



## Kattegatforbindelsen handler om vækst og udvikling

*Kronik i Jyllands-Posten d. 14. maj 2014 af*

*Jens Kampmann, formand for Kattegatkomitéen*

*Martin Damm, borgmester i Kalundborg Kommune*

*Bent Hansen, regionsrådsformand i Region Midtjylland*

*Ulla Astman, regionsrådsformand i Region Nordjylland*

*Jacob Bundsgaard, borgmester i Aarhus Kommune*

Her i foråret offentliggjorde Transportministeriet ”Afrapportering af de strategiske analyser”. Det er analyser, som blev sat i gang helt tilbage i 2009 med aftalen ”En grøn transportpolitik”.

Strategiske analyser er en enestående mulighed for at tænke nyt og langsigtet. Vores forhåbninger var derfor store, da det blev besluttet at sætte en række strategiske analyser i gang på infrastrukturområdet. For første gang ville man hæve sig op i et helikopterperspektiv, før man traf politiske beslutninger om udbygningen af infrastrukturen – troede vi!

Men vi savner stadig en overordnet debat om, hvordan Danmark skal se ud i fremtiden, og dermed hvordan vi skal indrette vores infrastruktur til at understøtte denne udvikling. Hvilke visioner har vi for 2040 eller 2050 eller endnu længere frem? Denne debat er vi ikke gode til at tage i Danmark. I stedet er vi tilbøjelige til at nøjes med feberredninger.

Vores vision er et sammenhængende Danmark, hvor alle dele af landet bidrager til vækst og udvikling. Danmark er et forholdsvis lille land, og det er derfor nødvendigt, at vi rykker sammen for bedre at kunne udnytte den viden og de potentialer, der er i forskellige egne af landet. En fast Kattegatforbindelse skal være med til at gøre visionen til virkelighed.

Der er efterhånden kommet en erkendelse af, at vi ikke kan leve af viden og service alene, men også skal have produktionsvirksomheder, hvor vi kan afprøve vores viden i praksis. For at kunne få et samspil mellem produktion på den ene side og viden og service på den anden side er det nødvendigt med et tæt samarbejde mellem Vestdanmark og Østdanmark. Skal Danmark rykke op i verdensklassen og de danske virksomheder være klædt på til at klare sig i den internationale konkurrence, er det vigtigt, at hele landet står sammen.

Det gælder ikke kun for samspil mellem viden og produktion. På en lang række andre områder vil Kattegatforbindelsen være med til at give Danmark et boost, når transporttiden mellem øst og vest nedsættes drastisk.

Det gælder inden for sundhedsområdet, hvor de store sygehuse i langt højere grad vil kunne samle specialerne, så vi alle er sikre på at få den bedste behandling, hvis vi skulle blive syge.

Det gælder også for undervisning og forskning, hvor de forskellige universiteter og andre uddannelsessteder vil kunne få et langt bedre samarbejde. Det er en kendsgerning, at vi i højere og højere grad skal leve af viden og avanceret industriproduktion i fremtiden, og det er et område, hvor vi allerede i dag står stærkt. Men vi risikerer meget let at blive overhalet af andre lande, hvis vi ikke samler kræfterne.

Vi lever i en globaliseret verden. Det betyder, at vi skal have hurtig og nem adgang til resten af verden. Derfor er det vigtigt at bevare Københavns Lufthavn som en lufthavn med direkte oversøiske forbindelser. Lufthavnen har brug for at udvide sit opland, hvis den skal fastholde sin stærke position. Andre store lufthavne i Nordeuropa har et betydeligt større opland, og scenariet er, at Københavns Lufthavn ender med at blive fødelufthavn til disse. Det vil være dårligt for vores konkurrenceevne. Stockholm er allerede ved at positionere sig som Skandinaviens største lufthavn, og den nye lufthavn i Berlin vil også gå på hugst i København, ligesom Hamburg allerede har gjort det i Jylland.

Selv om mere og mere klares over internettet, vil det stadig være nødvendigt, at mennesker og materialer kan komme frem og tilbage om 30 år, hvis vi skal klare os i konkurrencen. Det personlige møde er vigtigt – også i fremtiden. Det er her, man får de gode ideer, og de rigtige løsninger udvikles.

Transportminister Magnus Heunicke har flere gange sagt, at en Kattegatforbindelse er et meget visionært projekt, som har potentiale til at ændre Danmarks geografi på samme måde, som Storebæltsforbindelsen gjorde det. Det er vi meget enige i.

