

Af Kristian Pihl Lorentzen, Hermelinvej 4, Ans
Trafikordfører for Venstre

Tillempet timemodel mellem Odense og Århus

Jeg finder anledning til at kommentere nogle misforståelser, som desværre har indsneget sig i den offentlige debat om en timemodel mellem Odense og Århus. For det første vil jeg slå fast, at min nye debatbog "Hvor der er vilje, er der vej - Transportpolitiske visioner for Danmark" slet ikke er en Venstre-bog. Det er en Kristian Pihl Lorentzen bog. Sigtet med bogen er at skabe fornyet interesse og debat omkring de store transportpolitiske udfordringer, vi står over for frem mod 2040. Og i den forbindelse kommer jeg så med mine tanker og visioner som indspil til en konstruktiv debat på tværs af partiskel. Venstres gruppe kan ikke tages til indtægt for de synspunkter, jeg fremfører i bogen - omend der - ikke overraskende - er et vist sammenfald på mange områder.

For det andet er min udmelding om "Timemodellen" ikke i modstrid med den store trafikaftale fra januar 2009. Aftalen inkluderer visionen om markant kortere rejsetid med tog mellem landsdelene i form af en timemodel. Visionens første etape mellem Odense og København er særdeles konkret i aftalen, så en times rejsetid mellem de to byer realiseres inden 2020. Det ser jeg meget frem til, idet netop denne strækning er vigtig for tusindvis af pendlere. For visionens anden etape mellem Århus og Ålborg er der igangsat en forundersøgelse mhp. reduktion af rejsetiden på strækningen til en time på mellemlang sigt. For visionens tredje etape mellem Odense og Århus er der derimod igangsat en strategisk analyse om mulighederne for at realisere visionen om en times rejsetid på strækningen på lang sigt. Når der her er tale om en indledende analyse er det med baggrund i de geografiske realiteter i Østjylland (bakker, dale og fjorde), der udgør en gigantisk udfordring. Det bliver under alle omstændigheder meget dyrt at afkorte tiden til en præcis time.

I forbindelse med min debatbog har jeg tilladt mig at rejse en debat om denne tredje etape. Udover enorme anlægsudgifter til bl.a. en ny jernbanebro over Vejle Fjord eller en ny jernbanebro mellem Nordfyn og Juelsminde, så er problemet, at Trekantsområdet og store dele af Jylland må se de hurtige tog drøne forbi - uden at folk kan komme med dem. Trafikaftalen fra 2009 betyder naturligvis ikke, at vi forlods har besluttet at bruge disse mange milliarder. Vi har derimod bedt om at få mulighederne belyst med baggrund i en vision, så vi kan tage endelig stilling ved en senere trafikaftale. Personligt kan jeg sagtens leve med en tillempet timemodel, så det fx tager en time og et kvarter at komme fra Århus til Odense. Specielt hvis man ser på visionen i sammenhæng med en mulig fast forbindelse over Kattegat på lang sigt, så vi for alvor får afkortet rejsetiderne og styrket forbindelsen mellem Østdanmark og Vestdanmark. Og så der bliver mindre trængsel på motorvejen over Fyn - til gavn for ikke mindst fynboerne. For en god ordens skyld vil jeg slå fast, at Venstre ikke har taget stilling til en fast forbindelse over Kattegat. Det sker formentlig senest i 2013 når der foreligger en tilbudsgående analyse af dette store projekt. Konklusion: Mit debatskabende forslag om en tillempet timemodel mellem Odense og Århus har intet med påstået aftalebrud at gøre.

Hvor der er vilje, er der vej

Med venlig hilsen

Kristian Pihl Lorentzen

Medlem af Folketinget (V)
Trafikordfører for Venstre

Christiansborg
DK-1240 København K.

Tlf.: +45 27 52 28 18
(kontor, mobil og sms)

E-mail: vkrl@ft.dk

www.kplorentzen.dk