

## Ring 5 - et bredbånd for fysiske transporter gennem Nordsjælland

Af cand. polit. Uffe Palludan, uafhængig trafikexpert og fremtidsforsker, [www.palludan.dk](http://www.palludan.dk)

*Den svenske industrilobby har fået gennemført den første planlægning af en transportkorridor til 50 milliarder kr. gennem Nordsjælland. Idéen er endda blevet forankret i de sjællandske regioner. Det er sket ved at kalde korridoren, for et "Øresundsregionalt projekt". Projektet har imidlertid ikke nævneværdige danske eller Øresundsregionale perspektiver. Det er et svensk forslag til et transeuropæisk net men i regional forklædning.*

På en konference i Malmö blev offentligheden lige før jul præsenteret for et projekt, der, hvis det gennemføres, vil påvirke Øresundsregionen og specielt Nordsjælland meget kraftigt. Det var IBU-projektet, som blev præsenteret, efter at der er brugt ca. 25 millioner kr. fra EU's interreg-program på planlægningen af det. Det går ud på at føre en international transportkorridor for godstransporter fra Sverige gennem Nordsjælland mod Tyskland.

IBU står for "Infrastruktur og Byudvikling i Øresundsregionen" og det lyder meget tilforladeligt. Men realiteten er, at der er tale "Europakorridoren", et rent svensk projekt, der har til formål at knytte Stockholm sammen med Hamborg i lige linje uden om bl.a. København. Der er, som Europakorridoren selv præsenterer det (i Sverige), tale om "et bredbånd for fysiske transport - en helt ny jernbane for meget hurtig person- og godstrafik som sammen med parallelle og tilsluttende baner og veje, lufthavne og havne danner et samvirkende trafiksystem". Dvs. det har intet at gøre med et regionalt projekt. Allerede for 11 år siden udtrykte den nu tidligere svenske statsminister Göran Persson sin tilslutning til Europakorridoren og målet: *Stockholm - Hamborg på 5 timer!* På konferencen blev dette langsigtede mål gentaget fra talerstolen.

Projektet består ikke blot af en super-højhastighedsjernbane og en godstogs-korridor på strækningen Helsingborg – Snekkersten og derfra videre mod Høje Taastrup og Køge, men også af en helt ny motorvej med samme forløb.

Dermed ledes trafikken væk fra "omvejen" ad den skånske motorvej mod Øresundsbroen og færgerne i Trelleborg til den direkte vej gennem en tunnel til Snekkersten og derfra ad det nye nordsjællandske "bredbånd for fysiske transport" videre mod Femern Bælt. Især biltrafikken skønnes at blive omfattende, så brugerbetaling vil kunne finansiere næsten hele projektet, som løber op i mere end 50 milliarder kroner - 2 ½ gange, hvad Øresundsbroen kostede. Der er således tale om et meget stort projekt. Spørgsmålet er, hvad Nordsjælland, København og Danmark får ud af det?

Det søges solgt som et Øresundsregionalt projekt, men kendsgerningen er, at der er tale om en svensk tænkt Europaforbindelse uden nævneværdige regionale perspektiver. Finansieringsmodellen betyder i praksis, at lokal og regional trafik, der vil krydse Sundet, brandbeskattes og dermed hæmmes og kommer til at subsidiere svensk industrieksport. Nok foreslås en persontogsforbindelse ved Helsingør, men at det Øresundsregionale perspektiv ikke spiller nogen rolle i projektet, ses ved at en opgradering Kystbanen overhovedet ikke indgår i forslaget. En sådan ville ellers have forbundet og integreret Helsingborg og Nordvestskåne med København og kystbanekommunerne og samtidigt været en stor gevinst for Helsingør.

Økonomisk ville en sådan forbedring kun være en dråbe i havet sammenlignet med de 50 mia. kr.

Det Øresundsregionale perspektiv består stort set kun i, at man med det som begrundelse har kanaliseret EU-midler, der var målrettet til samarbejdsprojekter i Øresundsregionen ind i et projekt, der helt enkelt går ud på i lige linje igennem Øresundsregionen at etablere en transitforbindelse mellem de to tilsyneladende eneste rigtige byer, Stockholm og Hamborg, dvs. dybest set at passere forbi den region det angiveligt handler om. På den måde har man fået bundet næsten hele det danske miljø af trafikrådgivere samt de to sjællandske regioner op på et rent svensk projekt, som der ikke er nogen nævneværdige danske interesser i.