Men så skal folketingspolitikere også turde tænke visionært! Den langsigtede infrastruktur skal tænkes på plads, før man investerer yderligere i den overordnede infrastruktur. Selv om vi ikke forestiller os en Kattegatforbindelse om 10 år, er det nu, der skal træffes en principbeslutning, så planlægningen af den øvrige infrastruktur kan understøtte en kommende Kattegatforbindelse.

Uden Kattegatforbindelse risikerer vi, at Danmark knækker midt over. Det ligger lige for, at Jylland orienterer sig mod syd og Hamburg. Når man kommer fra nord, kan man lige så godt fortsætte sydpå i stedet for at dreje fra ved Lillebælt. De tre vstdanske regioner og en række kommuner arbejder allerede i dag sammen med Nordtyskland om den såkaldte Jyllandskorridor. Dette samarbejde kan meget vel udvikle sig, så hovedstadsområdet bliver valgt fra, og vi står med et todelt Danmark.

På samme måde orienterer hovedstadsområdet sig mod Sydsverige og med den kommende Femernforbindelse også sydpå mod Berlin. Danmark bliver således delt, så vi får parallelle udviklinger i øst og i vest. Det er ikke ubetinget godt for Danmark. Vi bør styrke et samlet Danmark indadtil, for at vi kan opbygge stærke relationer udadtil.

Med de strategiske analyser var muligheden der for at tænke helt nye tanker, at lade visionerne for det fremtidige Danmark udfolde sig. I mange år har landets infrastruktur været bundet op på det store motorvejs-H, som blev påbegyndt i 1960'erne. Dengang var det et godt og visionært projekt. Men nu skriver vi 2014. Vi har et helt andet samfund, og der skal nye løsninger til.

Nu er de fleste strategiske analyser færdige, og vi kan desværre konstatere, at det er så som så med helikopterperspektivet. Ja, det er nærmest blevet til et frøperspektiv, hvor man søger at løse de allermost presserende problemer og undlader at tænke langsigtet.

Vi havde set frem til en grundig analyse af en fast Kattegatforbindelse, som var en del af oplægget til de strategiske analyser, men desværre er denne analyse ikke blevet gjort færdig og derfor ikke afrapporteret sammen med de andre strategiske analyser.

Det skal vi beklage, for her i foråret, når forligspartierne sætter sig sammen om forhandlingsbordet, mangler der i virkeligheden en meget vigtig brik for at kunne træffe fremsynede beslutninger om, hvordan Danmark skal se ud i fremtiden.

Vores bekymring er, at man i de strategiske analyser udelukkende fokuserer på trafiktal. Det har der været en tendens til i de foreløbige beregninger for Kattegatforbindelsen. Selvfølgelig er det vigtigt, hvor mange biler og togrejsende, der rejser over Kattegat, fordi det er herfra, indtægterne skal komme til at betale for forbindelsen.

Men vi må på det kraftigste advare mod, at den egentlige årsag til, at vi skal have en fast Kattegatforbindelse glemmes. Forbindelsen vil være grundlaget for, at der kan skabes vækst og udvikling på tværs af landet. Og der er ingen tvivl om, at med kun en times transporttid mellem Aarhus og København vil der blive skabt nogle helt nye muligheder.

Togfonden DK, som blev aftalt i januar måned, er det første visionære projekt på infrastrukturuområdet i mange år. Men det ændrer ikke ved, at landets hovedstad placeres yderst ude med tre timers transporttid mellem København og Aalborg. Virkelig visionær bliver Togfonden DK først, når der også etableres en direkte forbindelse på én time mellem landets to største byer, København og Aarhus. Det kalder vi den rigtige timemodel!

En fast Kattegatforbindelse vil give en lang række dynamiske effekter, som vi så det med Storebæltsforbindelsen. Disse dynamiske effekter indgår ikke i den voldsomt forsinkede strategiske analyse for Kattegatforbindelsen. Det betyder, at politikerne på Christiansborg vil skulle tage stilling på grundlag af usikre trafiktal og ikke på grundlag af, hvilken betydning forbindelsen vil få for vækst og udvikling i Danmark.

Vi vil advare mod, at forligspartierne træffer beslutning alene ud fra de resultater, der kommer ud fra den meget tvivlsomme Landstrafikmodel, som hidtil ikke har kunnet bruges til de andre strategiske analyser, men udelukkende bliver brugt til analysen af Kattegat.

Det er på tide at hæve sig op i helikopterperspektivet og forestille sig fremtidens Danmark. Hvordan sikres de bedste vækst- og udviklingsbetingelser? For en gangs skyld at turde opstille nogle visioner og gå efter dem. Alternativet er en fortsættelse af en efterslæbende infrastrukturpolitik.

