

Synspunkt bragt i Nordjyske Stiftstidende fredag den 18. oktober 2013
(med overskriften "En vigtig forbindelse")
- efterfulgt af skriftlig dialog mellem Jeppe Rich, DTU og Jørgen Kristiansen

Den tredje Limfjordsforbindelse og regional udvikling

I en artikel i NORDJYSKE den 13. oktober 2013 citeres en forsker ved DTU Transport – Jeppe Rich – for det synspunkt, at forskning på området "viser, at sammenhængen mellem ny infrastruktur og virksomhedsetableringer eller fastholdelse af arbejdspladser er enten diffus eller ikke-eksisterende". Dette skulle således ifølge artiklen indebære, at der ikke er belæg for at sige, at en 3. Limfjordsforbindelse vil bidrage positivt til vækst og beskæftigelse i Nordjylland.

Jeg arbejdede selv i en årrække op gennem 1990'erne med emnet transportanlæg (transportinfrastruktur) og regional udvikling, og har da også fulgt lidt med indenfor emnet siden. Jeg er derfor højst overrasket over så håndfast og unuanceret en udmelding fra en forsker ansat ved en internationalt anerkendt forskningsinstitution. Anledningen til Jeppe Richs udtalelse om den tredje Limfjordsforbindelse fremgår ikke af avisartiklen, men måske er han blevet fejlciteret, eller udtalelsen er taget ud af en større sammenhæng.

Al international forskning de sidste 30-40 år peger på, at der kan være en stærk sammenhæng mellem transportinfrastruktur og regional erhvervsudvikling. Denne sammenhæng er ikke "diffus", som forskeren fra DTU Transport hævder, men den er kompleks. Der kan naturligvis sagtens udpeges en række eksempler på transportprojekter, som har været virkningsløse på regional udvikling. I disse tilfælde har en række andre forudsætninger for regional vækst ikke været til stede, eller transportanlægget har været forkert placeret eller udformet. Men der kan også gives mange eksempler på investeringer i transportanlæg som har været en nødvendig forudsætning for erhvervsudvikling, og/eller har stimuleret den eksisterende erhvervsstruktur.

Det, som de fleste internationale forskere på området er enige om er, at små marginale forbedringer af infrastrukturen næppe kan give nogle mærkbare virkninger, men i de tilfælde hvor der sker en fjernelse af en blokerende flaskehals i transportnettet, vil dette kunne få en afgørende virkning, jf. bl.a. forventningerne om en stor vækst i Øresundsregionen som følge af den faste forbindelse mellem København og Malmø.

Der kan dog ikke siges noget helt generelt om sammenhængene, der helt vil afhænge af det konkrete tilfælde. Forskning på området peger på, at kun hvis en række andre forhold er opfyldte, vil et nyt transportanlæg i samspil med disse kunne få nogen reel virkning. Dette gælder eksempelvis tilstedeværelsen af uddannelse og kvalificeret arbejdskraft, politisk stabilitet, internationale transportforbindelser, og – ikke mindst – et allerede eksisterende og aktivt erhvervsliv, som har potentielle muligheder for at udnytte de forbedrede rammebetingelser, som et nyt transportanlæg vil tilbyde. Disse forhold og forudsætninger er alle opfyldte for Vendsyssels vedkommende.

DTU forskeren har ret i, at der ikke på forhånd kan sættes direkte tal på, hvor mange arbejdspladser eller hvor megen økonomisk vækst et konkret transportanlæg som

eksempelvis den tredje Limfjordsforbindelse vil give anledning til. I dette tilfælde må man holde sig til "vikarierende" talstørrelser som fx tidsbesparelser, omfordelt og nyskabt trafik. De erhvervsmæssige virkninger vil også ofte først vise sig fuldt ud på lidt længere sigt.

En tredje Limfjordsforbindelse vest om Aalborg vil imidlertid forbedre transportgeografien for den vestlige del af Vendsyssel (repræsenteret ved et befolkning på over 100.000) afgørende. For resten af Vendsyssel og for den skandinaviske transittrafik via Frederikshavn og Hirtshals vil det medføre en øget sikkerhed mod forsinkelser i erhvervstrafikken. Hertil kommer at Aalborg- og Nørresundby-området får et mere stabilt og afbalanceret overordnet vejnet til gavn for både befolkning og erhvervsliv.

