



STOP motorvej over Samsø

Nyhedsbrev 19, marts 2022

Kære medlem,

STOPMOS har fået ny formand igen. Anders Baun Sørensen har på møde den 26. februar meddelt, at han ikke ønsker at fortsætte som formand. Anders vurderer, at en fast Kattegatforbindelse ikke vil blive anlagt, fordi den udenrigspolitiske udvikling betyder, at der ikke vil være økonomi til så dyre infrastrukturprojekter.

Anders ønsker derfor at bruge sine kræfter på andet arbejde. Bestyrelsen beklager Anders' beslutning, men respekterer den, og takker for en meget engageret indsats i foreningens første to år.

Ulla Holm har indvilget i at overtage formandsposten indtil generalforsamlingen den 16. april, hvor en nyvalgt bestyrelse vil konstituere sig.

Bestyrelsen opfordrer alle medlemmer til at overveje, om de vil gøre en indsats imod en fast Kattegatforbindelsen og stille op til bestyrelsen ved generalforsamlingen.

Vi har overtalt Anne Grethe Olsen til at genindtræde i bestyrelsen, og vi takker Anne Grethe, fordi hun træder til og hjælper bestyrelsen i den nuværende situation.

Peter Askjær, som mange kender fra talrige artikler i Samsø Posten, og som er overbevist bromodstander, vil på generalforsamlingen stille op som kandidat til bestyrelsen. Peter har tilbudt at hjælpe os med det praktiske arbejde i tiden op til generalforsamlingen, og det har bestyrelsen takket ja til.

Dette nyhedsbrev beskriver status på Kattegatforbindelsen, som du kan se i afsnittet "Notat om Forundersøgelsen". Notatet er udarbejdet af Trafikstyrelsen, Sund & Bælt og Vejdirektoratet.

Notatet blev sendt den 25. februar 2022 af transportminister Trine Bramsen til partierne bag infrastrukturplanen. Forundersøgelsen forventes afrapporteret i marts/april og forventes behandlet i Transportudvalget i maj/juni i år. Herefter vil der blive taget stilling til, om projektet skal fortsætte med en VVM-undersøgelse (Vurderinger af Virkninger på Miljøet) eller skrottes.

I afsnittet "Modstandernes møde på Energiakademiet" refererer vi et konstruktivt møde som modstandsforeningerne netop har afholdt.

God læselyst!



To nye notater fra Vejdirektoratet og Sund & Bælt viser entydigt, at en fast Kattegatforbindelse ikke er bæredygtig hverken økonomisk, trafikalt eller miljø- og klimamæssigt, udtaler foreninger imod en forbindelse.

En fast Kattegatforbindelse vil koste kassen, medføre massiv trængsel og belaste klima og miljø

Læs videre på hjemmesiden:

[Kattegatforbindelse - NEJ TAK - Artikler og vidensbank \(kattegatforbindelsenejtak.dk\)](#)

REFERAT AF NOTATET

Trafikstyrelsen, Sund & Bælt samt Vejdirektoratet står bag notatet, som opridser de foreløbige resultater fra Forundersøgelsen. Notatet belyser to løsninger: Én med motorveje OG tog og en anden udelukkende med motorveje.

I afsnittet "Referat af notatet" refererer vi indholdet loyalt.

I afsnittet "STOPMOS' kommentarer til notatet" stiller vi kritiske spørgsmål.

