



## Pendulet svinger mod en tunnel

'Beslutningen om en tunnel under Femern Bælt påvirker debatten om en Kattegatforbindelse', skriver JP Aarhus torsdag d. 3. februar 2011, og fortsætter: 'Tirsdagens politiske aftale om at pege på en tunnel under Femern Bælt betyder, at både politikere og forskere nu også ser en tunnel-løsning som en seriøs konkurrent til en bro over Kattegat. På Femern Bælt har det vist sig, at en tunnel både er billigere, mere sikker og giver flere danske arbejdspladser.'

Trafikforsker Henrik Harder fra Aalborg Universitet siger til JP Aarhus: "'Når man har valgt en tunnel under Femern, hvorfor så ikke også vælge en tunnel under Kattegat,' [...] 'Tunnelen har vist sig ikke at være dyrere, og samtidig undgår man en række miljøproblemer. Derfor tror jeg på, at det også ender med en tunnel under Kattegat. Måske ikke hele vejen, men en del af den. På den måde kan man genbruge mange af de erfaringer som man får fra arbejdet med at bygge den kommende tunnel under Femern Bælt''.

Ifølge JP Aarhus mener borgmester i Aarhus og medlem af Kattegatkomitéens formandskab, Nicolai Wammen (S) at begge muligheder, dvs. både en Kattegatbro og en Kattegattunnel, skal holdes åbne. Han siger: "'Når det er sagt, er det klart, at Femern-løsningen gør argumenterne for en tunnel under Kattegat stærkere. Det er helt klart noget som kan få indflydelse, når vi på et tidspunkt skal træffe beslutningen om en tunnel eller bro''.

Transportminister Hans Christian Schmidt (V) har ifølge JP Aarhus' artikel endnu ikke taget stilling til hvilken løsning han foretrækker i forhold til etableringen af en fast forbindelse over Kattegat, og han udtaler til avisen: "'Men det er logisk, at nogle vil begynde at sige, at hvis man kan lave en sænketunnel under Femern, hvad så med Kattegat? Det vil helt sikkert kunne give en synergi-effekt, og man kan ikke udelukke, at det er det, der kommer til at ske. Men det er ikke noget jeg selv har nogen holdning til lige nu''.

### Både fordele og ulemper ved en tunnel

'En tunnel slog broen som bedste løsning for Femern Bælt forbindelsen, og mange af argumenterne kan overføres til Kattegat, vurderer politikere og trafikforskere', skriver JP Aarhus d. 3. februar 2011.

'Der er fordele og ulemper ved en tunnel. Den bliver ikke lukket på grund af vind og vejr, og ingen skibe kan sejle ind i den. Til gengæld er der flere sikkerhedsforhold, som man skal have styr på i en tunnel i forbindelse med brand, ulykker osv.' konstaterer trafikforsker Harry Lahrmann, Aalborg Universitet.'

Ifølge JP Aarhus mener også en række politikere, at beslutningen om en tunnelloøsning over Femern Bælt smitter af på en kommende Kattegatforbindelse: 'Diverse undersøgelser har nemlig overbevist folketingsmedlemmer om, at fordelene overstiger ulemperne ved en tunnelloøsning.'

”De landvindinger, der er blevet gjort ved Femern ikke mindst i forbindelse med ventilationen og sikkerheden i forhold til motorbrand i en bil, har gjort, at en sænketunnel er mere attraktiv. De samme landvindinger kan man gøre brug af ved en Kattegat-forbindelse,” siger Socialdemokraternes trafikordfører Magnus Heunicke.’

Magnus Heunicke tilføjer overfor JP Aarhus, at nærmere undersøgelser skal afgøre om en tunnel-løsning kan fungere under Kattegat, og at han ser en udfordring i, at en tunnel under Kattegat vil blive ca. 39 km. lang: ”Afhængig af hvilken linjeføring, man taler om, er det en voldsomt land tunnel, der skal køre biler igennem.”

Ifølge avisen er den socialdemokratiske trafikordfører ikke ene om dette synspunkt: ’Samme indvendig har trafikforsker Per Homann Jespersen, Roskilde Universitet, der godt kan forestille sig en kombination af bro og tunnel. Tunnellen gør det muligt at tage særlige hensyn til miljøet’, skriver avisen.

En sænketunnel under Kattegat vil ifølge JP Aarhus blive verdens længste sænketunnel med sine ca. 40 km. Aarhus-borgmester Nicolai Wammen ser dog ikke som sin partifælle, et problem i den mulige lange tunnel, og peger overfor JP Aarhus, på tunnelen under Den Engelske Kanal som er 50 km lang: ”Den fungerer fint” siger han.

Om argumenterne for at man i Femern forbindelsens tilfælde valgte en tunnelloøsning, skriver JP Aarhus:

’Et argument for en tunnel under Femern, er prisen. Beregninger viste for tre måneder siden, at en bro vil koste ca. 600 mio. kr. mere end tunnelen til ca. 37,9 mia. kr. Det vendte op og ned på den oprindelige opfattelse, da tidligere overslag viste, at tunnelen ville koste 41 mia. kr., 8 mia. kr. mere end en bro.’

Avisen fortsætter: ’Afgørende for Femern beslutningen er, at byggeriet af en tunnel forventes at give 25.000-30.000 arbejdspladser, hvoraf mange kommer til at ligge i en radius af 80-120 km. fra selve byggeriet. Hvis der var valgt en bro, ville stålkonstruktionerne sandsynligvis blive produceret i Østen hvor arbejdskraften er billigere.’

Kim Christiansen, trafikordfører for Dansk Folkeparti, siger om forventningen til danske arbejdspladser: ”Det bliver endnu mere sikkert med danske arbejdspladser, når man rykker op til Kattegat og tegner en radius på 80-120km”. Kim Christiansen forudser overfor JP Aarhus; ’...at Femern-byggeriet vil give en masse viden, som kan anvendes ved Kattegat-forbindelsen.’ Kim Christiansen vil dog først tage stilling til om en Kattegatforbindelse skal være en tunnel, når han har set tekniske undersøgelser.

Trafikøkonom og medlem af Kattegatkomitéen, Uffe Jacobsen, siger dog til JP Aarhus, at han ikke tror på arbejdspladser som argument, idet han påpeger at der ikke er nogen garanti for at de mange arbejdspladser bliver på dansk side.