



Den 12. januar 2016

Kronik: Sammenhængskraft over Kattegat

Af formand for Kattegatkomitéen Jens Kampmann, tidligere trafik- og miljøminister og tidligere formand for Sund og Bælt

Det lader til, at transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt sammen med sit ministerium for enhver pris ønsker at sætte en stopper for det videre arbejde med en fast Kattegatforbindelse.

Lige før jul offentliggjorde ministeren pludselig den strategiske analyse af Kattegatforbindelsen uden på forhånd at have orienteret hverken de politiske transportordførere eller den politiske kontaktgruppe for Kattegatforbindelsen. Analysen skulle have været færdig i 2013, men har under skiftende ministre været genstand for adskillige udsættelser. Men en dag i december 2015 besluttede ministeren at offentliggøre analysen uden om de aftaler, han havde indgået.

Til de politiske ordførere sagde ministeren, at nu skulle de selvfølgelig have lov til at fordøje og nærlæse rapporten, men at regeringen ikke ville gå videre med en fast Kattegatforbindelse. Så var regeringens tone slået an fra starten!

Den politiske kontaktgruppe, som foruden ministeren består af de fem regionsrådsformænd, de fem formænd for kommunekontakttrådene og jeg selv som formand for Kattegatkomitéen, havde fået lovning på, at vi ville blive orienteret om analysen før offentliggørelse. Det skete ikke, og i stedet har ministeren indkaldt til et møde den 12. januar, næsten en måned efter offentliggørelsen.

På den måde skulle man næsten tro, at ministeren ønskede at kvæle enhver diskussion om den faste Kattegatforbindelse inden jul.

Transportordførerne og alle andre måtte udtale sig, uden at have fået lejlighed til at sætte sig grundigt ind i analysen. Når resultatet af hovedscenariet viser, at forbindelsen vil koste 118 mia. kr., og at kun 67 af dem kan tjenes ind ved brugerbetaling, hvorfor staten skal yde et tilskud på 51 mia. kr., ja så lyder det umiddelbart som er dårlig idé! Og det var da også den udmelding, der kom fra et flertal af transportordførerne.

Et statsligt tilskud på 51 mia. kr. ligger i øvrigt forbavsende tæt op ad det tal, som NIRAS i 2008 regnede sig frem til for Transportministeriet. Man kan undre sig over, om det er en tilfældighed!

Jeg tror, det vigtigt at se lidt bag om de tal, som ligger til grund for rapporten. Det gælder både for anlægsudgifter, trafikvækst og taksterne for at bruge forbindelsen.

For først at tage anlægsudgifterne på 118 mia. kr., så er de sat alt for højt. På Sjælland medtages f.eks. investeringer for knap 2 mia. kr. til en allerede vedtaget motorvej mellem Regstrup og Kalundborg. Selve anlægsudgifterne for både kyst til kyst forbindelsen og landanlæggene er beregnet til knap 80 mia. kr., men så kaldes der ca. 40 mia. oveni uden begrundelse og under henvisning til ny anlægsbudgettering. Og så er de 118 mia. kr. lige pludselig ophøjet til en slags lov og er indiskutable.

Man kunne forestille sig andre og billigere måder at lave en fast forbindelse på end de to broer, som er foreslået i analysen. Ved nærlæsning viser det sig, at man end ikke har regnet på forskellige muligheder for konstruktioner, men blot brugt opjusterede tal fra NIRAS-rapporten fra 2008.

Hvor anlægsudgifterne er sat alt for højt, må det omvendt siges, at trafikvæksten er sat alt for lavt. Trafikvæksten er udregnet ved hjælp af den endnu ikke færdigudviklede Landstrafikmodel. Jeg har ved flere lejligheder kritiseret de trafiktal, der regnes med i Landstrafikmodellen. Det er muligt, at modellen er udviklet af landets førende forskere på området, men ikke desto mindre virker det påfaldende, at trafikvæksten, som genereres af Landstrafikmodellen, ligger så langt fra den faktiske trafikudvikling.

I perioden fra 2003 til 2014 var der på Storebælt en trafikvækst på 2,9 % i gennemsnit om året på trods af de økonomiske kriseår 2008-2013, hvor der endda var en tilbagegang med lavpunkt i 2010. I samme periode var trafikvæksten på landets motorveje på 3,2 % i gennemsnit. Vejdirektoratet har i den nyligt udkomne rapport "Statsvejnettet 2015" fastslået, at der ikke er grund til at tro, at denne udvikling vil ændre sig i de nærmeste år.

Alligevel hævder Landstrafikmodellen, at en meget realistisk vækst frem mod 2030 er 1,2 % årligt, og efter 2030 er væksten helt nede på 0,8 % for personbiler og 1,1 % for lastbiler.

