



STOP motorvej over Samsø

Nyhedsbrev 5, december 2020

Tema: Økonomien bag Kattegatforbindelsen

Kære medlem af STOP motorvej over Samsø

Vores modstand mod Kattegatforbindelsen skyldes først og fremmest den ødelæggelse af Samsø, som en jernbane samt en firesporet motorvej (med bl.a. tilkørsler og nødspor) vil medføre.

Kattegatforbindelsen vil medføre en katastrofal udslættelse af landskaber og landsbyer, som vi dagligt nyder og elsker. Og der vil være samsinger, som tvinges til at flytte. Nogle fordi deres boliger eksproprieres, andre fordi de ikke kan leve med den støj og forurening, som motorvejen vil medføre. Vi vil i al fremtid blive plaget af støj og forurening fra de 23.000 biler (Vejdirektoratets seneste gæt), som dagligt vil køre over øen.

Alle, der har været på øen, vil umiddelbart dele vores modstand mod projektet. Man skulle derfor tro, at med alle de gæster, som har nydt godt af Samsøs kvaliteter i gennem årenes løb, ville der være massiv modstand mod jernbane og motorvej henover Samsø.

MEN: Vi er oppe mod stærke bro-tilhængere organiseret i Kattegatkomiteen. Pengestærke. Og med stor politisk indflydelse. Deres DNA er vækst, vækst, vækst. De påstår, at Kattegatforbindelsen vil forbedre klimaet, at Danmarks erhvervsliv vil overhale alle andre landes, og at vi alle vil få et bedre liv. Det siger de ordret i deres vision.¹

Og så påstår de, at Kattegatforbindelsen ikke vil koste samfundet noget! Nemlig. Det har de regnet ud. Hvordan det kan lade sig gøre, er temaet i dette nyhedsbrev. Vi går i klinch med deres økonomiske fiflerier. Og i kommende nyhedsbreve tager vi hul på tilhængernes øvrige argumenter.

Kommende aktiviteter

Debatmøder med tilhængere og modstandere af Kattegatforbindelsen

Når coronatruslen tillader det, vil vi arrangere et debatmøde med politikere fra forskellige partier og andre interessenter. Blandt mulige debattører er:



Anders Kühnau
Kattegatkomiteen



Michael Svane
Kattegatkomiteen



Rasmus Nordqvist
SF



Benny Engelbrecht
Socialdemokratiet



Henning Hyllested
Enhedslisten

¹ Ordret citeret: "Kattegatforbindelsen vil være en vigtig brik i udbygningen af et moderne og kreativt service- og vidensamfund, der kan udløse ny dynamik, vækst og muligheder for et bedre liv i hele Danmark. Der kan skabes et nyt kraftcenter, der vil kunne markere sig som et attraktivt nordeuropæisk vækstområde, hvor der som ringe i vandet vil opstå nye muligheder for vækst og udvikling i alle regioner i Danmark".



STOP motorvej over Samsø

Nyhedsbrev 5, december 2020

Dagspressen

Vi arbejder også på at få både store og små medier til at oplyse om Kattegatprojektet. Men det er ikke nemt, og som tiden går vokser den største trussel: at befolkningen ikke orienteres om alle de negative konsekvenser, forbindelsen vil have.

Tema: Økonomien bag Kattegatforbindelsen

Så siger de det ene, og så siger de det andet...

Vejdirektoratet har regnet frem og tilbage på Kattegatforbindelsen². I december 2018 skrev de i deres rapport 594, at Kattegatforbindelsen kunne anlægges for 136 milliarder kr.

Anders Kühnau sagde den 20. januar i år til Aarhus Lokalavis, at det kunne gøres billigere nu, fordi de 136 milliarder omfattede godstog, som siden er taget ud af projektet. Det er ikke korrekt. Estimatet fra 2018 på 136 milliarder var også uden godstog³.

Den 30. oktober gentog Kühnau i et interview med R4DIO (Radio 4) påstanden "Det kan gøres billigere nu, fordi man har taget godstog ud af projektet". Det er stadig ikke korrekt. (Han havde dog ret i, at Vejdirektoratet havde nedjusteret deres gæt. Nu lyder det på 116 milliarder, bl.a. fordi renten er faldet).

Så tilføjede Kühnau, at Kattegatforbindelsen ikke behøvede statens finansiering. Betalingen kan klares med broafgifter, påstod han. Men nej: I rapport 594 kan du læse, at forbindelsen vil kræve 52 milliarder kr. fra statskassen⁴.

Selvom det ikke har noget med dagens tema at gøre, kan vi ikke undlade at gøre opmærksom på, at Kühnau også påstod, at Kattegatforbindelsens jernbane vil medføre mindre biltrafik mellem Øst- og Vestdanmark.

