



14. marts 2012

## Der bliver bygget, hvad der kan finansieres

*Af formand for Kattegatkomitéen Jens Kampmann, tidl. miljø- og trafikminister – bragt i Jyllands-Posten mandag d. 12. marts 2012.*

Med Trafikaftalen "En grøn transportpolitik" fra januar 2009 blev der oprettet en Infrastrukturfond på 94 mia. kr. Men i dag – 3 år efter – er kassen gabende tom. Forligspartierne har nu taget konsekvensen heraf, og i den seneste udmøntningsaftale fra 7. februar 2012 erkender man, at der ikke er penge til alt det, man gerne ville sætte i gang.

Inden for de seneste år er der lavet en række VVM-undersøgelser og sågar vedtaget anlægslove, som man nu må erkende, at vi ikke har råd til at realisere. I aftalen fra den 7. februar står direkte: "Parterne konstaterer, at Infrastrukturfonden er disponeret til andre vigtige infrastrukturprojekter i kraft af tidligere indgåede transportaftaler i forligskredsen, og at der derfor for nærværende ikke kan findes finansiering til projekterne."

Senere hedder det: "Parterne er enige om, at der fremadrettet som udgangspunkt ikke iværksættes nye VVM-undersøgelser, med mindre der kan peges på en realistisk finansieringsmodel for hele det pågældende anlægsprojekt."

Se, det er klar tale! Og det er en helt ny situation, vi står i. Ved fremtidige ønsker til infrastrukturen er det nødvendigt at have "en pose penge med" allerede fra starten. Det har vi også haft i Kattegatkomitéen. En fast Kattegatforbindelse skal nemlig finansieres via brugerbetaling, og det er dokumenteret, at dette er muligt. Den hænger altså driftsøkonomisk sammen. Dertil kommer, at vi også har dokumenteret, at Kattegatforbindelsen også er overordentlig samfundsøkonomisk fornuftig.

Alligevel bliver det gang på gang fremhævet i den offentlige debat, at et så dyrt projekt har vi slet ikke råd til, og at de penge kunne være brugt bedre andre steder. Men det kan vel ikke være rigtigt, når pengene ikke er der! For Kattegat derimod kommer pengene ind igen, når forbindelsen bliver taget i brug.

Der kan tænkes flere måder at finansiere en fast Kattegatforbindelse på. Den billigste finansiering i øjeblikket er med en statsgaranti i hånden at gå ud på de internationale lånemarkeder og optage lån til billige renter. Det er den model, der er brugt ved de andre store bro- og tunnelforbindelser i Danmark, og det er derfor også den mest realistiske model til en Kattegatforbindelse.

Men der er andre finansieringsmåder, som bestemt også bør undersøges, herunder forskellige afskygninger af det såkaldte OPP (Offentligt-Privat Partnerskab). Det er et felt, som endnu ikke er undersøgt til bunds, men som det nok kunne være værd at se nærmere på. I trafikaltalen fra 7. februar er parterne da også enige om, at det skal undersøges, hvornår det er økonomisk fordelagtigt at bruge OPP til løsning af vej- og baneprojekter.

Der er mange fornuftige og nødvendige projekter rundt om i landet, men jeg er ikke i tvivl om, at de projekter, som kan pege på en finansiering uden for statskassen, er de projekter, der vil blive gennemført.

Kattegatforbindelsen er efter min mening det overordnede projekt, fordi den vil binde landet sammen på en helt ny måde og åbne op for helt nye udviklingsmuligheder. Det er svært at forestille sig ret mange store beslutninger om trafikinvesteringer, før der er taget stilling til Kattegatforbindelsen. F.eks. vil en storstilet udbygning af det store H mellem Aarhus og København kunne undgås – eller i hvert fald udskydes – ved etablering af en Kattegatforbindelse.

Det haster derfor med en principbeslutning om Kattegatforbindelsen, og denne bør kunne tages, når trafikaltallene foreligger i forbindelse med Landstrafikmodellens offentliggørelse i næste måned.