opbakning til en fast forbindelse over Kattegat, og SF gav endvidere udtryk for, at være villige til at opgive miljøkrav til projektet. Partiets trafikordfører, Jonas Dahl, siger til avisen: "'Vi ville helst kun have en forbindelse til tog for at fremme den kollektive trafik. Men jeg er helt med på, at det ikke er realistisk, da vi skal have en bred aftale"'.

Ifølge Horsens Folkeblad m.fl. var der på konferencen nye toner fra Kattegatkomitéen om finansieringen af projektet: 'På konferencen åbnede Kattegatkomitéen som noget nyt for at lade broafgiften fra en kommende Kattegatforbindelse betale ikke bare for byggeriet fra Kalundborg til Jylland, men også for de tilknyttede landanlæg', og avisen fortsætter med følgende udmelding fra Aarhus-borgmester og medstifter af Kattegatkomitéen, Nicolai Wammen (S): "'så fjerner vi en konkret sten for, at politikerne på Christiansborg kan træffe beslutningen"'.

'Venstres trafikordfører, Kim Andersen, mener ligesom Aarhus-borgmesteren, at komitéens nye tilbud vil få Kattegatforbindelsen til at glide lettere ned i Folketinget. "Jeg kan ikke se andet end, at det vil fremme en beslutning, uanset hvilken politisk farve der vil sidde for bordenden, når beslutningen skal træffes", sagde han til Ritzau om komitéens tilbud', skriver Horsens Folkeblad.

Brikkerne samles til en bro

'For første gang var eksperter, politikere og andre beslutningstagere samlet under ét tag, da arkitektforeningen og Ingeniørforeningen inviterede til konference om Kattegatforbindelsen.' Det skriver JP Aarhus tirsdag d. 29. marts 2011 efter konferencen på Ingeniørhøjskolen i Århus dagen forinden.

'Eksperter og politikere fra regioner, Folketing og kommuner har i medierne og ved skrivebordet vendt og drejet fordele og ulemper ved en fast Kattegatforbindelse', skriver JP Aarhus. Formand for Ingeniørforeningens erhvervsudvalg, Ivan Lilleng, siger til JP Aarhus om konferencen: "Vi holder konferencen for at få et så begavet beslutningsgrundlag som muligt, når beslutningen om en Kattegatforbindelse skal tages. [...] Der er mange ting i spil omkring Kattegatforbindelsen - to af de mest væsentlige er en klimaproblemstilling og en forøgelse af biltrafikken, og dem skal vi forholde os kvalificeret til. Det er nogle af grundene til, at vi mødes her i dag".

JP Aarhus skriver endvidere at Ivan Lilleng 'er glad for, at arkitekter og ingeniører kan komme tidligt med i den proces, som formentlig resulterer i en fast forbindelse over Kattegat i fremtiden. "Det er dem, der sidder og regner på tallene, indsamler data og forholder sig fagligt til projektet. Derfor vil vi her på konferencen være med til at rejse nogle af de spørgsmål, som er vigtige at få stillet."'

Kattegat-drøm er en stopklods for trafikken

'Hurtig Kattegat-beslutning er nødvendig. Men trafikforskere er stadig ikke sikre på forbindelsens berettigelse', skriver bl.a. Randers Amtsavis onsdag d. 30. marts 2011, efter konferencen på Ingeniørhøjskolen i Århus.

Avisen skriver: 'Alle lastbilchauffører og handelsrejsende - ja alle bilister med jævnlige ærinde på Sjælland eller Fyn - burde gøre som landmændene forleden gjorde med deres traktorer: Køre deres biler til København og parkere dem på Christiansborg Slotsplads for at råbe i kor ind gennem Folketingets store vinduer: "Træf så en beslutning om den forbindelse over Kattegat. Beslut, om forbindelsen skal laves. Eller beslut om den ikke skal laves. Gør noget!" Ovenstående er ikke en opfordring, men en omskrivning af budskabet fra en stor Kattegat-konference, som Ingeniørforeningen IDA Østjylland og Akademisk Arkitektforening mandag holdt på Ingeniørhøjskolen i Århus.'

