



Den 25. februar 2013

Det ny Danmark

Kronik i Politiken d. 19. februar 2013 af medlemmer af Kattegatkomitéen

Bent Hansen, regionsrådsformand i Region Midtjylland

Steen Bach Nielsen, regionsrådsformand i Region Sjælland

Ulla Astman, regionsrådsformand i Region Nordjylland

Transportminister Henrik Dam Kristensen erkender, at Kattegatforbindelsen vil skabe et helt nyt Danmark og har netop nedsat en politisk kontaktgruppe om forbindelsen.

Glem asfalten, brokonstruktionen, landanlæggene, linjeføringen og prispolitikken. Det har de fleste af os nemlig glemt, så snart forbindelsen er der. Vi er bare borgere i det ny Danmark.

Det centrale spørgsmål er, hvilken vision vi har for, hvordan samfundet skal se ud. En fast Kattegatforbindelse er ligesom al anden infrastruktur blot byggesten til at opnå det samfund, vi ønsker. Et samfund, hvor vi lettere og bedre kan udnytte alle de ressourcer, vi tilsammen har.

Danmark befinder sig ligesom store dele af den vestlige verden i en krise. Det fylder rigtig meget på den politiske dagsorden. Derfor kan det i det daglige være svært at hæve sig op og se, hvordan der kan se ud på den anden side af krisen.

Tiden er inde til at sætte ord på, hvilket Danmark vi ønsker i fremtiden. På trods af krise er det nu, vi skal i gang med at bygge fremtiden.

Statsministeren sagde i sin nytårstale, at det er tid til forandring, og at historien har vist, at vi er omstillingsparate.

Krisen skal bruges til at ændre kurs mod et nyt samfund. Globaliseringen har gjort verden mindre, men i Danmark er afstandene stadig store, når vi måler i den tid, det tager at komme fra sted til sted.

Den demografiske udvikling er i mange år gået i retning af, at flere og flere – især kvinder – flytter til de større byer. Det er en udvikling, som det er svært at gøre noget ved. Men vi kan lave tiltag, som gør centrene større eller mindre.

Danmark er et geografisk og befolkningsmæssigt lille land. Skal vi fortsat være konkurrencedygtige på en række områder, er vi nødt til at samle vore ressourcer. Det gør vi ved at rykke tættere sammen. Ikke nødvendigvis geografisk, men i tid. En fast Kattegatforbindelse er et middel til, at vi kommer tættere på hinanden.

Med en fast Kattegatforbindelse vil rejsetiden med tog mellem København og Aarhus komme ned på én time. Det er den tid, det i dag tager med offentlig transport fra Taastrup til Nærum, og som de færreste vel opfatter som en barriere.

I en fremtid med en fast Kattegatforbindelse kan store dele af Østjylland og hovedstadsområdet således også opfattes som et samlet område, ligesom hele Østdanmark i dag er et samlet arbejdsmarked. I dag kan man uden problemer bo i Taastrup og arbejde i Nærum. Fremover vil man kunne bo i Aarhusområdet og arbejde i København eller omvendt.

Vi tvivler på, at vi kan skabe den ønskede udvikling og forandring ved blot at fortsætte udbygningen af den eksisterende infrastruktur. I stedet bør vi se, om der er andre og bedre muligheder.

Danmark er i dag kædet sammen af det såkaldte store H, som består af den østjyske motorvej fra grænsen til Nordjylland, motorvejen mellem Helsingør og Rødby og endelig motorvejen mellem København og Esbjerg over Fyn.

Også den kollektive trafik er bygget op om det store H. Den timemodel, som mange i Folketinget snakker om, regner med en transporttid på én time mellem København og Odense, én time mellem Odense og Aarhus og én time mellem Aarhus og Aalborg. Den placerer København længst ude. Vi ønsker i stedet en ny timemodel med udgangspunkt i Danmarks hovedstad København, hvorfra det med tog tager én time til Odense, én time til Aarhus og to timer til Aalborg. Det kalder vi den nye timemodel. Toget vil for alvor blive hurtigere end bilen, og det vil få flere mennesker til at tage toget.

Det er også på tide, at vi begynder at tænke på, hvordan Danmark bedst kan kobles op på det europæiske højhastighedsnet. For os at se består den ideelle løsning i en trekantsforbindelse, hvor København–Hamburg via Femern er det ene ben, Aarhus–København via Kattegat det andet ben og Aalborg–Hamburg det tredje ben.

Da det store H blev besluttet, var det uden tvivl en rigtig beslutning, fordi det var sådan Danmark så ud dengang. Samfundet var anderledes. Vi var hovedsagelig beskæftiget i landbruget og i industrien. Vi havde ikke det samme behov for mobilitet.

Men i dag er det anderledes, og det er nødvendigt at tænke nyt, hvis landet skal hænge sammen på en måde, så vi bedst kan udnytte de ressourcer, vi i fællesskab besidder.

Lad os komme med nogle eksempler.

Der er udbredt enighed om, at uddannelse og forskning er blandt vores vigtigste ressourcer. Derfor skal de udnyttes optimalt. I Danmark er der otte universiteter, som er geografisk fordelt i landet og derfor i en vis udstrækning har hvert sit opland. Mange af de uddannelser, der udbydes, er de samme, og universiteterne kæmper om at positionere sig som det bedste.

