

*Af Kristian Pihl Lorentzen, Hermelinvej 4, Ans  
MF og transportordfører for Venstre*

## **Klarhed om fast Kattegatforbindelse**

Som led i den brede trafikaftale fra 2009 blev der iværksat en omfattende analyse af mulighederne for at bygge en fast Kattegatforbindelse for biler og tog. Analysen er vigtig som grundlag for en kvalificeret debat og politisk stillingtagen til dette visionære projekt, der potentielt kan binde Øst- og Vestdanmark sammen på en helt ny og effektiv måde. Efter flere års forsinkelse, der givetvis skyldes den tidligere regeringens stærke fokus på Togfonden, har vi endelig fået analysen på bordet.

De forudsatte anlægsarbejder omfatter to broer. Én mellem Røsnæs og Samsø på 19 km og én mellem Samsø og Hov syd for Aarhus på 20 km. Til sammenligning er de to broanlæg på Storebæltsforbindelsen hver på knap 7 km. På Samsø vil der skulle anlægges 7 km ny jernbane og en regionaltogstation samt 7 km motorvej inklusiv til- og frakørselsanlæg. På Sjælland omfatter landanlæggene en fuld udbygning af den nuværende rute 23 og en ny motorvejsstrækning på halvøen Røsnæs, samt anlæg af en ny dobbeltsporet højhastighedsbane fra Lejre til Røsnæs. I Østjylland består vejanlægget af to nye vejstrækninger i form af en motorvej fra Hov til Høring sydvest for Aarhus samt en motorvej fra Hov til Horsens. For jernbanen anlægges en ny dobbeltsporet højhastighedsbane fra Hov til Hasselager syd for Aarhus. Anlægsomkostningerne for disse gigantiske projekter er anslået til 118 mia. kr., hvoraf ca. 95 mia. kr. går til kyst-til-kystforbindelsen og ca. 23 mia. kr. går til landanlæg.

En fast Kattegatforbindelse vil medføre markante rejsetidsforbedringer for billister og togpassagerer mellem Sjælland og store dele af Jylland. Eksempelvis vil en rejse mellem København og Aarhus kunne gennemføres på 58 minutter med tog og 2 timer og 20 minutter med bil. Resultater fra de trafikale beregninger viser, at ca. 26.900 køretøjer og ca. 15.800 togpassagerer pr. hverdagsdøgn forventes at ville benytte en fast Kattegatforbindelse i 2030. Dette svarer til henholdsvis 12 mio. køretøjer og 5 mio. togpassagerer om året.

Den finansielle analyse viser, at en fast Kattegatforbindelse ved en tilbagebetalingstid på 40 år og samme takstniveau som Storebæltsforbindelsen vil kræve et finansielt tilskud fra skatteyderne på ca. 50 mia. kr. Det svarer til et gennemsnitligt årligt tilskud på 2,4 mia. kr. fra åbningsåret. Dertil kommer færre indtægter på Storebæltsforbindelse på ca. 1,8 mia. kr. årligt, idet 39 pct. af vejtrafikken og 63 pct. af togtrafikken på en fast Kattegatforbindelse forventes at komme fra Storebæltsforbindelsen.

Den finansielle analyse indeholder en række følsomhedsberegninger. Beregningerne viser, at en fast forbindelse fortsat vil kræve et finansielt tilskud i milliardklassen, selv med en kombination af mere optimistiske forudsætninger om lavere anlægsomkostninger og en lavere realrente eller ved højere trafikvækst før og ved åbning af forbindelsen.

Jeg havde sammen med mange andre håbet på, at en fast Kattegatforbindelse kunne realiseres inden for en overskuelig fremtid med 100 pct. brugerfinansiering efter samme gode model som Storebæltsforbindelsen. Det står nu klart, at dette overhovedet ikke er realistisk. Og der kan slet ikke findes skatte kroner i den krævede mængde. Specielt ikke i lyset af de mange påtrængende vejanlægsprojekter, der venter landet over som forudsætning for fornyet vækst og jobskabelse. Derfor har regeringen fornuftigvis besluttet, at der ikke arbejdes videre med projektet. Man kan imidlertid forudse, at der på lang sigt kommer bedre driftsøkonomi i en fast Kattegatforbindelse, specielt når kapaciteten ved Storebælt slipper op omkring 2040-2050 som følge af stigende trafik. Jeg ser nu frem til en kvalificeret debat om en fast Kattegatforbindelse – på et oplyst grundlag. Men det står nu helt klart, at der er tale om et gigantisk projekt – fysisk som økonomisk, der desværre ikke kan realiseres på det korte bane.