Ifølge den strategiske analyse vil der i 2030 dagligt være 34.000 køretøjer på Storebælt, hvis der ikke bygges en fast Kattegatforbindelse. I 2015 var tallet ifølge Sund og Bælt på 32.548 køretøjer. Det lyder meget urealistisk, at der samlet over de næste 15 år kun sker en stigning i biltrafikken over Storebælt på under 1.500 køretøjer svarende til 4,5 % eller 0,3 % årligt.

4,5 % er i øvrigt præcis den stigning, der har været i Storebæltstrafikken på blot ét år fra 2014 til 2015. Så når biltallet i 2017 har passeret det tal, som Landstrafikmodellen siger, at der vil være i 2030, ville det måske være en idé, hvis ministeren overvejer validiteten i analysens tal.

For retfærdighedens skyld skal nævnes, at den strategiske analyse også gennemfører nogle følsomhedsanalyser. Blandt andet opererer man med såkaldte best case og worst case scenarier. Man har et best case scenarie, som opererer med høj trafikvækst indtil 2030 og et andet, som regner med lave anlægsudgifter. Det er uden tvivl disse scenarier, jeg anser for mest realistiske. Hver for sig er de to scenarier lige ved at få projektet til at balancere. Desværre gør man sig ikke

den ulejlighed at lave et scenarie, hvor man både regner med høj trafikvækst og lave anlægsudgifter.

Polemisk kunne man spørge, om det skyldes, at et sådant scenarie ville vise, at forbindelsen kunne betales tilbage udelukkende ved brugerbetaling – og altså uden offentligt tilskud.

Det er også en stor fejl, at der i følsomhedsberegningerne for høj trafikvækst stadig kun regnes med Landstrafikmodellens lave trafikvækst efter 2030. Det er alt sammen med til at give det billede, som ministeriet har ønsket af komme frem til, nemlig at en fast Kattegatforbindelse ikke kan bygges uden offentligt tilskud.

Det næste argument, som ministeren allerede har fremført, bliver så, at vi ikke har råd til en Kattegatforbindelse, fordi den vil tage penge fra andre projekter. Men jeg vil stadig påstå, at forbindelsen kan brugerfinansieres, hvis man regner med realistiske anlægsudgifter og en realistisk trafikvækst både før og efter 2030.

Indtægterne skal komme fra de takster, brugerne af forbindelsen betaler, det vil sige fra de biler og togpassagerer, der bruger forbindelsen. I analysen regnes i hovedscenariet med, at taksterne er de samme som på Storebælt. Her er det min overbevisning, at der også er en villighed til at betale lidt mere for at komme hurtigere frem. Nogle vil måske vælge Storebælt i stedet for Kattegat, men analysen viser, at samlet set vil der være flest indtægter for de to forbindelser, hvis man på Kattegat betaler 50 % mere end på Storebælt. Tiden er måske kommet til at se vore øst-vest forbindelser under ét – også økonomisk!

For at opsummere, så siger det sig selv, at med høje anlægsudgifter, lav trafikvækst og lave takster, vil en fast Kattegatforbindelse ikke kunne hænge sammen. Det er ikke nødvendigt at lave en stor og forkromet analyse for at komme frem til det resultat. Det tilsiger almindelig købmandsregning!

Ved præsentationen af den strategiske analyse sagde transport- og bygningsminister Hans Christian Schmidt, at han anså det for urealistisk at bygge to store forbindelser, Femern og Kattegat, samtidig. Det har heller aldrig været Kattegatkomitéens mening. Vi har lige fra starten sagt, at Kattegatforbindelsen bør bygges umiddelbart efter Femern – og ikke samtidig. På den måde vil man kunne bruge den ekspertise, som er oparbejdet på Femern, når man skal bygge Kattegat. Det var det samme, som skete, da man i sin tid byggede Øresundsforbindelsen lige efter Storebæltsforbindelsen. Forsinkelsen af Femern betyder derfor, at Kattegatforbindelsen vil åbne senere end 2030, og det vil alt andet lige give mere trafik i åbningsåret. Men der er ikke regnet på alternative åbningsår.

Den strategiske analyse peger på en række samfundsøkonomiske fordele ved at bygge en Kattegatforbindelse. Forbindelsen vil være en væsentlig forudsætning for at skabe et sammenhængende Danmark med fælles arbejdskraftopland og større udveksling af viden og kompetencer mellem virksomheder, universiteter og institutioner.

Men desværre afstår analysen fra at lave samfundsøkonomiske beregninger. Regeringen har ved andre projekter lagt stor vægt på, at der er en positiv samfundsøkonomi i infrastrukturprojekter.

Derfor vil min opfordring til regeringen og forligskredsen også være, at man snarest går i gang med samfundsøkonomiske beregninger for en fast Kattegatforbindelse, og at man arbejder videre med de driftøkonomiske analyser – der som ovenfor nævnt – i høj grad har behov for en videre bearbejdning.

I Kattegatkomitéen har det hele tiden været den betydning en fast Kattegatforbindelse vil få for samfundsøkonomien i Danmark, som har været det afgørende. Og det er det stadig!