



ANALYSE

JOURNALIST

BIRGIT BAKKÆR
SØRENSEN
BAKKAER@FYENS.DK

Krig og klima får politikerne til at træde vande

Tænk sig at kunne komme i tog mellem Aarhus og København på godt en time og i bil to timer. Det er sød musik i manges ører, og i årevis har meget stærke lobbykræfter arbejdet på en ny Kattegatforbindelse mellem Østjylland og Sjælland.

Men hvilken betydning vil en sådan bro få for væksten i Danmark? Vil den fremme en yderligere centralisering omkring kraftcentrene i de to største byer og ramme Fyn og den syddanske region, som kritikere frygter? Eller vil broen være en stor national gevinst? Og hvad med klimaet og de områder på land, der berøres af nye motorveje og jernbaner? Det er en af de helt store beslutninger, Folketinget nu skal træffe, og der kan skabe splittelse internt i en række partier afhængig af, hvor politikerne bor.

TRE ÅR HAR der været sat af til en forundersøgelse af en ny Kattegatforbindelse, og foreløbigt har flere medier kun fået aktindsigt i et sammenfattende notat, men undersøgelsen er reelt færdigt. Det kan dog trække ud, inden regeringen for-

“
Det er en af de helt store beslutninger, Folketinget nu skal træffe.

mentlig senere på foråret præsenterer den. Lige nu er fokus på krigen i Ukraine, hjælpen til flygtninge, et forhøjet forsvarsbudget og stigende priser for den almindelige dansker. Med de dagsordner kan en debat om Danmarkshistoriens største projekt miste slagkraft.

I FØRSTE OMGANG skal Folketinget tage stilling til, om der skal arbejdes videre med Kattegatbroen og udarbejdes en egentlig VVM, der mere detaljeret vurderer konsekvenserne for miljøet. Og vær vis på, at noget af det, politikerne vil have fokus på, er, hvordan klimaet vil blive påvirket både under byggefasen af gigantbroen og efterfølgende. Det kan blive helt afgørende i en tid, hvor den grønne dagsorden fylder mere, og udledningen af CO₂ skal nedbringes.

Dertil kommer hele spørgsmålet om betaling for broen. Om brotaksten på en gældfri Storebæltsbro skal fastholdes og bruges på Kattegatbroen, som det foreslås i forundersøgelsen. Et drama venter, og det vil ikke overraske, hvis politikerne træder vande og udskyder den endelige beslutning om en VVM-undersøgelse til efter et folketingsvalg. Fra en VVM igangsættes, og der kan køres på en bro, vil der mindst gå femten år.

Det skal du betale for at køre over broerne

Storebæltsbroen forventes gældfri i 2034, men brotaksten skal opretholdes og overskuddet gå til en ny Kattegatbro. Sådan lyder et forslag i den Kattegatrapport, Folketinget skal tage stilling til.



De raser mod at bruge broafgift til gigantbro, der vil skade Fyn

Borgmesteren i Nyborg og formanden for Fynsk Erhverv frygter for konsekvenserne af en ny Kattegatbro og raser mod at lade den delvist betale af brugerne af Storebæltsbroen.

Birgit Bakkær Sørensen
bakkær@fyens.dk

- Det her er en dobbeltstraf til fynboerne. Vi skal blive ved med at betale for at køre over Storebæltsbroen, selv om den er gældfri. Og samtidig skal pengene gå til en ny Kattegatbro, der vil skade Fyn og hele udviklingen i Region Syddanmark.

Det mener borgmesteren i Nyborg Kommune, Kenneth Muhs (V). Han er sammen med formanden for Fynsk Erhverv, direktør på Egeskov Slot, Henrik Neelmeyer, dybt bekymret for konsekvenser-

ne af en ny gigantbro over Kattegat.

Om kort tid får Folketinget præsenteret resultatet af en forundersøgelse af den 40 kilometer lange Kattegatbro, der i det billigste forslag til linjeføring vil gå fra Rønæs på Sjælland, over Samsø og til nord for Hou i Østjylland. Undersøgelsen tager udgangspunkt i, at bilisterne på Storebæltsbroen skal blive ved med at betale samme takst for at køre over broen, selv om den vil være gældfri, når Kattegatbroen åbner tidligst i 2037.

Konkret foreslås, at taksten på Storebæltsbroen og Katte-

gatbroen skal være ens, nemlig 247 kroner. På den måde bliver prisen ikke afgørende for, om bilisterne vælger Kattegatbroen eller Storebæltsbroen, og en meget stor del af pengene fra betalingsanlægget ved Storebælt kan bruges til at holde taksten nede på Kattegatbroen, da Storebæltsbroen til den tid er gældfri. I alt baseres regnestykket på et bidrag på 20 milliarder fra Storebæltsbroen til den 110 milliarder dyre Kattegatbro med plads til både biler og tog.

