



Den 25. oktober 2012

Analyse: Ny bro vil booste øst-vest-trafikken

”Antallet af personrejser på tværs af Storebælt og Kattegat ventes at vokse betydeligt frem til 2030 – men mest hvis der opføres en Kattegat-bro.” Det skriver JP Aarhus søndag d. 21. oktober 2012 i forbindelse med offentliggørelsen af en ny analyse om en fast Kattegatforbindelse, udarbejdet af Rambøll for Kattegatkomitéen.

Persontrafikken mellem Øst- og Vestdanmark vil ifølge artiklen i Jyllands-Postens Aarhus-sektion stige betydeligt frem til 2030, uanset om der opføres en fast forbindelse over Kattegat eller ej:

’Uden en bro forventes transporten at øges fra 33,9 mio. til 46,4 mio. mennesker pr. år. Etableres der en fast forbindelse vil persontallet, der rejser mellem øst og vest, imidlertid være 52,6 mio., vurderer ingeniør- og konsulentfirmaet Rambøll i en ny rapport, som er lavet for Kattegatkomitéen.’

Tallene indikerer således, at der genereres et trafikspring på mere end 6 mio. rejsende, hvilket JP Aarhus skriver skyldes, at der vil være flere rejsende som følge af den forbedrede tilgængelighed.

Avisen skriver om vurderingen af trafikspringet:

’Rambøll medgiver i sin analyse, at størrelsen på et trafikspring ”er meget svær at vurdere”, men har skelet til, hvordan det er gået på Storebælt og Øresund.’

”Trafikspringet ved en Kattegatforbindelse er i Rambøll-analysen lavt sat,” siger formanden for Kattegatkomitéen, tidligere trafikminister Jens Kampmann’, supplerer JP Aarhus.

Ifølge avisen ønsker transportminister Henrik Dam Kristensen (S) ikke at kommentere den nye analyse. Han venter derimod ligesom alle andre politikere, på færdiggørelsen af den omfattende trafikanalyse som DTU står for.

Kattegatkomitéens formand siger til avisen, at en afgørelse ikke kan komme hurtigt nok: ”Uanset om man er tilhænger af en Kattegatforbindelse eller ej, er det nødvendigt med en afklaring, fordi debatten skygger for andre trafikinvesteringer. Lige nu er alt gået dødt.”

Han siger ligeledes, at afgørelsen om en fast forbindelse over Kattegat er blevet skubbet af politikerne under henvisning til, at projektet ikke var tilstrækkeligt undersøgt. Han udtaler til avisen at:

”Det er, hvad jeg kalder en skræk for de store tal. Men beløbet er ikke afgørende. Det er, om gælden kan tilbagebetales, og det kan den”.

Ifølge artiklen siger Kattegatkomitéens formand, at der traditionelt er en vis modstand og forskrækkelse over store projekter. Når først infrastrukturen er etableret, svækkes modstanden dog.

Trafikforsker Per Homann Jespersen fra Roskilde Universitet er ifølge JP Aarhus enig i, at en snarlig beslutning om Kattegatforbindelsen er nødvendig. Han udtaler:

”Vigtige projekter kommer ikke videre, før den beslutning er taget. Det drejer sig bl.a. om, hvordan timeplanen for tog mellem Aarhus og Odense realiseres og om hvordan vejkapaciteten over Lillebælt kan forøges. Hvis man beslutter sig for en Kattegat-forbindelse, er disse projekter overflødige i en rum tid”.

Ifølge avisen udtaler trafikforsker fra Aalborg Universitet Harry Lahrmann, at et andet aspekt man bør være opmærksom på ved en fast Kattegatforbindelse, er CO₂ udledning: ”En Kattegatforbindelse vil alt andet lige gøre det markant vanskeligere at opnå de CO₂-mål, der er sat for transportsektoren”.