



Forhistorien om en Kattegatbro

Harder, Henrik

Published in:
Berlingske Tidende

Publication date:
2007

Document Version
Accepteret manuscript, peer-review version

[Link to publication from Aalborg University](#)

Citation for published version (APA):
Harder, H. (2007). Forhistorien om en Kattegatbro. *Berlingske Tidende*.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal -

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at vbn@aub.aau.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.



Kronik i Berlingske Tidende, onsdag den 12. december 2007, 22:30

Web link: <http://www.berlingske.dk/article/20071212/kronikker/712120027>

Forhistorien om en Kattegatbro

Der er bred politisk enighed om en Kattegatbro, selvom ingen i Danmark ved, hvad en sådan forbindelse vil koste, hvordan den skal finansieres, eller hvor den præcis skal ligge – samt hvilke konsekvenser den vil få for livet i Danmark i bredeste forstand.

Af henrik harder - Lektor, ph.d. Aalborg Universitet
Onsdag den 12. december 2007, 22:30

Hvem skal betale for anlæg og drift af Kattegatbroen og al den anden infrastruktur, der skal bygges de næste 50 år? Det er spørgsmålet.

Det Konservative Folkepartis ledelse samt den nu forhenværende trafikminister Flemming Hansen bør takkes for deres insisteren på at sætte »trafikken« på den politiske dagsorden. Eftertiden vil forhåbentlig også få en lidt mere nuanceret opfattelse af Flemming Hansen. Udover at være en særdeles driftsikker minister var han også manden, der fik sat sig rigtig mange særdeles markante infrastrukturelle aftryk rundt omkring i Danmark primært til gavn for de af hans vælgere, der var bilejere.

Flemming Hansens infrastrukturkommission var og er i den forbindelse og i forhold til tidligere trafikministres aktiviteter et enestående initiativ. Og det bør understreges, at hele forløbet omkring kommissionens efterfølgende arbejde er forbilledligt og vil danne et godt nationalt trafikalt beslutningsgrundlag. Dette er tilfældet, selvom infrastrukturkommissionens kommissorium er politisk bestemt, og man selvfølgelig kan være uenig i, hvilke trafikpolitiske udfordringer der skal prioriteres, når vi diskuterer fremtidens trafik og mobilitet. Alle relevante dokumenter, der er indgået i infrastrukturkommissionens arbejde, er således offentligt tilgængelige for alle danskere via websiden <http://www.infrastrukturkommissionen.dk>. Denne situation bør udnyttes af alle interesserede, når den nationale diskussion om vores danske trafikproblemer overgår fra det »tekniske rum« til det »politiske rum« og løsninger skal vurderes og prioriteres.

På denne baggrund forekommer det paradoksalt og lidt ironisk, at der tilsyneladende lige før infrastrukturkommissionens offentliggør sit arbejde, tegner sig bred politisk enighed i det »politiske rum« om en Kattegatbro mellem Jylland og Sjælland. I den forbindelse er det værd at pege på, at netop Kattegatbroen alene på grund af sin økonomiske og fysiske størrelse vil få alle andre tidligere danske infrastrukturprojekter til at blegne. Denne brede politiske enighed om Kattegatbroen er opnået, selvom ingen i Danmark ved, hvad en sådan forbindelse vil koste, hvordan den skal finansieres, eller hvor den præcis skal ligge – samt hvilke konsekvenser den vil få for livet i Danmark i bredeste forstand.

Arkitektur & Design
Henrik Harder

Aalborg Universitet,
Gammeltorv 6
DK-9000 Aalborg
Tel. +45 9635 7168
Fax +45 9813 6107
www.aod.aau.dk
e-mail:
hhar@aod.aau.dk

Det bør dog principielt ikke overraske nogen, at denne situation er opstået. Heller ikke embedsmændene i Trafikministeriet. Netop i Danmark er der lang tradition for, at trafikinvesteringer er politisk begrundede og for vigtige til alene at være baseret på tekniske argumenter hentet fra det »tekniske rum«. Dette bør slet ikke overraske dem, der ved, at de trafikpolitiske løsninger, der realiseres, oftest er de politiske beslutninger, der møder mindst politisk modstand. På det konkrete plan vil det nok også overraske, hvis der kommer en bred folkelig protest mod en sådan Kattégatbro. Der vil vel være tale om lidt af en tabersag for de få – vel primært folk fra Samsø – der vil gå imod folkestemningen og advokere for det fornuftige i ikke at binde hele Danmark sammen og knytte alle os danskere tættere til hinanden, koste hvad det koste måtte.