I stedet for konkurrence tror vi mere på samarbejde. Hvorfor skal alle universiteter kunne tilbyde alt? Vi tror, at et meget større samarbejde mellem universiteterne vil være til gavn for både universiteterne selv, men i høj grad også for de studerende. Viden og forskning vil blive bragt op på et højere niveau.

Der bliver jævnligt offentliggjort ranglister over verdens universiteter. Man skal kigge langt nede på disse lister for at finde de danske universiteter. Hvis vi vil have uddannelse i verdensklasse, skal forskning og undervisning også være i verdensklasse. Det er en af de ting, som de politiske partier er enige om. Men hvad skal der så til for at nå hertil? Det er nødvendigt at tænke uddannelse og forskning på en anden måde.

Mange mennesker er på den ene eller anden måde tilknyttet universiteterne, anslået ca. 3 % af befolkningen. Tilsammen er universiteterne en af landets største arbejdspladser. Ved at koordinere ressourcerne kan vi få endnu mere ud af det.

Med en fast Kattegatforbindelse vil både undervisere og studerende let kunne bevæge sig mellem de forskellige undervisningssteder. Der giver mulighed for at få samlet den bedste og mest specialiserede forskning inden for et bestemt område på ét sted. Tilsvarende kan uddannelserne blive mere specialiserede, når den samme uddannelse ikke skal tilbydes alle steder.

Så betyder det lige pludselig mindre, om man studerer i Aalborg, Aarhus, Odense, Roskilde eller København. Man vil uden problemer kunne have fag på flere forskellige lokationer og dermed sikres den højest kvalificerede undervisning.

Nogenlunde samme problematik finder vi, når det gælder hospitalerne. Når vi bliver syge, vil vi gerne have den bedst mulige behandling. Jo mere kompliceret sygdommen er, jo større krav stilles der til speciallægerne. Vi er allerede nået langt med hensyn til at samle specialerne, og med de nye supersygehuse tages der endnu et skridt i den retning. Her bliver det muligt at have højt specialiserede læger, som vil kunne tage sig af langt de fleste sygdomme.

Men der er også brug for højteknologisk og avanceret udstyr, som er dyrt og i sagens natur ikke kan være på alle hospitaler. Ved et samarbejde mellem hospitalerne kan man sikre, at den bedste ekspertise og de dygtigste læger er til rådighed for hele befolkningen.

Med en fast Kattegatforbindelse betyder det ikke så meget, hvor man skal til undersøgelse eller indlægges, fordi det er hurtigt at komme frem og tilbage – også for de pårørende, som skal på besøg.

Virksomhedsstrukturen i Danmark er præget af megen produktionsindustri i Vestdanmark, mens Østdanmark er præget af serviceerhverv. Øst og Vest er således dybt afhængige af hinanden, og det er vigtigt at kunne trække dygtige folk begge veje, så der opnås en større vekselvirkning mellem de to sektorer.

Et eksempel på, at det er vigtigt med et tæt samarbejde, er fødevarereproduktionen. Den foregår hovedsagelig i Jylland, men mange følgeerhverv ligger i hovedstadsområdet. Landbohøjskolen med forskning og uddannelse inden for fødevarerområdet ligger i København, men har brug for et tæt samarbejde med produktionen. En fast Kattegatforbindelse vil lette samarbejdet mellem de forskellige niveauer inden for fødevarereproduktionen og være med til at højne kvaliteten af fødevarerne. Dette er blot ét eksempel.

Et andet eksempel kunne være inden for energi- og miljøteknologi. Her har Danmark allerede en styrkeposition med store produktionsvirksomheder i vest og de fleste forsknings- og udviklingsaktiviteter i øst, bl.a. på DTU. Der er basis for, at vi med vores særlige kompetencer kan udvikle en meget stærk og verdensførende klynge på området.

Hvis denne tætte vekselvirkning mellem øst og vest bliver mulig, vil det styrke de danske virksomheder i den internationale konkurrence.

Københavns Lufthavn skal være hele Danmarks lufthavn, og der skal fortsat være direkte oversøiske forbindelser fra København. Derfor skal lufthavnen styrkes i forhold til andre europæiske lufthavne og gerne øge sin markedsandel. Københavns Lufthavn må ikke risikere at ende som fødelufthavn til fx den nye lufthavn i Berlin eller til Frankfurt, London eller Amsterdam.

At have direkte forbindelser til de øvrige kontinenter kræver et stort opland. I dag kan cirka 2,6 mio. mennesker nå til Københavns Lufthavn inden for en time – inklusive svenskerne. I München, Frankfurt, Paris og Amsterdam er disse tal to-tre gange højere.

Københavns Lufthavn fik udvidet sit opland mod vest med Storebæltsforbindelsen og mod øst med den faste Øresundsforbindelse. Når Femernforbindelsen står klar, bliver oplandet mod syd også udvidet. Herefter er turen kommet til også at udvide oplandet til den anden side af Kattegat.