- Skader Fyn

Borgmesteren i Nyborg er absolut ikke begejstret for at bilisterne på Storebælt skal være med til at betale for en Kattegatbro.

- Det er en meget dårlig idé at bruge Storebæltsbroen som en malkeko til at finansiere alt muligt i stedet for at få sat taksterne markant ned,

så brugerne af broen kun betaler for de udgifter, der er forbundet med broen, siger Kenneth Muhs.

Senest har Folketinget besluttet, at bilisterne på Storebæltsbroen skal bidrage med 7,9 milliarder til de mange infrastrukturprojekter, der skal gennemføres i Danmark frem mod 2035.

- Derefter vil man så i rigtig mange år (26 år, red.) opkræve 20 milliarder i broafgift på Storebælt til Kattegatbroen. Men kan en Kattegatforbindelse ikke være ren brugerfinansieret som Storebæltsbroen, bør den ikke anlægges.

- Danmark er ikke større, end vi kan undvære en sådan kæmpebro, der i endnu større grad vil få vækst og udvikling til at søge mod vækstcentrene i Østjylland og København-området. En Femernforbindelse er også på vej, og jeg frygter, at vi på Fyn og i



FAKTA

KATTEGATBROEN

● Kattegat-forbindelsen vil ifølge de foreløbige resultater af forundersøgelsen koste godt 60 milliarder kroner for en ren vejforbindelse, mens prisen vil være cirka 110 milliarder, hvis der også skal være jernbane.

● Den vil bestå af en bro nord for Hou i Østjylland til Samsø og endnu en bro videre fra Samsø til Røsnæs/Asnæs på Vestsjælland. Derudover vil på land komme nye motorveje og jernbaner.

● Rejsetiden med bil mellem Aarhus og København vil blive omkring to timer, mens en togtur vil tage godt en time.

● Ifølge prognosen vil der være 34.600 køretøjer i et hverdagsdøgn på Kattegat-forbindelsen og 35.500 over Storebælt. Hvis ikke Kattegatbroen bliver til noget, vil der i 2035 være 52.500 køretøjer på Storebæltsbroen.

● Der ventes 29.200 togpassagerer i døgnet på Kattegat-forbindelsen og 24.200 på Storebælt. Kommer der ikke tog over Kattegat, vil der i 2035 køre 38.000 togpassagerer over Storebælt.

Grafik: Wayne Southwell



Samfundsøkonomisk er det tåbeligt at tage penge ud af betalingsanlægget ved Storebælt for at medfinansiere Kattegatbro, mener professor. Arkivfoto: Laust Jordal.

Professor: Drop skat på Storebælt

Mogens Fosgerau mener, at Folketinget bør undersøge effekt af lavere takst på Storebælt i stedet for kun at beregne Kattegatbro.

Birgit Bakkær Sørensen
bakkær@fyens.dk

- Det er en åndssvag idé at opkræve en afgift for at køre forbi Odense eller en anden tilfældig by i Danmark, men det er det, man gør på Storebæltsbroen. Derfor er det også helt forkert at regne indtægterne fra Storebæltsbroen med for at forbedre økonomien i en Kattegatbro. Det bliver den ikke billigere af.

Sådan lyder det fra professor ved Københavns Universitet Mogens Fosgerau, der i mange år har beskæftiget sig med transportøkonomi. I en forundersøgelse af en ny Kattegatbro (bestilt af Folketinget), peger Sund & Bælt på muligheden for at opretholde taksten på Storebælt og kanalisere 20 milliarder fra Storebælt over i en Kattegatbro til både biler og tog.

- Politikerne taler om, at Kattegatforbindelsen skal være selvfinansierende, og regner de indtægterne fra Storebælt med, vil de dumpe førsteårseksamen i nationaløkonomi. Men det er som om, at politikerne ikke opfatter opkrævningen på Storebælt som en skat, men penge de kan bruge, uden det koster noget. Det er noget vrøvl, siger Mogens Fosgerau.

Beregn alternativ

I forundersøgelsen, der er lavet af Vejdirektoratet, Trafikstyrelsen og Sund & Bælt, er taksten for at køre over Storebælt og Kattegat sat til 247 kroner begge steder.

