

Det endte med et trafikalt bunkebryllup

Når samtlige partier i Folketinget går sammen om en infrastrukturaftale til 161 mia. kr., er der næppe det sogn i fædrelandet, som ikke i et eller andet omfang skal tilgodeses. Alligevel føler mange sig forfordelt, og blækket er dårligt tørt, før flere borgmestre rituelt taler om »klokkeklar underprioritering af hovedstadsområdet«. At glæde sig på andres vegne og at se Danmark som en helhed er ikke en paradisciplin blandt de selvcentrerede på stenbroen.

Set i et nationalt perspektiv rummer aftalen elementer af fornuft, men primært er der tale om investeringer, der burde have været foretaget for mange år siden – før trafikken sandede til med enorme tab af arbejdstid til følge.

Det giver mening at opgradere strækninger som Frederikshavn-Skagen, Herning-Ringkøbing, Regstrup-Kalundborg samt sørge for, at Frederikssundmotorvejen faktisk når frem til Frederikssund, og at Hillerødmotorvejen ikke slutter længe før Hillerød. Opgraderingen af Motorring 3, Motorring 4, Amagermotorvejen og Øresundsmotorvejen understreger, at Storkøbenhavn ikke er blevet glemt.

Der er tale om sognerådspolitik af værste skuffe, f.eks. når der tales om en fast forbindelse mellem Fyn og Danfoss.

Alt for sent skal motorvej E45 udvides, men helt ubegribeligt ikke til Randers uagtet den intense trafik mellem Aarhus og landets sjette største by. En tredje Limfjordsforbindelse er stærkt omstridt, da den krydser øen Egholm i Limfjorden. Omvendt trækker den trafikken vest om Aalborg til Hirtshalsmotorvejen, der er langt mere trafikeret end Frederikshavnmotorvejen og mere trafikeret end Herningmotorvejen mellem Herning og Silkeborg.

Af aftalens 161 mia. kr. frem til 2035 anvendes de 64 mia. kr. på veje, mens 86 mia. kr. går til jernbaner. Sidstnævnte har i årtier været en skamlet, når man ser på Danmarks teknologiske stade i øvrigt. Nok bliver der tale om forbedringer, men en afgørende opgradering er der ikke tale om. Der kommer en ny jernbane mellem Silkeborg og Aarhus, hvilket – ordentligt udført – er et meningsfyldt projekt. Togfonden DK eksisterer fortsat, men har nu en slutdato i 2035 i stedet for 2028, og vi ved fortsat ikke, om timemodellen er intakt. Noget tyder på, at det ikke er tilfældet.

Aarhus bliver udråbt som aftalens vinder, men det må bero på ukendskab. Letbanens anden etape vil forværre det trafikale kaos i midtbyen, og nu vil hovedfærdselsåren til Danmarks største industrihavn og Molslinjen i en lang årrække blive stærkt generet af bygning af tunnelen under Marselis Boulevard. At Aarhus ikke får en ny hovedbanegård i den vestlige del af byen i stedet for den nuværende sækbanegård, er ubegribeligt, da den for gennemkørende tog repræsenterer et tidsspilde på 15-20 minutter.

På alle måder er der tale om en særpræget aftale, idet partierne ikke er bundet af allerede igangværende infrastrukturprojekter, som indgår i aftalekomplekset. Regeringens støttepartier

»noterer sig«, at det har været et stærkt ønske hos V og K at afsætte penge til Hærvejsmotorvejen. V og K »noterer sig« omvendt forliget om Togfonden DK, som regeringen og dens støttepartier står bag. Der er tale om sognerådspolitik af værste skuffe, f.eks. når der tales om en fast forbindelse mellem Fyn og Danfoss.

På den anden side er det trafikale bunkebryllup positivt i den forstand, at der nu bør være ro om infrastrukturen frem til 2035, som er 100-året for den gamle Lillebæltsbro, som er essentiel for trafikken mellem landsdelene. Nu igangsættes en strategisk analyse af en ny vej- og togforbindelse over Lillebælt. Der er jo ingen grund til at forhaste sig.

<https://jyllands-posten.dk/debat/leder/ECE13080104/det-endte-med-et-trafikalt-bunkebryllup/>