

Politikerne på Christiansborg enige: Brugerfinansieret forbindelse i syd

Der skal etableres en ny forbindelse i syd - finansieret af brugerne. Trafik over den nuværende forbindelse på Kronprins Frederiks Bro skal også brugerfinansieres.

Sådan lyder det i den store trafikplan, som fredag den 26. november blev indgået mellem regeringen,



Der har været to muligheder - en ny bro ved siden af den eksisterende eller en ny forbindelse i syd.

Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, SF, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance.

Det hedder i aftalen:

- Parterne har noteret sig den færdige VVM-redegørelse for en ny fjordforbindelse ved Frederikssund samt de foreløbige undersøgelser af muligheder for evt. brugerfinansiering.

- Parterne er enige om, at det er målet, at der etableres en ny sydlig fjordforbindelse ved Frederikssund, idet forbindelsen som udgangspunkt finansieres gennem brugerbetaling.

- Parterne er enige om, at der iværksættes en nærmere analyse af potentialet i en brugerfinansieringsmodel, der omfatter både den nye og den eksisterende fjordforbindelse.

- Parterne er enige om at

afsætte to mio. kr. til analysen.

Arbejdet med beslutningsgrundlaget gennemføres af det statslige aktieselskab Sund & Bælt Holding, der har konkret erfaring med brugerbetaling på faste forbindelser. Sund & Bælt Holding får til opgave at afdække den faktiske betalingsvilje hos de potentielle brugere og udarbejde et egentligt oplæg til gennemførelse af projektet, hvor de tekniske og organisatoriske løsninger og brugerbetalingsspektiverne, herunder mulighederne for bro-bizz m.v., sammenlægges.

Helt galt

- Parterne træffer endelig beslutning om projektets udformning, finansiering og gennemførelse, når op-

lægget fra Sund & Bælt foreligger. Oplægget afsluttes i 2011.

- Det er helt galt, at vi endnu ikke har været igang, men nu sætter vi handlinger bag ordene. Det er jeg glad for, siger transportminister Hans Christian Schmidt (V) til Ritzau efter vedtagelsen.

Ifølge Vejdirektoratet vil forbindelsen koste fra 2-6,6 mia. kr., afhængigt af, om man vælger en bro eller en tunnel, som bilisterne selv kommer til at betale. Og der bliver ingen smutvej over den gamle bro - den skal nemlig også have brugerfinansiering.

Parterne var også enige om at anlægge motorvej i Frederikssundfjorden i hovedstadsområdet.

Første etape af motorvejen mellem Motorring 3 og



Det er fra Terslev Hage, man forestiller sig, at forbindelsen - bro eller tunnel - skal føres over på Frederikssundsiden

Motorring 4, der er under anlæg ventes åbnet i 2013. Frederikssundsmotorvejens 2. etape omfatter anlæg af 4-sporet motorvej fra Motorring 4 til Tværvej samt en forlængelse af Tværvej som motortrafik-

vej, så der opnås forbindelse fra motorvejen ved Ledøje-Smørum til Frederikssundsvej. I alt ca. 10 km til 1,2 mia. kr. Parterne ønsker motorvej på hele strækningen til Frederikssund.

Skal der være brugerbetaling må det gælde for hele landet

- Gennem de senere år har staten postet rigtigt mange penge i nye vejprojekter - ikke mindst motorvejs- og broprojekter i Jylland. Alle disse projekter er finansieret, uden at man kræver betaling af brugerne. Vejafgift har man i dag reelt kun indført på Storebæltsbroen og Øresundsforbindelsen, siger det socialdemokratiske byrådsmedlem, Kenneth Jensen, Frederikssund.

I det lys undrer det ham, at vejafgiften tilsyneladende kun skal indføres i Frederikssund.

-Vil det indebære, at bor-

gerne skal betale for at færdes inden for deres egen kommunegrænse. I praksis betyder det, at borgerne nu skal betale for at komme til og fra arbejde, handelsmuligheder og fritidsaktivitet i deres egen kommune. Borgerne i den ene halvdel af kommunen må se frem til at betale mellem 5-10.000 kroner mere om året bare for at komme på arbejde, end borgerne i den anden halvdel af kommunen.

I forligsteksten står at den "som udgangspunkt finansieres gennem brugerbetaling", og denne brugerbetalingsmodel vil om-

fatte "både den nye og den eksisterende fjordforbindelse".

- Der bliver altså ikke noget alternativ til de, der ikke vil betale for at benytte en ny fjordforbindelse. Ikke underligt, da Vejdirektoratets tal viser, at kun omkring 4.700 af de godt 20.000 biler, der dagligt passerer forbindelsen i dag, vil benytte en betalt forbindelse, hvis der i umiddelbart nærhed findes et gratis alternativ. For at få et betalingsprojekt til at være rentabelt, er man derfor nødt til at tage hele Hornsherred som gidsel. Enten betaler

du, eller også tager du turen om Roskilde, siger Kenneth Jensen.