Om udviklingen i projektet - en fast Kattegatforbindelse - som begyndte som en vild idé, skriver avisen: 'Siden har det udviklet sig til at blive en sten i skoen på dansk trafikpolitik. Kattegatforbindelsen er en stopklods, der forhindrer politikerne i at træffe de beslutninger der trænger sig

på.' Borgmester i Aarhus, Nicolai Wammen (S), sagde på konferencen: ”Investeringerne sættes i stå, fordi man hele tiden må spørge, om en Kattegatforbindelse kunne løse problemet endnu bedre”.

Og at investeringerne bremser er ikke godt: 'Det er dårligt nyt for bilisterne, for der er i den grad behov for at træffe beslutninger om investere milliarder af kroner i Danmarks overordnede veje og jernbaner.'

Jens Rambøll, direktør i Rambøll A/S deltog i konferencen og siger til avisen: ”Uden en bro vil Danmark blive delt i to”. Han beklager ifølge avisen, at man i forbindelse med Infrastrukturkommissionens arbejde i 2008 besluttede at bevare og lappe på den nuværende infrastruktur – 'Det store H'. Han siger: ”Vi skal altså lappe på noget der ikke har det godt”, og fortsætter: ”Alle disse lappeløsninger vil betyde at vi hele tiden vil få ballade med vejarbejde. Og lige nu spilder vi allerede en milliard kr. på omvejskørsel”. Avisen skriver om Jens Egdal: 'Han forudser, at de mange lappeløsninger til sammen vil koste 100 milliarder kroner skatteyder-betalte kroner. Cirka det samme som en Kattegatforbindelse forventes at koste. Den er bare brugerbetalt.'

Det er dog ikke alle der er lige enige med Jens Egdal i Kattegatforbindelsens berettigelse. Lektor Per Homann Jespersen, Roskilde Universitet, deltog også i konferencen og siger til JP Aarhus: ”Jeg ved stadig ikke, om forbindelsen er en god idé. Jeg ved ikke hvad den vil betyde for udviklingen i Danmark. Om den skaber nye udkantsområder. Infrastruktur er ikke i sig selv en garanti for vækst”.

Også Alex Landex, lektor ved DTU deltog i konferencen og siger til JP Aarhus: ”Vi har brug for flere analyser, hvis vi skal finde den rigtige løsning fra start”.

Lyntog vil gøre Danmark mindre

'Aarhus-København på 60 minutter. Det lyder unægtelig forjættet i et land der ifølge trafikforsker Alex Landex, har de langsomste jernbaner i hele Europa', skriver Randers Amtsavis m.fl. d. 30. marts 2011. Det kan dog blive til virkelighed ifølge avisen: '...Kommer den faste forbindelse over Kattegat, så kommer højhastighedstogene også.'

Alex Landex fortalte om mulighederne for højhastighedstog på Ingeniør- og Arkitektforeningens konference d. 28. marts 2011.

Avisen skriver bl.a.: 'For eksempel gør togene turen så hurtig, at der ikke er brug for nær så mange af dem. For eksempel kræves der i dag 13 togsæt om dagen, hvis køreplanen Aarhus-København skal fyldes ud. Med højhastighedstog kan man nøjes med fem togsæt – og dermed også et mindre personale. Højhastighedstog er altså billigere i drift.'

Men ifølge Alex Landex og Randers Amtsavis er det ikke kun økonomiske gevinster. Avisen skriver: 'Dertil kommer, at selv om højhastighedstogene med marchhastigheden på 300 kilome-

ter i timen kører meget hurtigere end dagens danske tog, så bruger de faktisk mindre energi. Fordi de er meget mere aerodynamiske.'

Ifølge artiklen er nye skinner en nødvendighed for at nå de høje hastigheder, men højhastighedstogene kan dog godt fortsætte på de nuværende skinner men med en lavere hastighed: "Det betyder, at ikke kun Aarhus-København får rejsetiden reduceret voldsomt. Byer som Aalborg, Viborg og Herning får blot to timer til København", sagde Alex Landex.'