

**Indlæg bragt i Nordjyske Stiftstidende fredag den 9. februar 2018
(med overskriften "Nordjylland nedprioriteret")**

Nedprioritering af Nordjylland

Formand for Erhverv Norddanmark, Steen Royberg, havde (31.01.18) et fint indlæg, hvori han bl.a. pegede på den afvikling, som den nordjyske erhvervsudvikling kan løbe ind i, hvis der ikke anlægges en tredje Limfjordsforbindelse hurtigst.

Han nævnte også et beløb på ca. 900 mio. kroner, som det ifølge Vejdirektoratets beregning vil koste at udskyde forbindelsen fra 2020 til 2030 (jf. artikel i Nordjyske 27.01.18). Beløbet er fremkommet ved, at Vejdirektoratet i sin samfundsøkonomiske analysemetode har beregnet hvor store trafikantfordele - i form af bilisternes sparede tidsforbrug og kørselsomkostninger (samt sparede støjulempere og trafikulykker) - man vil gå glip af ved at udsætte projektet i ti år. Beløbet på 900 mio. kr. lyder ikke voldsomt. Men regionaløkonomiske udviklings- eller afviklingskonsekvenser, og andre såkaldte dynamiske eller strukturelle virkninger, indgår slet ikke i beregningen. En udsættelse i nogle år kan desværre nemt indebære tab på to-cifrede milliardbeløb eller mere for den regionale økonomi, hvis nordenfjords virksomheder indskrænker eller lukker, samtidig med at der ikke sker forventede nyetableringer eller udvidelser.

Desværre er der for øjeblikket en manglende opbakning i Regering og Folketing til at se Limfjordskrydsningen som et vigtigt led i den internationale Jyllandskorridor. Tre fremtrædende folketingsmedlemmer fra Venstre (Hans Christians Schmidt, Kristian Pihl Lorentzen og Søren Gade) hævder i et indlæg i Nordjyske (23.12.17), at der intet råderum er til nye offentlige investeringer, og at Socialdemokratiets fastholdelse af Togfonden er en hovedårsag.

Aftalen om Togfonden blev indgået i 2014 mellem partierne i den daværende socialdemokratisk ledede regering (S, RV, SF), samt Dansk Folkeparti og Enhedslisten. Det væsentligste indhold i Togfonden er imidlertid elektrificeringsprogrammet (som også er tiltrådt af den nuværende regering), og dyre baneprojekter mellem Aarhus og Odense for at realisere den såkaldte "Timemodel". Disse baneprojekter er endnu ikke vedtaget. Der investeres derimod lystigt for to-cifrede milliardbeløb i udbygning af metroen i hovedstaden og baneforbindelsen til Fehmern Bælt. Investeringer i udbygning af motorvejsnettet og andre statsveje ligger heller ikke stille. Af et oversigtskort på Vejdirektoratets hjemmeside fremgår det, at der er masser igangværende anlægsarbejder i Midtjylland og på Sjælland, men intet nord for en linje mellem Randers Fjord og Thyborøn. Hertil kommer at udvidelse af motorvejen over Vestfyn er på finansloven for 2018.

Venstre valgte med ovennævnte begrundelser at gå enegang med sit forslag om delvis brugerbetaling af Limfjordsforbindelsen for at fremme sagen. Men det var resultatløst: ingen penge på finansloven for 2018 til forbindelsen. Der er tale om en benhård regionalpolitisk nedprioritering af Nordjylland for øjeblikket, i forhold til resten af landet. Det bliver derfor op ad bakke for Steen Roybergs velbegrundede opfordring til, at folkevalgte på Christiansborg og nordjyske borgmestre står sammen, uanset partifarve, om at kræve en anlægslov på plads.

Jørgen Kristiansen
Julius Posselts Vej 13, 9400 Nørresundby
jorgenkr@yahoo.dk