



5. september 2011

## Kattegatforbindelse må brugerfinansieres

*Af formand for Kattegatkomitéen Jens Kampmann, tidl. trafik- og miljøminister*

Berlingske bragte den 1. september en kommentar af regionsrådsformand Carl Holst, Region Syddanmark, borgmester Egon Fræhr, Vejen Kommune og byrådsmedlem Uffe Steiner Jensen, Fredericia Kommune. De tre gør sig naturligt nok til talsmænd for infrastrukturinvesteringer i det syddanske område. De påpeger, at en Kattegatforbindelse vil tømme hele investeringskassen, så der ikke bliver råd til investeringer i infrastrukturen hverken i København eller i den syddanske region.

Lad mig starte med at sige, at der med Trafikaftalen fra januar 2009 blev etableret en statslig Infrastrukturfond på 94 mia. kr. frem til 2020. I dag er stort set alle pengene disponeret. Det betyder, at der ikke vil kunne iværksættes nye infrastrukturprojekter før 2020, uden at der findes en alternativ finansiering. Det er lidt svært at tømme en kasse, som allerede er tom!

Det er da heller ikke meningen – og har aldrig været det – at Kattegatforbindelsen skulle bygges for skatte kroner. Det tror jeg heller ikke, at de tre politikere fra Syddanmark mener, selv om de fremstiller det sådan. Vi har tradition for, at de store broprojekter i Danmark brugerfinansieres. Storebælt, Øresund og Femern bliver det. Hvorfor skulle der pludselig gælde noget andet for Kattegat?

I sidste uge deltog jeg i et møde i Hærvejskomitéen. Vi havde en god og saglig debat og var fuldstændig enige om, at Kattegatforbindelsen og Hærvejsmotorvejen er to projekter, som ikke konkurrerer med hinanden. Det gør de ikke, fordi Kattegatforbindelsen skal brugerfinansieres, mens en Hærvejsmotorvej skal finansieres over skatte kroner.

Også de andre projekter, som nævnes i kommentaren, er projekter, som skal skattefinansieres. Jeg er sikker på, at disse projekter vil blive realiseret, når der er penge til det. Men indtil da burde det glæde Syddanmark, at en fast Kattegatforbindelse kan være med til at aflaste det store H mellem Aarhus og København. Det vil give bedre plads på vejene i trekantområdet og henover Fyn. En Kattegatforbindelse vil betyde, at de nødvendige investeringer på denne strækning vil kunne udskydes, indtil der er råd til det.

Og endelig er der ingen grund til bekymring for, at Syddjylland og Fyn bliver skåret af. Storebæltsbroens kapacitet vil række mange år frem i tiden, hvis vi får en Kattegatforbindelse. I trafikaftalen blev der afsat midler til, at rejsetiden med tog mellem Odense og København kan komme ned på én time. Det er et led i den såkaldte timemodel, hvor man skal kunne komme mellem de større byer på én time.

Netop det at binde de større byer sammen er vigtigt, hvis vi skal sikre en fremtidig samfundsudvikling med vækst til gavn for os alle. Det er netop tankegangen bag Kattegatforbindelsen. Derfor skal Aarhus og København med i timemodellen, så man kan rejse med tog mellem de to byer på én time. Det kan kun realiseres med en fast Kattegatforbindelse.