Historien om Kattégatbroen er kun den seneste »overraskelse« i en række af større infrastrukturdiskussioner, som er vendt og drejet i det »politiske rum«, mens infrastrukturkommissionen har arbejdet, og som nok skal ende med at blive realiseret. Man kan i flæng nævne beslutningen om en udvidelse af Metroen med en cityring og udarbejdelse af beslutningsgrundlag for kapacitetsudvidelse af jernbanen mellem København og Ringsted samt den danske regerings aftale med den tyske regering om en fast forbindelse over Femern Bælt. I disse sammenhænge fristes man til at sige, at »toget vist allerede er kørt«.

Og så er vi ved en anden paradoksal og lidt ironisk pointe, nemlig den manglende interesse for, hvem der skal betale for alle disse projekter, og hvordan de skal vedligeholdes.

I den forbindelse er der tre forhold, der er værd at klargøre. For det første: Danske politikere bestemmer formelt helt selv, hvilke infrastrukturinvesteringer der skal gennemføres, hvornår de skal gennemføres og hvor – og det har de altid gjort. For det andet er der som altid en følelse blandt danske politikere af, at der er flere stemmer i spektakulære bro- og vejprojekter og anlægsinvesteringer end i de efterfølgende driftsinvesteringer. Dette gælder specielt på infrastrukturuområdet. For det tredje har det ikke politikernes interesse, hvordan transportområdet skal organiseres og indrettes fremover, og dermed hvordan infrastrukturen skal drives, og hvem der har ansvar for denne drift. For at understrege vigtigheden af dette sidste forhold er det værd at pege på, at infrastrukturkommissionen af den daværende transportminister eksplicit blev bedt om ikke at forholde sig til, hvorledes transportområdet skal organiseres og indrettes fremover.

Det kan på denne baggrund undre, at det ikke er ansvarlig borgerlig politik at sikre sig et overblik over, hvem der skal betale for de eksisterende driftsudgifter knyttet til de eksisterende infrastrukturanlæg, samt hvem der skal betale for de store kommende anlægsinvesteringer og de efterfølgende kommende store tilknyttede driftsudgifter, før de besluttes.

Eller sagt mere direkte: Årtiers veldokumenterede misligholdelse af det nationale jernbanevejnet samt minimal vedligeholdelse af dele af motorvejssystemet, f.eks. motorvejsbroer, bør ikke alene vække til eftertanke, men vække til en fremadrettet handling i det »politiske rum«. Dette er specielt tilfældet i en situation, hvor kommunerne har overtaget hovedparten af det eksisterende vejnet målt i kilometer, og hvor amternes regionale koordinerende funktion inden for transportområdet er nedlagt og forsvundet.

Visionen bør være at få etableret et system, som styrer udbygningen, driften og vedligeholdelsen af alle de nationale anlægsinvesteringer, vi har foretaget og agter at foretage. Dette var faktisk også, hvad formanden for infrastrukturkommissionen Birgit Aagaard-Svendsen selv indirekte pegede på under infrastrukturkommissionens

midtvejskonference. Samtidig skal der mange flere penge til området, således at vi ikke ender i en situation som i USA, hvor en motorvejsbro her i 2007 skvatter sammen.

Som nævnt virker det desværre, som om der har været bred politisk enighed om ikke at diskutere disse forhold, mens den nuværende infrastrukturkommission arbejdede. Disse problemer knytter sig også til, hvordan en eventuel Kattegatbro skal finansieres, og hvad der sker med trafikmængden på f.eks. Storebæltsbroen og Femernbroen, når man politisk fastsætter prisen på en billet til Kattegatbroen. I den forbindelse kan man så også diskutere det fornuftige i, at det er gratis for københavnere at bruge motorvejen til Lolland/Falster, mens der skal betales broafgift/færebillet for de københavnere, der vil til Jylland. Netop finansieringen af anlæg og drift af en Kattegatbro kan således gå hen og blive et svært politisk politisk problem at løse.

Vælger man generelt brugerfinansierede løsninger, kan man komme i den paradoksale situation, at enkelte infrastrukturprojekters rentabilitet kan blive truet, hvis man for alvor politisk ønsker at reducere trafikarbejdet med biler f.eks. med henvisning til internationale CO2-miljøproblemer. Et forhold som ikke alene Connie Hedegaard må forholde sig til.

Nationalpolitisk bliver det vel også en vanskelig sag at diskutere finansiering af infrastrukturprojekter i en tid, hvor skattestop og færre offentlige udgifter er centrale omdrejningspunkter for mange nationale politiske diskussioner. Omvendt ville det jo netop på infrastrukturområdet være oplagt at arbejde endnu mere med brugerbetaling og public-private partnerships specielt med en regering ved magten, der kalder sig borgerlig og liberal.

Mens vi afventer et udspil, bør andre ikke afholde sig fra at gå ind i debatten og komme med forslag til, hvad der skal ske den dag, registreringsafgiften på biler i Danmark kommer til at ligge på niveau med registreringsafgifterne i resten af Europa og vi er endt i en situation som f.eks. USA med 600–800 biler/lastvogne pr. 1.000 indbyggere.