

Kattegatforbindelsen – Idekonkurrence - tidlig høring

Sendt til:

Transportminister Ole Birk Olesen
Transportudvalget

Om manglende høring af borgere

Almindelige borgere og andre interessenter har ikke nogen mulighed for på signifikant vis at kunne påvirke store infrastrukturprojekter. De ikke bliver hørt inden projektets rammer er politisk fastlagt, og bagefter er det for sent. Kun lobbyister og andre med direkte kontakt til transportministeriet eller politikerne kan få indflydelse på projekterne.

Der mangler således en proces, hvor borgere og andre interessenters forslag kan blive fremført på et politisk niveau.

Derfor foreslås en idekonkurrence eller tidlig høring i forbindelse med forundersøgelsen af Kattegatforbindelsen.

Poul Brandt Jensen

Civilingeniør, HD og Fremtidig jernbaneinfrastruktur nørd
Allerød
61 66 99 90

Allerød, 10. april 2019

Om høringer i forbindelse med VVM

Normalt indkaldes først til høring i infrastrukturprojekter i forbindelse med udarbejdelse af VVM. Det vil sige efter projektets rammer er politisk besluttet. Almindelige borgere og andre interesserede parter har dermed ikke nogen mulighed for at fremlægge deres synspunkter og forslag inden politikerne har fastlagt projektets rammer. Omvendt går politikerne glip af de synspunkter og forslag, som kunne have været med til at forbedre eller ændre projektet i en politisk mere ønskelig retning.

Når VVM undersøgelsen bliver sat i gang er der afsat et vist beløb til undersøgelsen. VVM undersøgelsens ramme er det tilhørende kommissorium. Mange af de gode forslag og ideer, der fremkommer under høringen kan derfor ikke undersøges nærmere, enten fordi det koster for mange penge at foretage en sådan undersøgelse, og/eller fordi det ligger udenfor kommissoriet.

En høring i forbindelse med VVM er således ikke en indkaldelse af gode ideer til at ændre eller forbedre projektet, udenfor kommissoriet. Det er åbenlyst at rigtig mange borgere og kommuner m.fl., der indleverer svar til VVM høringer, ikke er klar over dette forhold. For god ordens skyld skal nævnes at Vejdirektoratet/Banedanmark modsætningsvist er særdeles lydhør for forslag til forbedringer i bred forstand, blot det ligger indenfor kommissoriet og ikke koster ret meget at undersøge.

Gode forslag fra borgere, organisationer, kommuner osv. afvises derfor ifølge sagens natur helt rutinemæssigt af Banedanmark/Vejdirektoratet. Dette rammer i særlig grad mere overordnede forslag, med potentiel stor samfundsmæssig betydning eller økonomisk konsekvens. Hvis et særlig godt forslag om ny linjeføring fremkommer, skal der ofte søges om yderligere bevilling, da det jo ikke var en del af kommissoriet og omkostningen hertil ikke er dækket.

Her er et eksempel på et forslag, som måske kunne have nydt politisk tilslutning, men som blev "administrativt" afvist, da det jo lå udenfor VVM kommissoriet: I forbindelse med elektrificering og hastighedsopgradering af Aarhus-Aalborg, blev det foreslået, at der på strækningen Aarhus-Randers i stedet blev anlagt en ny enkeltsporet direkte jernbane. Prisen for denne jernbane var af forslagsstilleren estimeret til 3 mia. kr., mens besparelsen ved ikke at opgradere den gamle strækning var 2 mia. kr. Der var således mulighed for at få en helt ny 3 mia. kr. dyr jernbane for "kun" en mia. kr. ekstra, hvis der havde været politisk tilslutning hertil. (Projektet blev senere undersøgt nærmere pga. spørgsmål fra Henning Hyllested til ministeren, men det skyldtes kun at forslagsstilleren (undertegnede) var meget ihærdig).

Idekonkurrence eller tidlig høring ved forundersøgelse

Kattegatforbindelsen er et meget omfattende projekt med stor samfundsmæssig betydning.

Med en idekonkurrence/tidlig høring vil der blive mulighed for at gode ideer kan blive fremlagt på et tidligere tidspunkt, så der i forundersøgelsen kan foretages en indledende vurdering.

