

## Til Trafikudvalget

**Vi kan stadig nå det. - Det vil dog kræve at penge til forundersøgelser til både en kombineret bil- og togforbindelse over Kattegat og en motorvejsforbindelse samt at biler fra Als til Odense bliver indregnet i finansloven for 2019, således at vi fra 2020 vil have et bedre grundlag for at lave infrastruktur prioriteringer angående et sammenhængende Danmark i bedre balance.**

Sund og Bælt Holding A/S blev dannet først for at bygge Storebælts-, og Øresunds forbindelsen, og endelig nu også for at stå for byggeriet af Femern Bælt-forbindelsen. Det er en koncern, hvor vi ikke i offentligheden har kendskab til økonomien i hver af de 3 store projekter. Overskud fra en forbindelse kan uden videre kanaliseres over til dækning af underskud i et andet projekt.

Storebælts forbindelsen har lige haft 20års jubilæum, og den har indtjent over 3 gange sine etableringsomkostninger på ca. 22 mia. kr., altså over 60 mia. kr., så Storebælts forbindelsen har i realiteten selv med en rente på 4% allerede indtjent et overskud på over 25 mia. kr., og vil skabe et kæmpe overskud i hvert af de kommende år.

Sund og Bælt Holding A/S fik til opgave at bygge Femern Bælt-Forbindelsen og betalte danske og tyske konsulenthuse for at fremkomme med trafikprognoser og økonomiberegninger på forbindelsen. Disse beregninger viser en betydelig større vækst i trafikken end de tal som det tyske transportministerium havde udarbejdet, da de besluttede at afvise at gå ind i et medejerskab af forbindelsen.

Ifølge det tyske transportministeriums egne trafikprognoser ville væksten i trafikgrundlaget kun være minimal de næste 30 år, og den daglige trafik af køretøjer vil kun komme op på ca. 15.000 køretøjer om dagen om 30 år. De mindst 62 milliarder kr., som forbindelsen er budgetteret til at koste vil ikke kunne tilbagebetales over de normale 30 år for sådanne projekter.

Det er et rent held, at de tyske miljømyndigheder endnu ikke har givet deres byggetilladelse til Femern Bælt-forbindelsen, men først forventes at give tilladelsen i 2019 eller i 2020.

### **Et sammenhængende Danmark i bedre balance**

En masterplan for de strategiske infrastrukturinvesteringer i Danmark må bl.a. indeholde følgende infrastruktur projekter:

- En Kattegatbro for både tog og biler fra midtjylland til nordsjælland.
- En bro fra Als til Bøjden på Fyn og en motorvej fra Bøjden til OUH eller Tietgenbyen ved Odense.

**Finansiering af de nævnte projekter – såfremt Femern Bælt-forbindelsen skrinlægges.** De manglende milliarder i de hidtil offentliggjorte planer for Kattegat-forbindelsen kan findes på følgende måde.

Det er beregnet at ca. 18.000 køretøjer pr. døgn vil forsvinde fra Storebælt-forbindelsen, når Kattegat-broen åbner, og såfremt man allerede fra i dag på Storebælts-forbindelsen indsætter betalingen fra 18.000 køretøjer pr. dag på en særlig Kattegat-konto, vil man her over de næste mange år indtil forbindelsen står klar have opsparet hele det manglende beløb for at forbindelsen vil være selvfinansierende. Det vil jo være et beløb indbetalt af personer, som har behov for en Kattegat-forbindelse, og som i dag er nød til at vælge en længere kørevej over storebælt fra nord- og midtjylland til Sjælland.

I argumentationen for Femern Bælt-forbindelsen har man også beregnet, at der ud over de nuværende køretøjer som tager færgerne, vil der også komme ca. 7.000 køretøjer mere som i dag tager Storebælt-forbindelsen. Hvis Femern Bælt-forbindelsen ikke bygges, så vil de ca. 7.000 køretøjer pr. døgn sikkert stadig køre over Storebælts-forbindelsen. Alle disse køretøjer vil nok vælge at køre over en motorvejsbro ved Als og Bøjden på deres vej til og fra Tyskland. Provenyet fra disse ca. 7.000 køretøjer indsættes straks på en Als-Fyn konto, og vil kunne finansiere en bro fra Als til Fyn. Denne forbindelse bør nemlig være gratis, lige som den nuværende Lillebæltsbro er gratis.

De her nævnte projekter vil kunne iværksættes uden at påvirke andre infrastruktur projekter, men alene ved anvendelse af noget af overskudet fra Storebælt forbindelsen, det vil være en form for indirekte brugerbetaling. Forudsætningen er dog at Femern Bælt-forbindelsen lægges i graven.

Med venlig hilsen

Arne Krogh Nielsen  
Dir. Neurovision  
Forfatter