



Broen skal have to dæk, øverste en 4-sporet motorvej og nederst en dobbeltsporet jernbane. Det betyder, at broen vil være en særdeles markant konstruktion.

### Læs meget mere

Første del af forundersøgelsen blev udsendt 11. marts 2020. Du kan finde den samt andre dokumenter på [www.kattegat.dk](http://www.kattegat.dk) eller via dette link: <http://kortlink.dk/285ac>

Der findes store grupper på Røsnæs og Samsø som kæmper mod broen. Desuden er der oprettet flere Facebook-grupper for bromodstandere, den største er Kattegatforbindelse - Nej Tak

Du kan også læse mere på <http://kattegatforbindelsenejttak.dk>



Flere korridorer er i spil, men den mest sandsynlige er denne, hvor broen går i land nær Dyngby. Også en landgang på Gyllingnæs kan komme på tale.

## Odder kommune bliver skåret i skiver

- Derfor er DN-Odder imod en Kattegatforbindelse





Hvis den nye infrastruktur engang står klar, vil en stor del af kommunen blive plaget af massiv trafikstøj, især vil Dyngby, Saksild og Nølev blive hårdt ramt.

### **Både motorvej, jernbane og ny hovedvej**

Den første fase af forundersøgelserne af en fast forbindelse over Kattegat blev i marts 2020 afsluttet med en 407 sider lang rapport. I august blev havbunden i Kattegat undersøgt, og i 2021 kommer der en detaljeret rapport om betydningen for natur og miljø, hvis Folketinget vedtager forbindelsen.

Foreløbig kan vi konstatere, at en fast forbindelse sandsynligvis

vil "gå i land" ved Dyngby nord for Hou. Herfra skal en 4-sporet motorvej samt en dobbeltsporet højhastigheds-jernbane forbinde broen med den eksisterende motorvej og jernbane ved Hørning. Desuden skal der anlægges en ny hovedvej med 2-3 spor fra Dyngby til Gedved, hvor den sydgående trafik skal kobles på E45. Vejene og jernbaneanlæggene vil være ekstremt indgribende og fungere som barrierer - kommunen vil på det nærmeste blive skåret i

skiver. Ud over selve motorvejen vil der også komme ramper og tilkørsler, og det betyder bl.a. at motorvejen og jernbanen ikke kan gå helt parallelt. Muligvis skal der også afsættes jord til en stor nødparkering, hvis broen må lukke. Anlæggene kommer med andre ord til at fylde rigtig meget i landskabet - og ud mod kysten skal de op i højden, op på en dæmning, så de kan kobles på broen. Broen bliver både høj og massiv, fordi den får to etager - togene skal køre for neden, bilerne for oven.

### **Lang anlægsperiode**

Ved Storebælt var der både jernbane og motorvej i forvejen, da Storebæltsforbindelsen blev etableret. Her i kommunen skal alt anlægges fra bunden, og det vil medføre en anlægsperiode på mange år, præget af støj og tunge maskiner og et enormt forbrug af bl.a. grus.

### **Stor støjplage**

Hvis den nye infrastruktur engang står klar, vil den være omgivet af brede støjkorridorer - en stor del af kommunen vil blive plaget af støj, især vil Dyngby, Saksild og Nølev blive hårdt ramt. Broen vil dominere udsigten fra hele Odderkysten - vores største turistaktiv. Den mest sandsynlige linjeføring går overordentlig tæt på Tunø, så her kommer den til totalt at

dominere udsigten mod syd.

### **Vil skæmme ådalene**

En del af vejforløbet og jernbanens tracé vil gå gennem landbrugsområder uden de helt store naturværdier, men der vil for alvor være konflikter i ådalene, hvor der er meget beskyttet natur som fx enge - den nye infrastruktur vil i høj grad påvirke både dalen ved Odder Å og dalen ved Åkjær Å. I den foreløbige rapport fra COWI nævnes det også som en mulighed, at broen føres i land på Gyllingnæs - og her vil naturen virkelig komme i klemme, fordi denne linjeføring vil gå tværs igennem et Natura 2000-område, altså et område som er særligt beskyttet.

### **Samsø og Røsnæs rammes hårdt**

Så meget om det lokale, som naturligvis ligger os meget på sinde. Men broen vil være mindst lige så indgribende på Samsø og Røsnæs - og langt ind på Sjælland. Helt overordnet synes vi det handler om, hvilken samfundsudvikling vi ønsker - ønsker vi mere trafik og mere vækst? Og ønsker vi at bruge så mange penge og resurser på en forbindelse, der kan spare en times kørsel og primært vil komme storbyerne Aarhus og København til gavn? Lidt groft sagt er det dem, der får fordelene, mens vi får alle ulemperne.