

## Formandens beretning

Fynsk Erhverv kontaktede mig i efteråret 2016 og spurgte, om jeg ville forestå arbejdet med at samle og lede en Storebæltskomité. Jeg fandt opgaven både relevant og spændende og gik derfor i gang med at kontakte store virksomheder, politikere m.fl. Det var glædeligt, at så relativt mange og væsentlige aktører kunne se perspektivet i arbejdet og besluttede at bakke op. Fynsk Erhverv bistod med udarbejdelse af hjemmeside, kommunikation til medier mm.

Vi kan glæde os over at have fået succes allerede i komitéens første leveår, idet der i forbindelse med finansloven for 2018 kom en afgiftsnedsættelse på foreløbig 15% for biler med brobizz. Siden er det gjort nemmere at opnå besparelsen, idet der er indført nummerpladescanning. Afgiften vil blive yderligere reduceret op til 25% i 2022.

Også togpendlerne har fået en nedsættelse af taksterne og det er glædeligt at A/S Storebælt samarbejder ved at markedsføre nedsættelserne.

Storebæltskomitéen kan nok ikke tage hele æren for nedsættelsen, men vi tog fat i sagen på et tidspunkt, hvor der var modtagelighed for vores ønske.

Nu skal vi til gengæld holde fast, så yderligere nedsættelser kan opnås i fremtiden. Dette er nok først muligt i 2023, idet DF som en del af forliget ønskede, at der af broens provenu tilvejebragtes midler til udbygning af E20.

Vi må hele tiden være på vagt over for politikernes fristelse til at tage af provenuet og bruge det til andre formål. Der har i løbet af foråret været flere "udfald" mod prissætningen på Storebæltsbroen, bl.a. i forbindelse med tankerne om en Kattegat-forbindelse over Samsø og sammenligning med succeskriterierne for en Femern Bælt forbindelse. Senest kunne man høre Københavns overborgmester foreslå, at en metro til Malmø kan finansieres ved at øge afgifterne for at passere Øresundsbroen i bil. Så bilisterne skal altså betale for at metrobrugere kan komme under Øresund.

Den slags usunde sammenkoblinger må og skal imødegås. Princippet må være, at brugerne af en bro i givet fald betaler for dens opførelse og vedligehold. Så når investeringen er tilbagebetalt bør betalingen nedsættes til et minimum eller helt bortfalde. Nogle politikere synes at mene, at når først der er etableret et betalingsanlæg til et formål, så kan det lige så godt bruges til inddrivelse af midler til finansiering af andre formål. En meget besynderlig logik.

Formanden fortsætter med at netværke. Der har været afholdt møde med Slagelses nye borgmester, John Dyrby Paulsen, som meget glædeligt ønsker fortsat at støtte samarbejdet og gerne koordinerer indsatsen med Kenneth Muhs i Nyborg.

Der har også været rakt ud til den senere opståede E20 komité, da det vil være logisk at koordinere vores anstrengelser. Dialogen er dog lidt træg.

Ligeledes har der været rettet henvendelse til FDM og Dansk Byggeri. Begge finder vores sag vigtig og vil gerne samarbejde om kommunikation mv., men ønsker ikke at blive medlemmer af komitéen. Formanden tager møder med ledelsen af begge organisationer for at afstemme synspunkter.

Der har fra starten været dialog med CPH Airports. Deres CEO, Thomas Woldbye, har sagt lige ud, at selskabet dels selv har meget travlt på public affairs fronten, dels ikke kan overskue om det kan give problemer at bekende sig til vores sag, da man har staten som ejer. Men der er sympati for vores formål.

Der har tillige været rettet henvendelse til Dansk Erhverv. Svar udestår.

Endelig er der løbende kontakt med DI Transport, der som bekendt er medlem af komitéen og særdeles velinformeret om de trafikpolitiske spørgsmål.

Formanden opfordrer alle til at komme med forslag til nye medlemmer.

På bestyrelsesmødet efter sommerperioden må vi drøfte, hvorledes vi optrapper kommunikationen i de kommende år. 2019 er som bekendt valgår til Folketinget. Det vil være oplagt, at vi bestræber os på, at behovet for yderligere afgiftsnedsættelser bliver et element i valgkampen. Infrastruktur vil under alle omstændigheder blive et centralt tema grundet de modsatrettede debatter om henholdsvis klima og trængsel.