

## **Vej- og baneadgang til Vendsyssel – en bæredygtig løsning**

NORDJYSKE har de foregående måneder bragt en del indlæg om brugerfinansiering af den tredje Limfjordsforbindelse, og om modernisering (herunder elektrificering) af banenettet i Vendsyssel. Senest har kontaktudvalget for Nordjylland - bestående af de 11 borgmestre og regionsformanden - afvist brugerudbetaling, hvis den bliver i form af en speciel nødløsning for Nordjylland. Brugerbetaling var også et af hovedemnerne på Nordjysk Åbningsdebat den 26. september 2016.

Problemet er, at den tredje Limfjordsforbindelse tilsyneladende er forsvundet fra den politiske radarskærm. Både landspolitikere og forskere taler for øjeblikket kun om behovet for udbygning af motorvejsnettet flere andre steder i landet, fx en midtjysk motorvej, udbygning af E45 mellem Aarhus og Skanderborg, motorvej til Kalundborg, og motorvejsprojekter i hovedstadsområdet.

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 eller manglende afklaring fra de nordjyske folketingsmedlemmer.

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 lokalt gået meget aktivt ind i fremme af den tredje Limfjordsforbindelse, men det har medvirket til at projektet er gået i stampe, at partiets trafikpolitiske ordfører indtil fornylig ikke har været en engageret tilhænger af en vestlig forbindelse.

En vestlig fjordforbindelse – her i form af Egholmlinjen - skal opfylde tre behov: 1) forøgelse af den samlede kapacitet for vejtrafikken i Limfjordskrydset, 2) et overordnet vejnet der tilbyder en bedre transportgeografisk sammenhæng og fleksibilitet for hele Aalborg-området samt for det meste af Jammerbugt Kommune, og 3) en pålidelig og sikker forbindelse over fjorden 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.

At fremstille elektrificering 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. Det er således uden for virkelighedens verden at hævde, som Per Clausen fra Enhedslisten m.fl. gør, at en elektrificering af banenettet kan gøre den tredje Limfjordsforbindelse overflødig. Indtil videre er det vist kun i Nordkorea – af hele Verden - det er lykkedes at bremse væksten i biltrafikken.

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 foreslår endda at banen til Frederikshavn nedlægges.

I et indlæg i NORDJYSKE i juni 2016 mener folketingsmedlemmer fra nogle af forligspartierne for Togfonden - SF, Radikale Venstre, Socialdemokratiet, samt Enhedslisten - også at elektrificeringen i første fase kun skal gå til Aalborg. Rasmus Prehn og Peter Duetoft fra Socialdemokratiet peger dog på, at elektrificering af banerne i Vendsyssel er en forudsætning for at få mere gods på banen.

Men det fremhæves ikke, at den tredje Limfjordsforbindelse er en nødvendig del af en bæredygtig løsning. 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.

Flere landspolitikere og forskere har således et mentalt billede af Jylland, der svarer til det geografiske logo af Sydkandinavien, 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. 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, når bortses fra den inderligt overflødige stikbane til lufthavnen.

Brugerbetaling for den fjordkrydsende vejtrafik er isoleret set en meget dårlig idé. Vendsyssel er jo ikke en ø men en del af hovedlandet. Det fremgik af åbningsdebatten den 26. september, at der er delte meninger om brugerbetaling. Der var til gengæld enighed mellem de nordjyske folketingsmedlemmer om, at den tredje Limfjordsforbindelse var røget ned på bunden af regeringens prioriteringsliste. Nordjylland og Aalborg-området vil inden længe komme i en desperat trafik situation, som kan medføre at hele regionen kommer til at stagnere økonomisk.

Nogle af deltagerne i åbningsdebatten mente derfor, at hvis det skal lykkes hurtigt at få den tredje Limfjordsforbindelse op på toppen af regeringens prioriteringsliste, vil det være at foretrække at der indføres en delvis brugerbetaling. Kun selve fjordkrydsningen gennem en tunnel syd for Egholm bør accepteres som midlertidigt finansieret med brugerbetaling. Det er nødvendigt i givet fald at indføre brugerbetaling både for Limfjordstunnellen og Egholmlinjen. Hvis den kun indføres for Egholmlinjen, vil trafikken på denne rute blive reduceret, og tilbagebetalingsperioden vil blive meget lang, eller de årlige udgifter til renter og afdrag vil langt overstige indtægterne fra brugerbetaling. Begge ruter skal inddrages, hvis lånet skal afdrages indenfor en overskuelig årrække og med en begrænset afgift.

Hvis den tredje Limfjordsforbindelse skal op på toppen af listen for regeringens 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.

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