

Nedenstående er et afkortet og redigeret uddrag på grundlag af et "synspunkt" og en "kronik" bragt i Nordjyske Stiftstidende henholdsvis 10. februar og 2. oktober 2016. Formålet er at pege på de problemer som såkaldte udkantregioner – i dette tilfælde Nordjylland – står overfor med henblik på at få tildelt en rimelig andel af den statslige finansiering af transportanlæg ("transportinfrastruktur").

Sikring af vej- og baneadgang til Vendsyssel

Den tredje Limfjordsforbindelse vest om Aalborg

Linjeføringen for en motorvej over Egholm (vest for Aalborg) er allerede vedtaget politisk, men der mangler stadig gennemførelse af en anlægslov i Folketinget. Den umiddelbare hindring er, at den tredje Limfjordsforbindelse tilsyneladende har stærke modstandere i Folketingets Transportudvalg ("Transport-, Bygnings- og Boligudvalget"). Både landspolitikere og forskere taler mest om behovet for udbygning af motorvejsnettet flere andre steder i landet. Hertil kommer manglende fokus på baneudbygningen nord for Limfjorden.

En vestlig vejforbindelse over Limfjorden – her i form af Egholmlinjen - skal opfylde tre behov:

- 1) forøgelse af den samlede kapacitet for vejtrafikken i Limfjordskrydsningen,
- 2) et overordnet vejnet der tilbyder en bedre transportgeografisk sammenhæng og fleksibilitet for hele Aalborg-området samt for det meste af Vendsyssel, og
- 3) en pålidelig og sikker forbindelse over Limfjorden for den regionale og internationale trafik i Jyllandskorridoren.

Det sidstnævnte behov er forudsætningen for en gunstig økonomisk udvikling i Vendsyssel og Nordjylland. Kun det førstnævnte behov ville blive opfyldt af et ekstra tunnelrør parallelt med den eksisterende Limfjordstunnel (E45).

Et væsentligt argument for en vestlig forbindelse er, at den samfundsøkonomiske forrentning er 3-4 gange højere (7,8 pct.) end udbygning med et ekstra tunnelrør (2,2 pct.) på E45. Dette skyldes en markant forbedret transportgeografi for en vestlig forbindelse. Den sikrer en bedre tilgængelighed for hele det vestlige Vendsyssel og Hanherred, og en mere sikker betjening af den fjordkrydsende trafik til/fra Norge og Vestsverige, med en positiv virkning på den regionale udvikling og jobskabelse.

Flere landspolitikere og forskere har imidlertid et mentalt billede af Jylland, der svarer til det geografiske logo for Sydsandinavien, som det regionale samarbejde "Europakorridoren" i det sydlige Sverige benytter. Her er "toppen af Danmark" skåret af Jylland:



Det alternative scenario, som heldigvis tegner sig - bl.a. ved en meget positiv udvikling af havnene i Vendsyssel – er, at hele Nordjylland indgår som en del af en aktiv transport- og økonomisk korridor, der forbinder Vestdanmark med Sydnorge, Vestsverige og Nordatlanten.

Er brugerfinansiering en mulighed?

Nogle indlæg har peget på muligheden for brugerfinansiering. Dette forekommer som en problematisk kopskat, da Vendsyssel normalt ikke betragtes som en ø men som en del af det jyske fastland, og da Limfjordskrydsningen også er del af en international vejforbindelse ("Jyllandskorridoren"). I efteråret 2016 afviste kontaktudvalget for Nordjylland - bestående af de 11 borgmestre og regionsformanden - brugerudbetaling, hvis den bliver i form af en speciel nødløsning for Nordjylland.

Når brugerfinansiering er kommet på tale for et vejanlæg, der andre steder i landet ville blive finansieret direkte fra statsbudgettet, skyldes det imidlertid en hidtidig politisk uenighed mellem flere nordjyske folketingsmedlemmer. Først hvis der med tiden indføres kørselsafgifter ("roadpricing") for hele det overordnede vejnet i Danmark, kunne en brugerbetaling realpolitisk set komme på tale.

Der er mere realisme i at indføre en etapedeling indenfor rammerne af en anlægslov for hele strækningen som foreslået af Rasmus Prehn (A), fx med forbindelse fra E45 op til Ny Nibevej som første etape.