Ganske vist er vejafgiften ikke endeligt besluttet endnu, og i lyset af at alle muligheder bør undersøges, har han fuld forståelse for, at hans eget parti er med i forliget, selv om Socialdemokratiet grundlæggende er imod, at der opkræves vejafgift på forbindelsen. Men når flere folketingspolitikere fra regeringspartierne og DF har været ude og tilkendegive, at det er brugerbetaling eller ingenting, så levner det ikke rum for mange andre



Frederikssund Byråd gik ind for en sydlig forbindelse - men Kenneth Jensen yderst til venstre kan ikke acceptere brugerbetaling.

løsninger, når de sidste undersøgelser foreligger, siger Kenneth Jensen.

- Det er skræmmende og underligt, når regeringen ellers hidtil har talt imod at opkræve vejafgifter. Og vil man ikke opkræve vejafgifter andre steder i landet, så må det samme gælde i Fre-

derikssund. Det må være en statsopgave at løfte finansieringen. Skal der indføres vejafgift, må det gælde for hele landet. Så skal der være tale om en overordnet national politik - og ikke en lokal, ekstra skat, siger Kenneth Jensen.



BREV FRA LÆSERNE

Ikke mange kan se fornuften i en brugerbetalt fjordforbindelse

Som det fremgik af TV2 Lorry, torsdag sidste uge, er der i det nye trafikforlig afsat to millioner kroner til selskabet Sund og Bælt, som står bag de mildt sagt noget større forbindelser i Danmark bl.a. ved Øresund.

Sund og Bælt skal bruge beløbet til at undersøge "muligheden" for finansiering med betalingsanlæg, brobizz eller lignende. Så må man jo blot håbe, at eventuelt kommende betalingsanlæg både ved den gamle og nye fjordforbindelse ikke øger den samlede anlægsspris for fjordforbindelsen med endnu flere 100 millioner, og at disse anlæg ikke i sig selv skaber nye flaskehalse til gene for brugerne. Og hvorfor skal denne forbindelse i det hele taget være en betalings sag? Det

er der ikke ret mange, der forstår fornuften og rimeligheden i!

Der findes ingen sammenlignelige betalingsanlæg i Danmark. Ej heller den ny motorvej ved Vestkysten vil koste brugerne en krone, før der om mange år indføres betalingsveje i hele landet, som også Venstres ordfører, Kristian Pihl Lorentzen, har ganske ret i, vil og må komme.

Således vil opførelsen af betalingsanlæg ved Roskilde-fjordforbindelsen både være dybt uretfærdig for borgerne i bl.a. Jægerspris, Skibby, Lejre, Holbæk, Frederikssund og Egedal og være spild af mange anlægskroner. De to millioner til Sund og Bælt er ikke ret meget sammenlignet med VVM undersøgelsen til 30 millioner og de milliarder



Jørgen Vingaard: Hvad skal vi med et vartegn af en larmende højbro? Vi har jo et smukt vartegn allerede, nemlig vores natur og den gamle 75 årige bro.

selve forbindelsen vil koste. Nå, hvordan går det egentlig med VVM undersøgelsen. Der indkom 110 høringssvar i sidste etape, som Vejdirektoratet nu snart har besvaret. Om få uger kommer så det endelige "høringsnotat". Det var

en sej omgang, må man sige. Hvorfor skulle der i øvrigt ikke udarbejdes en VVM undersøgelse for den nye motorvej ved Vestkysten eller Femernforbindelsen. Svaret blæser i vinden.

I øvrigt var det rart på TV2 Lorry at gense de

gamle klip fra foreningens Bi-Lidt møde i 2005 med formanden for folketingets trafikudvalg, Flemming Damgaard Larsen, V og trafikudvalget.

Sydlig tunnelforbindelse

Vi går, som vi har skrevet til Vejdirektoratet flere gange, ind for en sydlig tunnelforbindelse, for at trafikken fremover kan glide uden flaskehalse og ikke mindst for naturens og fremtidens skyld. Selv ved Femern-forbindelsen bliver det en tunnelforbindelse! Hvilket klart er indstillet til Folketinget. De var nu ikke så tossede i 1987-1988, da de byggede Guldborgsund-tunnellen. Sund og Bælt har også gode erfaringer med mange kilometer motorvejstunnel under Øresund.

Hvad skal vi med et vartegn af en larmende højbro. Vi har jo et smukt vartegn allerede, nemlig vores natur, og den gamle 75 årige bro, der har gjort det godt er rigeligt vartegn på vandspejlet.

Er de blevet mere lykkelige i Korsør af et tårnhøjt vartegn i baghaven? Har det skadet København at Øresundsbroen er på svenskersiden? Nej. Et vartegn skal nødvendigvis ikke rage halvt op i himlen. Hele Danmarks "største" vartegn er den "lille" havfrue. Det må stå lysende klart efter dens jordomrejse til Kina. Ja, se, det var et rigtigt eventyr.

Jørgen Vingaard
Presseansvarlig for
En Bedre
Fjordforbindelse