Jørgen Kristiansen
Uafhængig trafikforsker med tilknytning til AAU.
Herningvej 42,
9220 Aalborg Øst
jorgenkr@yahoo.dk

Jeppe Richs e-mail den 31. oktober 2013 til Jørgen Kristiansen:

Hej Jørgen,

Jeg er blevet bekendt med at citater fra en telefonsamtale jeg havde med Lars Løcke uden mit vidende og godkendelse er blevet anvendt i Nordjyske.

Jeg har skrevet til Lars [*Lars Løcke, erhvervsjournalist og forfatter til artiklen i NORDJYSKE den 13. oktober 2013*] at jeg finder dette meget utilfredsstillende så som sådan har du ret når du skriver at citaterne er taget ud af en sammenhæng.

Jeg synes eksempelvis at titlen er for hårdt strammet op. Dernæst er jeg citeret for at sige "Den viser, at sammenhængen mellem ny infrastruktur og virksomhedsetableringer eller fastholdelse af arbejdspladser er enten diffus eller ikke-eksisterende, siger lektor Jeppe Rich fra forskningsenheden DTU Transport".

Hvis denne sætning havde været til godkendelse ville jeg have formuleret den som:
"Den viser, at sammenhængen mellem ny infrastruktur og virksomhedsetableringer eller fastholdelse af arbejdspladser kan være enten diffus eller ikke-eksisterende, siger lektor Jeppe Rich fra forskningsenheden DTU Transport".

Lad mig dog alligevel give et svar på dit indlæg per 18/10 som du er velkommen til at uploade på jeres hjemmeside.

Du skriver "*Al international forskning de sidste 30-40 år peger på, at der kan være en stærk sammenhæng mellem transportinfrastruktur og regional erhvervsudvikling.*".

Det er korrekt at der kan være en sammenhæng, men siden det meget kendte papir af Aschauer (1989) med titlen "Is Public Expenditure Productive" hvor effekterne af offentlige investeringer påviseligt (er det senere blevet vist) var for høje har der været en langsom men sikker trend mod at den økonomiske vækst ikke er så tæt koblet til infrastruktur som man hidtil har antaget. Under alle omstændigheder er det meget afhængigt af typen af investeringer og hvor der investeres. Dette

giver anledning til at påpege, som jeg har gjort overfor Lars, at regionaløkonomiske vækst som måtte komme fra en 3. Limfjordstunnel ikke blot kan inddiskonteres per automatik eftersom størrelsesordenen er usikker. Så der kan være en effekt, men den kan ikke tages for givet og den er samtidigt usikker hvis den vel at mærke ikke er underbygget med grundige analyser.

Lad mig også kort kommenterer på citaterne fra Ulla Astman der som svar på mine citater i Nordjyske citeres for:

"Det kan godt være, at det ikke er videnskabeligt bevist, at en ny forbindelse vil gavne nordjysk erhvervsliv, men det her er jo ikke videnskab, siger hun."

Det er jeg faktisk ikke enig i eftersom det er ganske kompliceret at beregne væksteffekterne af en forøgelse i infrastrukturen. Man kan selvfølgelig henholde sig til påstande og gæt, men gør man det er effekterne selvsagt usikre eftersom de jo er baseret på et ikke oplyst grundlag.

"Jeg synes, at det er relevant, når erhvervslivets repræsentanter mener, at virkningen af en 3. Limfjordsforbindelse er positiv, siger hun."

Det er jo klart at erhvervslivet såvel som alle andre vil drage nytte af en ny forbindelse i form af reduceret rejsetid og mindre trængsel, men den gevinst skal jo forholdes til den omkostning en ny forbindelse har. Dette skal ikke ses i et regionalpolitisk lys men i et samfundsøkonomisk lys for hele landet som helhed så man ikke investerer i projekter der gør de få glade, men som koster samfundet penge som helhed. Det er her jeg påpeger, at eftersom størrelsen af de afledte regionale vækst effekter er usikre, så bør man som udgangspunkt lave en samfundsøkonomisk analyse uden disse effekter.

Jeppe Rich

Associate Professor, PhD, M.Sc.

DTU Transport

Technical University of Denmark, Department of Transport

Jørgen Kristiansens svar den 1. november 2013 til Jeppe Richs e-mail:

Hej Jeppe.