Men nej: Vejdirektoratets fastslår, at Kattegatforbindelsen vil medføre en øget biltrafik på 19 % mellem Øst- og Vestdanmark⁵. Det kaldes et trafikspring.

Og selvom det også falder udenfor dagens tema om Kattegatforbindelsens økonomi, må vi gengive hans svar, da han bliver spurgt, om det ikke gør indtryk på ham, at der er samsinger, som vil flytte fra øen, hvis broen kommer. Så svarer han: "Så kommer der vel nogle andre, som vil sætte pris på at kunne køre hurtigt til Aarhus og København".

Der bliver noget at spørge Kühnau om, når han en dag kommer til Samsø.

² Sund & Bælt samt Transportministerens departement har også hjulpet godt til. Assisteret af COWI og andre aktører, som håber på at komme til fadet, hvis Kattegatforbindelsen skulle blive vedtaget.

³ Det stod på side 22 og 31 i rapport 594.

⁴ Side 15 i rapport 594. Der er endda et helt kapitel i rapporten med overskriften "Der vil være behov for et tilskud, hvis Kattegatforbindelsen skal tilbagebetales i løbet af 40 år".

⁵ Side 10 og 24 i rapport 594



STOP motorvej over Samsø

Nyhedsbrev 5, december 2020

De lovede at Storebæltsafgiften skulle afskaffes...

Tilbage til Kattegatforbindelsen, som koster 116 milliarder, men med et magisk snuptag fremstår som gratis. Vejdirektoratet forudså i december 2018, at der dagligt vil komme til at køre 25.700 biler over Kattegatbroerne, når de kan stå færdige i 2035. Samtidig forventede de, at en billet ville komme til at koste omkring 385 kr⁶.

I år har de så nedjusteret tallet til 23.000 biler i døgnet. Det må nødvendigvis betyde at prisen stiger, hvis der skal de samme penge i kassen.

Værre er det, hvis Vejdirektoratet hvert andet år nedjusterer deres estimat med de ca. 12 %, som de har gjort fra december 2018 til oktober 2020. Så er der slet ikke nogen, der kører over Kattegatforbindelsen i 2035. Og så bliver det for alvor en dyr sag for skatteyderne.

Men det bliver ikke kun billister, som vil benytte sig af Kattegatforbindelsen, som kommer til at betale den. Det bliver også bilisterne, som til den tid kører over Storebæltsbroen. Storebæltsbroen vil med den nuværende broafgift være betalt af brugerne i 2032. Herefter var det oprindeligt meningen, at brugerne kun skulle betale drift og vedligehold af broen. Drift og vedligehold estimeres af Vejdirektoratet til at beløbe sig til omkring 60 kr. pr tur.

Man kan med fuld ret hævde, at betalingen på Storebæltsbroen vil blive holdt kunstigt oppe, fordi bilisterne ellers vil vælge den fremfor Kattegatbroen. Og også i stort tal vil fravælge Femernforbindelsen, hvis de kunne køre over Storebælt for 60 kr.

Hvis du nu fik et valg: Du skal vælge 1 eller 2:

- 1) Danmark bygger en Kattegatforbindelse. Du kan i bil køre over den for 385 kr. og du kan køre fra Aarhus til København på 2 timer og 20 minutter.
- 2) Vi bygger ikke en Kattegatforbindelse. Du skal derfor stadig køre over Storebæltsbroen (eller sejle med færgerne), når du skal fra Aarhus til København. I 2032 nedsættes broafgiften til 60 kr. Men du skal bruge ca. 3 timer (ligesom i dag).

Hvad vælger du?

Der er selvfølgelig andre aspekter end økonomi. Brotilhængerne påstår f.eks. at Kattegatforbindelsen vil gavne miljøet. Vi mener noget andet og vender tilbage til klimaspørgsmålet i et senere nyhedsbrev.

Storebæltsbroen har kapaciteten...

Et andet aspekt er, om Storebæltsbroen har kapacitet til fremtidens trafikbehov. Her gav Andreas Egense fra Vejdirektoratet svaret på et af deres informationsmøder i oktober. Andreas oplyste, at Storebæltsbroen dagligt har 30.000 overfarter og under spidsbelastninger omkring 50.000. Og i fortsættelse heraf oplyste han, at fremtidens trafik kan komme til at bestå af selvkørende enheder. Selvkørende enheder, som kan køre både tættere, hurtigere og sikrere end nutidens biler. Kan man konkludere andet, end at Storebæltsbroens kapacitet er rigelig mange år fremover?

⁶ Rapport 594: side 14 og 58: prisen vil svare til Storebæltsafgiften + 60 %. På side 40 i rapporten angives 385 kr. som en realistisk pris



STOP motorvej over Samsø

Nyhedsbrev 5, december 2020

Et tredje aspekt er, at Folketingets partier jo er enige om, at en større del af fremtidens trafikbehov skal løses ved kollektiv trafik. Og tog er både blandt de hurtigste og reneste transportformer.

