

Referat af bromøde i Ringe den 30.10.2014 kl. 19.30

Ordstyrer: Jess Myrthu, journalist og kommunikationsrådgiver

Paneldeltagere: Jørgen Mads Clausen, bestyrelsesformand for Danfoss
Lars H. Hansen, formand for Dansk Metal Odense
Claus Houden, pensionschef og byrådsmedlem i Odense
Jens Odgaard Olsson, direktør for Odense Zoo
Christian Thygesen, borgmester i Faaborg-Midtfyn kommune

Formanden for Foreningen Als-Fyn Broen, Mogens K. Nielsen, bød velkommen og glædede sig over det store fremmøde på ca. 200 deltagere. Mogens K. Nielsen fortalte kort om foreningens stiftelse for 1½ år siden, om formålet med at skaffe folkelig opbakning til broprojektet og bestyrelsens sammensætning på 9 personer, 4 fra hver side af Lillebælt og et medlem fra Flensborg. Foreningen har nu passeret 500 medlemmer bestående af private og firmaer, men ønsker mange flere og opfordrede til at benytte de udelte materialer til indmelding i foreningen.

Jørgen Mads Clausen (JMC)

JMC fastslog indledningsvist, at dette projekt må have sin værdi, indtil andet er bevist. Dette er noget vi vil, det angår hele vores liv og fremtid. Erfaringerne fra gennemførelsen af Sønderborgmotorvejen klarlagde, hvor vigtig folkelig opbakning var. Naturligvis vil vi helst have en motorvej, men det er nok nødvendigt at reducere ønskerne til det mest realistiske. Med en motortrafikvej vil det tage 7 min. at køre over broen, så det klarer vi nok. F.eks. vil det tage 1 time at køre fra Svendborg til Sønderborg, hvor det i dag varer 2 timer.

JMC gennemgik derefter hovedpunkter i rapporten fra COWI vedrørende Als-Fyn forbindelsen:

- En motortrafikvej på 11 km
- Brugerbetaling 75 kr. pr. personbil, der giver den maksimale indtægt for broen
- 9.000 biler i åbningsåret pr. døgn, der vil udskyde behovet for en 3. Lillebæltsforbindelse i ca. 10 år
- Gennemsnitlig besparelse pr. passage på 20 min. og 54 km
- Samfundsøkonomisk rentabel med en forrentning over 5%, selv uden at de dynamiske effekter er indregnet
- Brugerbetalingen kan finansiere 32% af det samlede projekt og 65% af selve broens pris
- Ekstra dynamik i erhvervs-, uddannelses-, turist- og bosætningsudvikling på Sydfyn og i Sønderjylland
- Miljømæssigt vil det give en CO₂ reduktion på over 30.000 tons pr. år svarende til hvad 10-15.000 biler udleder ved 20.000 km/år
- Broens pris er skønnet til 4,9 mia. kr., men med tillæg for vejanlæg, andre omkostninger og en 50% reserve er den samlede pris 10 mia. kr.
- Finansieringsmuligheder kunne være statsfinansieret som alle andre offentlige projekter, men JMC vil fraråde, at staten blev krævet at komme med hele beløbet, for så får vi aldrig den bro, men også en hybridfinansiering var et alternativ, hvor også lokal opsparring og EU tilskud kunne bidrage

- Et offentligt, privat partnerskab (OPP) med 30 års drift anses som det mest favorable som praktiseret på Sønderborgmotorvejen, der blev færdiggjort 1½ år før planlagt uden prisstigninger
- Åbning af broen kan i bedste fald tidligst ske i 2025
- Ikke alt er undersøgt og nogle forhold kan være "dødelige" f.eks. jordbundsforholdene. Hvis det går godt, tager vor økonomidirektør til London for at se, hvordan vi får det finansieret

Lars H. Hansen (LHH)

Som næstformand i RIFU Fyn – Regionalt Industripolitisk Udvalg og formand for Dansk Metal Odense var han glad for at være inviteret som paneldeltager. LHH har en naturlig interesse i at skabe bedre muligheder for vækst og dermed arbejdspladser til fagforeningens medlemmer.