Mange tak for din mail, som jeg læste med stor interesse. I mailen kommenterer du såvel artiklen i Nordjyske den 13. oktober og mit indlæg i Nordjyske den 18. oktober 2013. Ja, der er stor forskel på "er" og "kan være".

Jeg vil lige understrege, at der – hvad du sikkert allerede er bekendt med - er gennemført en meget detaljeret VVM-redegørelse for den tredje Limfjordsforbindelse, som blev offentliggjort i august 2011 (dateret juni 2011). Redegørelsen omfattede blandt andet en traditionel trafikøkonomisk analyse for tre alternativer dvs. en udbygning af den eksisterende forbindelse (E45) med en paralleltunnel kombineret med udvidelse til flere spor nord og syd for tunnelen, samt for en vestlig forbindelse (henholdsvis Lindholmlinjen og Egholmlinjen). De vestlige forbindelser opnåede en intern rente på 7,8 pct. og udvidelsen af den eksisterende forbindelse en intern rente på 2,2 pct.

En trafikøkonomisk analyse kan vel betragtes som en meget snæver samfundsøkonomisk cost-benefit øvelse uden generende regionale effekter. Begrundelsen for projektet var derfor ikke

regional udvikling, men at den samlede kapacitetsgrænse for de to Limfjordskrydsende vejforbindelser forventes overskredet om få år.

Lokalt fravalgtes Lindholmlinjen, bl.a. grundet miljølemperne afledt af at den gennemskærer et tæt byområde. Der opstod samtidig en lokalpolitisk uenighed om, hvorvidt der skulle vælges en ny vestlig forbindelse over Egholm eller en udbygning af den eksisterende forbindelse. Det har nok været en hovedårsag til, at forbindelsen ikke kom med i det seneste trafikpolitiske forlig. De dygtige og ihærdige lobbygrupper mod en vestlig forbindelse fik derfor modspil af en støttekomité for Egholmlinjen. Det var først her, at spørgsmålet om regional udvikling for alvor kom ind i debatten, som du så også er blevet en del af (frivilligt eller ufrivilligt?).

Man kan selvfølgelig stille en række spørgsmål til forudsætningerne, herunder pålideligheden af de anlægsøkonomiske overslag og den trafikale konsekvensvurdering, i det trafikøkonomiske regnestykke. Begge de to "konkurrerende" alternativer vil opfylde kapacitetsbehovet, men der er en meget stor forskel på dem hvad angår de langsigtede konsekvenser for lokalisering og byudvikling i Aalborg området, ligesom den vestlige forbindelse forbedrer transportgeografien i Nordjylland, mens en udbygning af Limfjordstunnel-krydsningen sikrer bevarelse af "status quo". Her indgår så spørgsmålet om, hvorvidt en forbedret transportgeografi og en udbygning af det overordnede vejnet i Aalborg-området har nogen væsentlig betydning for mobilitet (herunder levevilkår) og erhvervsudvikling i den nordjyske region.

Til sidst, for ikke at gøre mit svar til dig meget længere: Jeg er enig med dig i de fleste af de betragtninger, som du præsenterer i din mail om vurdering af konsekvenser eller ej for erhvervsudvikling, men jeg er uenig i din slutkommentar til Ulla Astmans citater: Jeg mener for det første ikke, at selv en meget grundig erhvervsmæssig analyse, inklusive kvantificering af indikatorer, kan pakkes ind i en simpel cost-benefit analyse. Almindelig trafikteknisk sagkundskab vil også være utilstrækkelig i en sådan analyse.

For det andet mener jeg, at en samfundsøkonomisk analyse også bør kunne afgrænses til en regionaløkonomisk problemstilling. Det er en meget ideel betragtning at "*man ikke investerer i projekter der gør de få glade, men som koster samfundet penge som helhed*". Jeg vil blive positivt overrasket, hvis det er et princip der er håndhævet systematisk for større trafikinvesteringer i hovedstadsområdet, inkl. Femern Bælt forbindelsen som den tyske stat jo ikke ville bidrage til? Eller måske mener du med "de få" de 5-600.000 mennesker i Region Nordjylland?

Med venlig hilsen
Jørgen Kristiansen,
Aalborg den 1. november 2013