



Den 3. december 2014

## Kattegatanalyse udskudt gang på gang

Af Jens Kampmann, formand for Kattegatkomitéen i JyllandsPosten d. 3. december 2014

Det er glædeligt, at den netop offentliggjorte trafikanalyse for Femern er med til at bestyrke projektets robusthed. Femern-analysen er lavet som en særundersøgelse ved hjælp af en model, der er skræddersyet til at beskrive trafikudviklingen i Femern Bælt korridoren.

Analysen viser, at der vil være en meget pæn trafikvækst fra nu, og indtil forbindelsen åbner i 2022, 2,7 % for personbiler og 4 % for lastbiler om året.

Når forbindelsen åbner, vil der inden for de første fire år være et trafikspring på 54 %. Trafikspring er den trafik, der overføres fra andre forbindelser, plus hel ny trafik, som opstår, fordi der nu er en fast forbindelse.

Herefter vil der være en trafikvækst på 2 % om året jævnt faldende indtil 1 % i 2047, 25 år efter åbningen.

Trafikudviklingen er altafgørende for, om projektet kan brugerfinansieres med en rimelig tilbagebetalingstid. Og særanalysen viser, at der er en robust økonomi i Femernforbindelsen med en tilbagebetalingstid på 32 år for hovedscenariet, eller på 37 år ved fuld anvendelse af de afsatte reserver.

Tilsvarende regnes med en tilbagebetalingstid for Storebæltsforbindelsen på 31 år. For Øresundsforbindelsen er tilbagebetalingstiden 34 år for kyst til kyst forbindelsen og 48 år for landanlæggene.

HVIS man laver Kattegatanalysen på de samme trafikforudsætninger som Femernforbindelsen, vil det vise sig, at der er rigtig god økonomi i at etablere en fast Kattegatforbindelse. Det er vores foreløbige vurdering, at en Kattegatforbindelse vil have en tilbagebetalingstid på nogenlunde samme niveau som de tre andre store forbindelser.

Desværre er analysen af Kattegatforbindelsen blevet udskudt gang på gang, fordi staten har valgt, at denne analyse ikke skal laves som en særanalyse, ligesom de øvrige tre store bro- og tunnelprojekter. Kattegatkomitéen har gentagne gange påpeget nødvendigheden af en særanalyse for et så stort og komplekst projekt som Kattegatforbindelsen.

Fra statens side har man imidlertid stædigt fastholdt, at Kattegatanalysen skulle laves ved hjælp af den nye Landstrafikmodel, som blev sat i gang med den grønne transportaftale fra 2009.

Landstrafikmodellen var tænkt som en slags universalmodel, der kunne regne på alle mulige typer projekter, små som store. Der blev afsat 60 millioner kr. til udviklingen af modellen, som allerede i april 2012 skulle kunne regne på Kattegatforbindelsen. Nu har vi ventet på analysen i fem år, men Landstrafikmodellen er endnu ikke tilstrækkelig pålidelig til, at man kan bruge den.

For de mange penge har man reelt ikke fået noget som helst indtil nu. I stedet kunne pengene have været brugt til en fuld og færdig Kattegatanalyse. Landstrafikmodellen minder mere og mere om en syltekrukke og tenderer til at blive en skandale.

Det kan undre, at man accepterer, at analysen gang på gang bliver udsat, fordi der i regeringsgrundlaget fra oktober 2011 indgik, at regeringen vil fortsætte arbejdet med en analyse af en fast Kattegatforbindelse, men nu tre år efter er der reelt stadig ikke sket noget.

Der var også meningen, at Femernforbindelsen skulle regnes igennem ved hjælp af Landstrafikmodellen, men der var ikke tid til at vente på, at modellen blev færdig. Derfor blev der lavet en særanalyse for Femern.

Det bør man også gøre for Kattegatforbindelsen, og jeg skal derfor opfordre forligspartierne til hurtigst muligt at sætte en særundersøgelse i gang frem for at vente på en model, som det er meget tvivlsomt om, nogensinde vil kunne bruges, og da slet ikke til et projekt som Kattegatforbindelsen.

Vi må huske på, at Kattegatforbindelsen er et visionært projekt, som vil være med til at binde Danmark sammen og give vækst og udvikling i hele landet.