LHH fastslog, at på Fyn er vi ved at miste fremdriften i erhvervsuddannelserne, faktisk er det få andre steder i landet, der har det værre, hvad det angår. I Vestjylland har de formået at holde et stort antal unge mennesker på erhvervsuddannelserne og det er her, der er vækst og store industrivirksomheder - det hænger sammen.

Hvis brotakterne bliver sat ned på Storebælt, vil behovet for en ny Lillebæltsbro stige og LHH gjorde sig til talsmand for, at den kom til at ligge mellem Fyn og Als og dermed skabe et nyt trekantsområde.

LHH betonede, at med en bedre infrastruktur kan vi hæve os flere niveauer op med hensyn til produktionsarbejdspladser, og det har vi brug for. Vi har meget bedre muligheder for at udvikle specielt Syd- og Sydvestfyn med en fast forbindelse til Als.

Claus Houden (CH)

CH erklærede sig som byrådspolitiker i Odense og folketingskandidat som varm tilhænger af, at Als-Fyn broen bliver bygget snarest muligt.

CH tog udgangspunkt i den succes, der var i det nuværende trekantsområde, hvor byer som Kolding og Fredericia har en befolkningstilvækst på 30-40%, og hvor øvrige står stille eller har direkte fald, hvilket var et klart signal om broernes betydning for infrastrukturen.

Middelfarts borgmester havde også givet udtryk for, at der aldrig havde været den vækst, hvis der ikke var broer uden betaling for at passere broerne. Broafgifter er naturligvis væksthæmmende. Tilsvarende gælder for den besværlige forbindelse over Lillebælt mellem Als og Fyn.

CH kom derefter ind på et eksempel fra OUH, hvor hjertekirurgisk afdeling var ved at blive udfaset. Det blev den ikke, men det siger blot, at en Als-Fyn forbindelse vil være med til at styrke OUH's opland og dermed styrke sygehusets position i konkurrence med Skejby og Rigshospitalet.

Klynger af virksomheder vil blive skabt med bedre infrastruktur, ligesom det vil styrke Syddansk Universitet og øvrige undervisningsinstitutioner.

Jens Odgaard Olsson (JOO)

JOO fortalte, at Odense Zoo besøges årligt af 350.000 til 400.000 gæster, som den næststørste i Danmark. Besøgende kommer ikke langt fra. En barriere er 1 times transporttid. Den sydlige del af Jylland er dermed uden for rækkevidde. Det ville en bro råde bod på.

Regeringen har nedsat et udvalg, hvori JOO sidder, der har til formål af fremme den nationale turisme, hvor det ene af 3 ben i strategien er at fremme kystturismen. Det bliver der lavet et udviklingsselskab for. Der er fantastiske muligheder i området Sydfyn, der er vanskeligt at udnytte, når der ingen sammenbinding er i den sydlige del af regionen. Det ville være fantastisk for udviklingen på Fyn, hvis det blev forbundet. Tyskerne har i dag kun vestkysten i tankerne, men hvis forbindelsen var der, ville de få adgang til noget af det mest delikate, der er i hele landet. I sammenligning med de øvrige landsdele i Danmark er den sydlige del klart underrepræsenteret med attraktioner, der ville kunne styrkes med en fast forbindelse.

Christian Thygesen (CT)

CT forklarede, at en kommunes indtægtsgrundlag er helt afhængig af, hvor mange der bor i kommunen. Befolkningstallet i Svendborg, Sønderborg, Aabenraa og Faaborg-Midtfyn kommuner er siden 2008 faldet med 4.800 borgere. CT antog, at hvis alle kommuner har samme værdi af en borger som Faaborg-Midtfyn på 50.000 kr., svarer det til et mistet indtægtsgrundlag på knap 250 mio. kr. pr. år.

Faaborg-Midtfyn kommune arbejder aktivt for at vende den negative befolkningsudvikling og ser en Als-Fyn bro som et initiativ, der kan styrke bosætningen i kommunen gennem større og mere varieret og attraktivt arbejdsmarked og som et initiativ, der vil styrke virksomhedernes konkurrenceevne.

Over de sidste 10 år har Faaborg-Midtfyn mistet ca. ¼ af arbejdspladserne. Alene det taler for at få skabt den forbindelse.