Idekonkurrencen / Tidlig høring kan ske med udgangspunkt i "En fast forbindelse over Kattegat - Strategisk analyse af en ren vejforbindelse samt en kombineret vej- og jernbaneforbindelse Rapport 594 – 2018". Opfordringen til at komme med ideer skal gælde enhver med interesserede for Kattegatforbindelsen, borgere, virksomheder, rådgivere, kommuner osv. Henvendelserne skal kunne vedrøre Kattegatforbindelsen i bred forstand, anvendelse, relevans, placering, byggemetoder, design, pris, miljø, klima osv.

En måde at organisere det på kunne være at alle ideer offentliggøres løbende på projektets hjemmeside, evt. inddelt i nogle kategorier. Hermed er der mulighed for en parallel samfundsmæssig debat i medierne, luftning af politiske holdninger osv. Alle forslag samles, bearbejdes og præsenteres i et oplæg som offentliggøres. Oplægget fremlægges for politikerne (forligskredsen, eller endnu bedre folketinget) inden kommissoriet for VVM undersøgelsen fastlægges.

Alle forslag, der kan vinde politisk tilslutning, kan således komme til at indgå i kommissoriet for den efterfølgende VVM, og dermed vil der være afsat finansiering til at undersøge disse. Herved kan flest mulige ideer eller løsninger af potentielle problemer inkluderes i VVM projektet til gavn for det danske samfund.

Hvis det er en idekonkurrence skal der naturligvis være en præmie til det/de bedste forslag. Med en passende dommerkomité. Måske indenfor nogle kategorier som miljø, teknik, linjeføring osv. For at skabe opmærksomhed, og motivere til at der indsendes så mange forslag som muligt, så der kommer opmærksomhed om projektet.

Fordelen ved at lade det være en idekonkurrence frem for en høring er at det med idekonkurrence er tydeligt at man ikke har ret til at få et officielt svar på et indsendt forslag. Kun ret til offentliggørelse.

Eksempler på ideer

Lån 100 mia. kr. nu til ekstrem lav rente og lad ATP investere pengene med lav risiko til de skal bruges. Det vil reducere den samlede risiko for renteudgiften, og dermed forbedre budgettet.

Anlæg en station i det nordlige Odder, hvor kattegatbanen og motorvej krydser letbanen. Station vil blive pendlerstation for hele Aarhus Syd, idet den kun vil ligge 17 km syd for Aarhus centrum. Rejsetiden fra Odder til Aarhus er med letbanen 41 minutter, med "kattegat-regionaltog" vil den være 8 minutter.

Lad togene køre i venstre side på den nye højhastighedsforbindelse mellem udfletningerne i Lejre og Hasselager. Hermed undgås at tog i østgående retning, der skal fra/til den nye bane til/fra Holbæk, skal krydse det modsatrettede spor på den gamle bane.

Hvor meget vil det forbedre Kattegatforbindelsens økonomi, for hver af følgende infrastrukturprojekter, hvis det forudsættes at de gennemføres i andet regi:

- Motorvej Kalundborg-Slagelse-Næstved
- Sæt hastigheden op på jernbanen Valby-Lejre i løbet af de næste 20 år. Medfører på billig vis kortere rejsetid og dermed flere passagerer på Kattegatforbindelsen eller tilslut højhastighedsbanen i Ishøj i stedet for Lejre, så det går hurtigere mellem København og Aarhus.
- Anlæg ny bane Aarhus-Silkeborg og andre opgradering så køretiden bliver 1 time Aarhus-Herning-Holstebro

Lav mulighed for at tage bilen med i toget, ligesom på kanalforbindelsen.

Forbind sænketunnelen med en 2 km cut-and-cover tunnel, så Røsnæs ikke bliver skæmmet så meget.

Anlæg rasteplads med højt udsigtstårn på Samsø.

Toget larmer, kan I ikke lægge noget gummi under skinnerne eller sådan noget i den retning?

I "Genberegning af en fast forbindelse over Kattegat" er i figur 22 angivet en graf over pendlingsvillighed. Men er den graf ikke misvisende, for pendlere i fjerntog kan jo arbejde under kørslen? De fleste akademikere kan sandsynligvis få mindst ½ time godskrevet som arbejdstid hver vej. Og så stiger pendlingsvilligheden jo dramatisk, og dermed forbedres forbindelsens økonomi.

osv.