Hvor langt ude man er, ses måske bedst af, at man har udarbejdet en skitse til et ”grænseoverskridende regionaltogssystem”, hvis væsentligste pointe er, at kystbanen skal fortsætte fra Helsingør under Sundet mod Helsingborg, men fremover ikke skal køre til Kastrup (!) og videre til Malmö.

Hertil kommer at ring 5 ligger så yderligt i forhold til København, at den kun i meget beskedent omfang aflaster de københavnske radialer for pendlertrafik. Det gælder både for vej og bane. Jernbanen vil således ikke aflaste det eksisterende vejnet for biltrafik og kommer ikke til at udgøre den kollektive ringforbindelse, der er et stort behov for at få etableret. Til gengæld overføres trafik fra Skåne til den nye forbindelse, således at den samlede trafikbelastning af Nordsjælland øges markant.

Der er udarbejdet forskellige trafikprognoser i IBU-regi. Nogle af dem viser, at motorvejen har et stort trafikgrundlag og at det øvrige nordsjællandske vejnet aflastes. De prognoser er imidlertid baseret på en urealistisk forudsætning om at hastigheden på ringmotorvejen vil være 130 km/t.

Projektet indebærer, at svensk industri indirekte får et sugerør lige ned i den danske statskasse. Godstogene skal nemlig i praksis ikke betale for de omkostninger, det er forbundet med at køre gennem Danmark. 2 kr. pr. tog-kilometer, det er betalingen et 850 meter langt helgodstog på tusindvis af tons. Det er et beløb, der slet ikke står i forhold til hvad de påfører BaneDanmark af udgifter til dækning af etablering, slid og drift på de danske skinner. Det er ren Ebberød Bank!

Stort set ethvert andet tænkt trafikprojekt i Region Hovedstaden vil være et bedre bidrag til en løsning af trafikproblemerne omkring København. Man skal huske på, at transportkorridoren mellem Snekkersten og Køge er budgetteret til 20 mia. kr. Det er mange penge. Tænk, hvad det ville betyde, hvis man investerede 20 mia. kr. i at modernisere og integrere de sjællandske regionaltog og S-tog og skabte en nyt hurtigt moderne togsystem for pendlere på hele Sjælland med intensiv drift – lidt à la metroen - og i øvrigt integrerede Skåne i systemet? Så ville der ske noget regionalt!

Det er ikke kun de, som er umiddelbart berørte af projektet, det vedrører. Hvis man gennemfører det, så vil der uanset brugerfinansiering, ikke være grundlag for at gennemføre andre relevante og påtrængende projekter. Dermed vil både dagligdag og den økonomiske vækst blive påvirket negativt. Pendlerne i Storkøbenhavn får ikke fordel af projektet, men de kommer til at betale prisen.

Konklusionen er, at IBU ikke er det rigtige Øresundsprojekt til at skabe udvikling og vækst i Øresundsregionen. IBU er grundlæggende tænkt i et Europa før Berlin-murens fald, før globaliseringen og afindustrialiseringen i Vesteuropa. Det er et spørgsmål, om svensk industri stadig har den samme interesse i projektet som tidligere?

Tiden er inde til, i stedet for at kaste sig ud i projekter som det første, så at arbejde med kvalitative vurderinger af fremtiden i langt bredere perspektiver end trafikmodellernes fremskrivninger af industrisamfundets historiske udviklingsforløb. Øresundsregionen har brug for at komme videre. Der er brug for integrationsfremmende tiltag, men de skal baseres på grønne infrastrukturinvesteringer. Der bør gennemføres uvildige undersøgelser af fremtidens trafikbehov baseret på vurderinger af fremtidens samfund.

Den eksisterende kapacitet på Øresundsbroen samt mulighederne for at øge den bør undersøges. Man bør ikke udelukke en kombineret opgradering af kystbanen og anlæg af en tunnel til Helsingborg. Men målet må være, at skabe kapacitet til godstogstrafikken og til betjening af Kastrup med højhastighedstog, uden Nordsjælland plastres til med et 'bredbånd' af jernbaner og motorveje. Heldigvis er arbejdet med IBU-projektet ikke længere fremme, end det er muligt at "skifte spor".

*Uffe Palludan har 25 års erfaring med projekter om samspillet mellem trafik og regional udvikling. Han har været strategisk rådgiver for København Lufthavne, Københavns Havn og Københavns kommune. Han har arbejdet for DSB, HT, SAS, Vejdirektoratet m.fl. I 1990 formulerede han visionen om at udvikle den integrerede Øresundsregion.*

*Denne tekst er gengivet på [www.nejtilring5.dk](http://www.nejtilring5.dk) med forfatterens tilladelse og har iøvrigt været bragt som kronik i Frederiksborg Amts Avis den 07.03.2011.*