Vi er skeptiske overfor de officielle undersøgelser...

Alle vores tal bygger på oplysninger fra Vejdirektoratet og de øvrige myndigheder. Men kan man stole på deres tal? Er det ikke sådan, at embedsværket giver ministrene de oplysninger, som de tror han forventer? Og udregningerne og estimaterne måske er mere positive end realistiske?

Grundlæggende har vi tillid til, at embedsværket opererer objektivt, troværdigt og kompetent. Når vi alligevel er skeptiske overfor deres konklusioner og forudsigelser, er det ikke af mistro.

Sammenlignelige megaprojekter giver grund til skepsis



Verdens førende forsker i megaprojekter er Bent Flyvbjerg.

Han er til daglig leder af Oxfords Universitys afdeling "Major Programme Management" og i år blev han udnævnt til æresdoktor ved det danske IT Universitet.

Han har opgjort de gennemsnitlige budgetoverskridelser på store infrastrukturprojekter. Og de er enorme:

- budgetoverskridelser på jernbaner er i gennemsnit på 45 %
- på broer og tunneler: 35 %

De fleste megaprojekter kendetegnes ved overskredne deadlines, borgerprotester og lavere indtægter end forventet. Alligevel elsker politikere, entreprenører og interesseorganisationer megaprojekterne.

"Nutidens store infrastrukturprojekter sælges som motorer for økonomisk vækst. Men ender oftest med præcis den modsatte effekt. Og alligevel igangsættes flere og flere efter samme forretningsmodel, og det i større og større skala. Som om ingen tager ved lære," siger Bent Flyvbjerg.

Samtidig betyder projekternes økonomiske omfang, at der er mange penge at hente for konsulentfirmaer, entreprenørfirmaer, advokater og arbejdsmarkedsorganisationer.

"Det store problem på området er, at ingen bliver ansvarliggjort, når tingene skrider. For offentlige projekter er det skatteborgernes penge. Beslutningstagerne har ikke noget i klemme. Desuden er tidshorisonterne så lange, at de, som tager beslutningerne, typisk er forsvundet, når konsekvenserne viser sig".

Vores konklusion

Alene af økonomiske årsager vender vi tomlen nedad til Kattegatprojektet.

Prisen betales af borgerne, hvad enten det bliver som broafgifter eller via skattebilletten. Det er uhyre summer. 116 milliarder kroner. Tænk hvad vi kunne få af samfundsnyttige ting for det beløb... Og det er en usikker investering, løber projektet ind i problemer, er der kun et sted at hente pengene: Din og min skattebillet.

Og når vi samtidig tænker på klima, bliver vi yderligere i tvivl... det vender vi tilbage til i 2021.



STOP motorvej over Samsø

Nyhedsbrev 5, december 2020

Modstand på vers

Anders Baun Sørensen har sat motorvejsmodstanden på vers.

Melodien er "På Samsø var en pige"

1.
På Samsø er der mange
Smukke folk og fæ
Dem som elsker freden
- og en smule læ
Men nu blæser vindene
Turbulent og bindende
Kun profit-forblindende
- Åh det *er* en skam

2.
I Århus er der mange
Travle folk med me'r
De vil gerne rejse
- til Staden hvor de ser
Opera og politik
Fodbold med lidt gymnastik
Tager hjem – ja før de gik
Åh det *er* en skam

3.
I Staden er der mange
Folk som undrer sig
Hvad skal al de mennesker
Her i vor's galej
Travle folk med bil og os
Jyder kun med ris og ros
Borgmestre fler' og kaos
Åh det *er* en skam

4.
På Samsø vil vi kæmpe
Til den bitre død
For dem som elsker freden
- kan kun sige NEJ
Til broer over vandet
Destruktion af landet
Biler, tog og andet
- Og en Motorvej

Glædelig jul og godt nytår

Året er ved at være slut. Vores forening blev stiftet i starten af året, og østjyderne fik organiseret modstanden sidst på året. Så sammen med **NEJ til motorvej på Røsnæs** er modstandskæden nu ubrudt fra Sjælland til Jylland.

2021 kan blive et skæbneår for Samsø. Det bliver året, hvor vi skal mobilisere modstanden, hvis vi skal gøre os håb om at bremse Kattegatforbindelsen. Arbejdet kræver aktiviteter og aktiviteter kræver penge, så husk venligst at forny dit medlemskab.

I håbet om at Politikerne vil besinde sig og aflyse videre planlægning af Kattegatforbindelsen ønsker bestyrelsen dig en glædelig jul og et godt nytår

Anne Grethe Olsen, formand

Anders Baun Sørensen, næstformand

Lars Nikolaisen, sekretær

Arne Krogh, presseansvarlig

Mogens Bo Thomsen, nyhedsbreve