Eksempelvis vil en pendler fra Ringe via broen kunne nå en arbejdsplads i Sønderborg på 45 min. mod i dag 1 time og 45 min., og det siger sig selv, at det vil have en betydelig effekt for hele den sydlige del af regionen. På den baggrund må man forvente, at alle de 4 kommuner vil få styrket bosætningen. Broen skal man derfor se som en mulighed for at gøre Fyn, Sønderjylland og Nordtyskland mere attraktive at bosætte sig i.

De effekter, som for eksempel den øgede bosætning giver, er ikke medtaget i COWIs beregninger. Det er derfor i kommunernes interesse at få udarbejdet en uddybende analyse af de dynamiske og regionale effekter. På den måde kan vi dokumentere de store økonomiske potentialer, en bro har for kommune og Region Syddanmark.

Meldingen fra Transportministeriet er desværre, at landstrafikmodellen endnu ikke er klar. Landstrafikmodellen er et værktøj til at beregne effekterne af infrastrukturprojekter. Vi forventer, at få broprojektet analyseret i den nye landstrafikmodel, så snart den er klar til brug.

Når CT lagde så stor vægt på dokumentation og effekter, skyldes det ikke mindst, at broen kræver en væsentlig finansiering. Men hvis man kan vise, at pengene er givet godt ud til Als-Fyn broen, bliver det nemmere at få en finansiering af broen på plads.

En anden udfordring er jordbunden mellem Als og Fyn. Rambøll har for nylig foretaget nogle nye seismiske undersøgelser for os. Rapporten er ikke udgivet endnu, men den er snart på vej. Rapporten konkluderer, at det er nødvendigt med en række boreprøver for at se, hvad der eventuelt er af vanskeligheder i forhold til at fundere broen.

Da boreprøver og yderligere undersøgelser af jordbunden typisk er ret dyre, er man enige i gruppen af kommuner og region om at afvente denne del af undersøgelserne, til resultaterne af landstrafikmodellen og de dynamiske effekter foreligger. Viser landstrafikmodellen og undersøgelse af de dynamiske effekter, at broen godt kan betale sig, er næste skridt

selvfølgelig boreprøverne. CT oplyste, at der er afsat midler til at gennemføre undersøgelserne af Sønderborg og Faaborg-Midtfyn kommuner samt Region Syddanmark. Der foreligger altså en del analysearbejde, før etablering af en bro mellem Fyn og Als kan påbegyndes. Det er vigtigt, at usikkerhederne afklares punkt for. Lykkes det at dokumentere broens potentialer, så er vi godt på vej.

CT sluttede med at glæde sig over det informationsarbejde, som Foreningen Als-Fyn Broen udfører for at udbrede kendskabet til broens muligheder for at skabe den folkelige opbakning, og ønskede det måtte fortsætte.

Under den efterfølgende paneldebat blev der stillet en lang række spørgsmål til processen i en for broen positiv vinkling, men også en række skeptiske spørgsmål som Jess Myrthu koordinerede til panelet. Usikkerheder fra tilhørerne drejede sig om sikring af miljøet, habitatområder og at tage kritik med ind som en positiv vinkel til at få alt undersøgt.

Assens ville gerne inddrages mere. Gennemsejlingshøjder og en række andre spørgsmål kunne ikke besvares fyldestgørende på nuværende tidspunkt, men må afvente de videre undersøgelser.

En tunnel vil blive meget dyrere. En tilhører "beordrede" Jørgen Mads Clausen til ikke at give op, før broen kan åbnes.

En påstand om, at Svendborg motorvejen ikke havde givet arbejdspladser i Svendborg, blev besvaret af Svendborgs borgmester Lars Erik Hornemann, der gjorde opmærksom på virkningen af den krise, vi ikke er helt igennem, men han turde slet ikke tænke på, hvordan situationen havde været, hvis forbindelsen ikke var kommet og ville dermed gerne støtte projektet.

Paneldeltagerne understregede, at alle forhold skal undersøges nøje, og hvis det viser sig umuligt at bygge en bro, bliver der ikke bygget nogen bro.

Formanden takkede afslutningsvis Midtfyns Gymnasium for husly, Faaborg Midtfyn kommune for forplejning og paneldeltagerne for medvirken samt Jess Myrthu for styring af debatten.