



Den 20. november 2012

Vælg dog den korteste vej gennem Danmark

Af

Regionsrådsformand Bent Hansen, Region Midtjylland

Formand Anders G. Christensen, Kommunekontaktrådet i Midtjylland

Borgmester Jacob Bundsgaard, Aarhus Kommune

- alle medlemmer af Kattegatkomitéens formandskab

I Jyllands-Posten den 3. november 2012 er der et indlæg fra Regionsrådsformand i Syddanmark Carl Holst, borgmester i Odense Anker Boye og borgmester i Vejen og KKR-formand Egon Fræhr under overskriften "Simsalabim-konklusioner".

De angriber Kattegatkomitéen for at ville sætte trafikken i stå over Storebælt. De baserer deres udsagn på en pressemeddelelse om rapporten "Trafikal vurdering af Kattegatforbindelsen", som Rambøll har udarbejdet for Kattegatkomitéen.

Desværre har vore tre kollegaer fra Syddanmark ikke haft tid til at læse rapporten igennem, før de skrev indlægget, som derfor indeholder en række misforståelser.

Det er ikke korrekt, at vi vil undlade at løse trængselsproblemerne hen over Fyn og på Sjælland. Det fremgår af rapporten, at det store H skal udbygges til 6 spor mellem Aarhus og Køge længe før en fast Kattegatforbindelse er en realitet. De fleste af disse strækninger skal stå færdige i 2017-18, og den sidste strækning mellem Skanderborg og Vejle N i 2023.

Indtil en fast Kattegatforbindelse står klar, skal der udbygges som hidtil. Først når en fast Kattegatforbindelse er en realitet, vil udbygningsbehovet ned gennem Østjylland og hen over Fyn og Sjælland kunne udskydes i 12-15 år, indtil trafikken her er steget til niveauet før Kattegatforbindelsen. Disse investeringer er regnet med i rapporten.

Det er samfundsøkonomisk en god idé i at vælge den korteste vej, når man skal bevæge sig fra A til B. Og den går ikke altid over Fyn. Vi har svært ved at se, hvorfor det er interessant at få trafik, som ikke har rejsemål i Syddanmark, til at køre gennem området. Det gavner hverken miljøet eller fremkommeligheden.

Også på jernbanesiden er behovet for udbygning mindre mellem Aarhus og Odense, hvis man bygger en Kattegatforbindelse, hvor vi får en ny timemodel direkte mellem København og Aarhus/Horsens. Til

gengæld bliver der bedre plads på den østjyske bane og over mod Odense, så der kan indsættes flere regionale tog til gavn for Odense, Vestfyn, Trekantområdet og videre frem mod Aarhus.

Rapporten viser, at der uden Kattegatforbindelse vil skulle udbygges for 91 mia. kr. mellem Aarhus og København frem mod 2050, mens der med en Kattegatforbindelse vil skulle udbygges for 47 mia. kr., hvis trafikken ikke skal sande til. Det er penge, der som udgangspunkt skal statsfinansieres. Men i en tid, hvor der er knappe offentlige midler, er det næppe realistisk at regne med så store statslige investeringer. Derfor må der findes alternativer, som f.eks. kan være brugerfinansiering, som vi har tradition for ved de store bro- og tunnelprojekter.

Det er lidt ærgerligt, at de tre fra Syddanmark ikke har haft tid til at læse rapporten, inden de for i blækket. Det har netop været en forudsætning for rapporten at se Kattegatforbindelsen og forbindelsen over Storebælt under ét for at sikre en god fremkommelighed på begge strækninger.

Også for den kollektive trafik vil Kattegatforbindelsen give et rigtigt stort løft, idet kapaciteten på tværs af landet vil blive fordoblet. Med kun én times transport med tog mellem Horsens/Aarhus og København vil toget blive yderst attraktivt i forhold til bilen.

En fast Kattegatforbindelse vil helt sikkert bidrage til den grønne trafikaftales mål om, at halvdelen af stigningen i trafikmængder skal ske i den kollektive trafik. Men skal målet nås, må der også andre tiltag til.

Vi ville ønske, at vi kan få en seriøs dialog omkring det egentlige indhold i stedet for, at debatten baseres på formodninger og misforståelser. Vi har allerede haft et møde i det syddanske, men stiller gerne op igen til en forhåbentlig fordomsfri debat.