Udbygning af baneforbindelsen er nødvendig - men ikke et alternativ

Repræsentanter for modstanderne af en tredje Limfjordsforbindelse vest om Aalborg (bl.a. Enhedslisten, SF og Alternativet) har hævdet at en elektrificering af banenettet og "timemodellen" kan gøre den tredje Limfjordsforbindelse overflødig. At fremstille forbedring af banenettet i Vendsyssel og den tredje Limfjordsforbindelse som to alternativer er helt ved siden af. Der er kun relevant hvis man har det scenario i hovedet, at Vendsyssel skal afvikles til kun at være en rekreativ og naturmæssig perle uden generende erhvervsudvikling.

Der er ikke megen hjælp at hente fra danske trafikforskere. Forklaringen kan være, at der indenfor den danske forskningsverden stort set ingen interesse er for maritim transport, godstransport, banetransport, og trafiksystemets betydning for regional udvikling. I et temanummer i fagbladet "Ingeniøren" fra 17. juni 2016 om højhastighedstog fremgår det af udtalelser fra flere trafikforskere, at man er enig i at der skal elektrificeres evt. til Aalborg, men heller ikke længere. De foreslår at prioritere den østjyske bane til Aarhus, og peger på at banerne nord for Aarhus, hvor der ikke bliver penge til elektrificering, kan få stillet de "driftssikre" IC4 dieseltog til rådighed! En af trafikforskerne foreslog endda at banen til Frederikshavn nedlægges.

I et indlæg i Nordjyske Stiftstidende i juni 2016 mente folketingsmedlemmer fra nogle af forligspartierne for Togfonden også, at elektrificeringen i første fase kun skal gå til Aalborg. Rasmus Prehn og Peter Duetoft fra Socialdemokratiet pegede dog på, at elektrificering af banerne i Vendsyssel er en forudsætning for at få mere gods på banen.

Her indtager trafikhavnene i Hirtshals og Frederikshavn en nøgleposition. Dette er hovedargumentet for at elektrificere og modernisere banenettet hertil. Især for Hirtshals

vedkommende er der store potentialer for at overføre en del af godstransporten fra vej til bane. Det kræver både en tredje Limfjordsforbindelse, og en modernisering af banenettet nord for fjorden. Det glemmes ofte, at den tredje Limfjordsforbindelse er en nødvendig del af en bæredygtig løsning set i sammenhæng med banetransporten. Hvis den tredje Limfjordsforbindelse udsættes på ubestemt tid, indsnævres den allerede eksisterende flaskehals for den Limfjordskrydsende vejtrafik. Det kan indebære en stagnation i havne- og erhvervsudviklingen, og så kan man med rette hævde, at det vil være langt billigere at hive skinnerne op nord for fjorden og kun transportere kollektive passagerer med busser. Men hvis skinnerne allerede er der og banen elektrificeres, kan her transporteres både gods og passagerer.

Slutbemærkninger

At Enhedslisten går imod vejanlægget er ikke overraskende, da de aldrig har deltaget i de ellers brede trafikpolitiske aftaler, på nær togfonden. Men også SF og Alternativet er tilsyneladende imod vejanlægget, og Det Radikale Venstre er ganske uafklaret. Venstres og Dansk Folkepartis medlemmer har lurepasset og afventet en landspolitisk prioritering mellem konkurrerende motorvejsprojekter. Socialdemokratiet er derimod lokalt gået meget aktivt ind i fremme af den tredje Limfjordsforbindelse.

Nordjylland og Aalborg-området vil inden længe komme i en desperat trafik situation, som kan medføre at hele regionen kommer til at stagnere økonomisk. Hvis den tredje Limfjordsforbindelse skal op på toppen af listen for regeringens næste udspil til finanslov, kræves det at et stort flertal af de nordjyske folketingsmedlemmer – uanset partifarve – fremover trækker på samme hammel og kæmper målrettet for projektet. Jf. beslutningsforløbet om motorveje til Nordjylland tilbage i 1980'erne, hvor det lykkedes. Samtidig skal man hurtigt i gang med en etapevis statsfinansiering af vest-forbindelsen over land.

Det hævdes blandt modstandere, at de anslåede ca. 7 mia. kr. for en tredje Limfjordsforbindelse er for meget. Men set i forhold til befolkningstallet er det en "beskeden" størrelse sammenlignet med hovedstadsområdet og dets eksterne forbindelser. Her når de samlede anlægsinvesteringer alene til vejinfrastruktur op på et trecifret milliardbeløb. Erfaringerne viser imidlertid, at skal Nordjylland have tildelt større statsbevillinger til et infrastrukturprojekt, så kræves der tværpolitisk enighed og samspil mellem et flertal af de nordjyske folketingsmedlemmer udadtil.

Jørgen Kristiansen
Tidligere trafik-og regionalforsker ved AAU.
Julius Posselts Vej 13,
9400 Nørresundby
jorgenkr@yahoo.dk