- Det giver staten penge fra den gældfri Storebæltsbro, og det giver Kattegatforbindelsen kunstigt meget trafik, så den lettere kan hænge økonomisk sammen. Men tænk, hvis det nu viste sig, at det samfundsøkonomisk gav en

langt større gevinst at undlade at bygge en Kattegatbro og sætte taksten markant ned på Storebæltsbroen. Det bør Folketinget få undersøgt, mener Mogens Fosgerau.

Men det ville jo skabe yderligere trængsel på Fynske Motorvej og andre veje?

- Ja. Det vil have afledte effekter og behov for andre investeringer, men det regnestykke bør politikerne lave, før de beslutter sig for, om en Kattegatbro skal anlægges, siger professoren.

Klimaet

Borgerlige partier har tidligere fremført muligheden for en Kattegatbro kun for biler.

- Og ser man samfundsøkonomisk på det, vil det være en god idé. Det skal så holdes op mod, at man ødelægger store naturværdier blandt andet på Samsø, og der opstår ny støj fra motorveje.

Men vil en ren bilbro ikke skade klimaet langt mere, end en bro med jernbane?

- Nej. Der kommer langt flere elbiler, så en Kattegatbro betyder ikke rigtig noget for klimaet. I det store billede er det også begrænset, hvad den giver af ekstra biltrafik.

Men af hensyn til klimaet vil det vel være langt bedre at bygge en Kattegatbro med jernbane?

- Drop nu den idé om, at man kan løse klimaproblemerne ved at investere en masse i tog. Det er noget bullshit, som folk går og bekræfter hinanden i uden at sætte sig ind i de analyser, der er lavet. På Kattegat vil der også skulle kastes helt sindsygt mange penge i nakken på hver togpassager, siger professoren.

En Kattegatbro kun til biler er beregnet til 60 milliarder og med jernbane 110 milliarder.



Formand for Fynsk Erhverv, Henrik Neelmeyer, er også direktør på Egeskov Slot og forudser, at blandt andet den fynske turisme vil blive ramt af en Kattegatbro. Arkivfoto: Yilmaz Polat



Borgmester i Nyborg Kommune, Kenneth Muhs (V), frygter, at en Kattegatbro vil skade den fynske udvikling. Arkivfoto: Michael Bager

hele den syddanske region kommer til at lide i forhold til, at arbejdspladser og tilflyttere søger andre steder hen, siger Nyborg-borgmesteren.

Rammer turismen

Formanden for Fynsk Erhverv, Henrik Neelmeyer, er også bekymret for en Kattegatbro.

- For mig at se vil den først og fremmest være et resultat af stærke lobbykræfter. Det vil være langt mere fornuftigt at investere der, hvor trafikken er i dag, og der transporteres varer til og fra. Det er i høj grad ved det eksisterende motorvejsnet. Blandt andet Trekantområdet. Man vil skulle bruge ufatteligt mange penge på en Kattegatbro, og



Alt, der peger væk fra Fyn, vil ramme Fyn. Det gælder også turismen,

**HENRIK NEELMEYER, FORMAND
FYNSK ERHVERV**

jeg frygter, at vi ikke får andre fornødne trafikinvesteringer til Fyn, siger Henrik Neelmeyer.

Men vil det ikke være godt for erhvervslivet, hvis det bliver lettere at komme frem på Fynske Motorvej, fordi noget af trafikken flyttes over på en ny Kattegatbro?

- Alt, der peger væk fra Fyn, vil ramme Fyn. Det gælder også turismen, forudser Henrik Neelmeyer, der er direktør på Egeskov Slot.

Ekstra harm er han over forslaget om, at bilisterne på Storebæltsbroen skal være med til at betale for en Kattegatbro.

- Det er helt urimeligt på den måde at have kunstigt høje priser på Storebæltsbroen. I Fynsk Erhverv har vi længe kæmpet mod den skjulte skat, der i forvejen opkræves ved Storebæltsbroen, siger formanden for

Fynsk Erhverv.

Tavs Kattegat-formand

Borgmesteren i Nyborg Kommune vil tage spørgsmålet om Kattegatbroen med, når borgmestrene i Region Syd Danmark mødes 23. marts.

Fyens Stiftstidende ville gerne have haft en kommentar fra formanden i Region Midtjylland, Anders Kühnau (S), der også er formand for den komité, der arbejder for en Kattegatbro. Han ønsker på nuværende tidspunkt hverken at argumentere for værdien af en Kattegatbro eller den foreslåede finansieringsmodel med penge fra Storebæltsbroen.

- Jeg udtaler mig først, når Folketinget har fået forundersøgelsen, siger han.