Vi bør stå sammen om at sikre, at København også fremover skal være Danmarks internationale lufthavn. Det kræver let tilgængelighed fra hele landet og en drastisk nedsættelse af rejseløbetiden, så Københavns Lufthavn forbliver attraktiv. I en globaliseret verden er det vigtigt – ikke mindst for industrien, erhvervslivet og forskningen - at der er direkte oversøiske forbindelser, så man kan komme til fx Montreal eller Beijing uden at skulle skifte undervejs.

En fast Kattegatforbindelse vil øge oplandet betydeligt for Københavns Lufthavn. Hvis man kan sætte sig i et højhastighedstog i Aarhus og stå i Københavns Lufthavn én time senere, bliver det lige pludselig mere attraktivt at rejse ud via København. Og Københavns Lufthavn vil stå meget stærkere i konkurrencen med andre internationale lufthavne.

Alt i alt vil en fast Kattegatforbindelse betyde et markant løft for lufthavnen i København. Ligeledes vil en styrkelse af Københavns Lufthavn gavne øvrige danske lufthavne med stor indenrigs- og udenrigs- trafik, fordi opmærksomheden på det danske marked vil blive øget.

Der er mange eksempler fra andre lande på, at man ved at forbinde to vækstområder med en væsentlig kortere transporttid opnår en katalysatoreffekt.

Herhjemme er Storebæltsforbindelsen et godt eksempel på, hvad en fast forbindelse kan betyde for udviklingen. Det blev med ét almindeligt at pendle mellem Odense og København. Også Jylland kom tættere på hovedstaden. Med en Kattegatforbindelse vil der spares endnu mere tid, og det vil uden tvivl betyde et boost for udviklingen på begge sider af Kattegat. Helt nye områder vil blive attraktive for bosætning og erhvervslokalisering, bl.a. Nordvestsjælland og Himmerland.

I en tid hvor statskassen stort set er tom, er det vigtigt at tænke i alternativer. En fast Kattegatforbindelse skal brugerfinansieres ligesom de andre store bro- og tunnelprojekter: Storebælt, Øresund og Femern. Det vil sige, at vi får et stykke infrastruktur, som ikke belaster statskassen.

Undersøgelser, som Rambøll har foretaget, viser, at uden en fast Kattegatforbindelse vil det store H skulle udbygges for 91 mia. kr. frem mod 2050, hvis trafikken skal kunne afvikles nogenlunde problemfrit. Med en fast Kattegatforbindelse, som vil tage en del af trafikken, falder investeringsbehovet til 47 mia. kr. Det vil sige besparelser på 44 mia. kr. – vel at mærke uden at det går ud over fremkommeligheden. Det er penge, som kan bruges til investeringer andre steder i Danmark eller hjælpe den slunkne statskasse.

KPMG har set på rentabiliteten af projektet, og deres beregninger viser, at selve Kattegatforbindelsen (kyst til kyst) vil kunne betales tilbage på 25-29 år afhængig af trafiktal og billetpris. Skal også landanlæggene, det vil sige vej- og banetilslutninger, betales via brugerbetaling, forlænges tilbagebetalingstiden med 6-12 år. Nogle af disse landanlæg forventes bygget under alle omstændigheder, fx styrkede vejforbindelser til Kalundborg. Alt i alt er det altså tale om en sund og fornuftig økonomi, som kan sammenlignes med tilbagebetalingstiden for de andre store projekter.

En fast Kattegatforbindelse vil sikre transportkapaciteten på tværs af landet mange år frem i tiden. Uden Kattegatforbindelsen vil det være nødvendigt at bygge en ny Storebæltsforbindelse senest i 2050.

Også for miljøet vil Kattegatforbindelsen være en gevinst, fordi der spares mange kilometer på vejene, og fordi flere tager toget. Grontmij har beregnet, at Kattegatforbindelsen vil betyde en reduktion på cirka 500.000 tons CO₂ om året.

Vi ser for os et Danmark med et fælles arbejdsmarked, med virksomheder og videninstitutioner, som samarbejder og deler viden, et fleksibelt uddannelsessystem, et højt specialiseret sundhedsvæsen m.v. Kort sagt et Danmark, hvor afstanden ikke er en barriere, og hvor man hurtigt og let kan komme rundt i landet.

For at nå denne vision er det nødvendigt at binde landet sammen med en fast Kattegatforbindelse.

Vi har bemærket, at transportminister Henrik Dam Kristensen har udtalt, at en Kattegatforbindelse er hele Danmarks forbindelse, og at den på afgørende vis vil ændre Danmarks geografi og må forventes at få omfattende konsekvenser for landsdelstrafikken og udviklingen i erhvervslivet, bosætning og meget mere.

Derfor ser vi frem til det arbejde, transportministeren har inviteret til. Sammen med ham skal de fem regionsrådsformænd, formændene for de fem kommunekontaktråd og formanden for Kattegatkomitéen deltage i en politisk kontaktgruppe med en fast Kattegatforbindelse på dagsordenen.

En forbindelse, hvor det i første omgang drejer sig om asfalt, skinner og beton, men som reelt er grundlaget for at skabe et nyt Danmark.