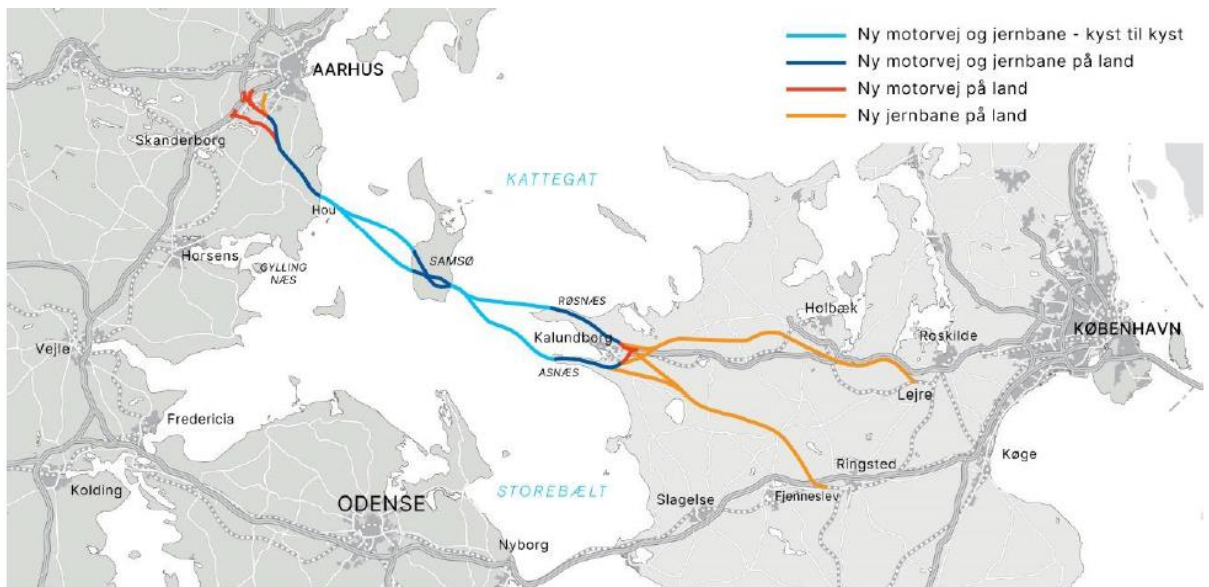


Fig. 1 De pt. mest oplagte løsninger at arbejde videre med

Som du ser på kortet, arbejdes der videre med den løsning som Sund og Bælt tidligere har omtalt som "den foretrukne linjeføring" henover Samsø

Linjeføringen

- Hvis der bliver tale om både vej og jernbane i løsningen vil jernbanelinjen på Sjælland sandsynligvis gå fra Ringsted til Kalundborg
- Linjeføringerne (både med tog og bil) over Asnæs og Røsnæs er begge sandsynlige. Linjeføring over Asnæs vil dog blive mellem 8 og 10 milliarder dyrere end over Røsnæs, og vil vanskeliggøres pga. mange arkæologiske fortidsminder. Linjeføring over Røsnæs vil gå ud over flere beboere ifm. trafik og støj
- En boret tunnel er den bedste løsning vest for Samsø men også den dyreste. En lavbro er ud fra en økonomisk synsvinkel mest sandsynlig
- Naturhensyn peger på at en bro fra Samsø vil "gå i land" nord for Hou
- Fra Sjælland til Samsø er en hængebro mest sandsynlig
- Nedgravede eller overdækkede veje (og togbaner) over land er voldsomt dyre og nok ikke sandsynlige

Klimafølgerne

- En forbindelse med motorveje og tog anslås at ville udlede 3 millioner tons CO₂ i anlægsfasen¹
- En forbindelse med motorveje (men uden tog) anslås at ville udlede 2 millioner tons CO₂ i anlægsfasen²
- Løsninger med sænketunnel vil medføre yderligere CO₂-udledning i anlægsfasen

¹ Estimatet gælder, hvis der bliver tale om en hængebro mellem Samsø og Sjælland

² Estimatet gælder, hvis der bliver tale om en hængebro mellem Samsø og Sjælland

- Stigningen i trafikken mellem Øst- og Vestdanmark vil udlede i alt 50.000 tons CO₂ i de næste 50 år (altså: 1.000 tons om året)
- UDEN en fast Kattegatforbindelse vil den daglige trafikmængde mellem Øst- og Vestdanmark være 54.300 køretøjer i 2035
- MED en forbindelse vil den daglige trafikmængde mellem Øst- og Vestdanmark stige til 70.100 køretøjer i 2035
- Forbindelsen vil altså medføre et trafikspring på 15.800 bilture om dagen
- Forbindelsen vil yderligere medføre både positive og negative konsekvenser ifm. CO₂-udledning. Om de positive eller negative konsekvenser vil dominere kan ikke beregnes på nuværende tidspunkt

Prisen

- Forbindelsen med tog og veje vil som minimum koste 110 milliarder kroner
- Forbindelsen med vej (men UDEN tog) vil som minimum koste 60 milliarder kroner
- Forbindelsen kan ikke betales ved egen brugerbetaling. Den vil kræve betydelige tilskud, bl.a. skal brugere af Storebæltsforbindelsen bidrage
- Prisen for at køre over Samsø i bil anslås til 247 kroner³
- En tur til Samsø vil koste omkring 125 kroner⁴
- En togbillet vil koste det sammen, som togbilletten for en lignende rejse på det eksisterende banenet

Transporttider

- I notatet angives rejsetiden i bil fra Aarhus til København til 2 timer⁵
- Tog fra Aarhus til København vil køre strækningen på godt en time
- Der er (uafhængigt af Kattegatforbindelsen) planlagt en forbedring af rejsetiden for tog fra Aarhus til København, så turen vil komme ned på 2 timer og 20 minutter

Effekterne for erhvervslivet

- Effekten for erhvervslivet vil i anlægsfasen være betydelig. Beskæftigelsen vil udgøre mellem 75.000 og 130.000 årsværk. Der er tale om jobs i direkte tilknytning til byggeri samt understøttende vare- og tjenesteydelser.
- Effekterne vil, når forbindelsen er færdig, fremme pendling og især komme virksomheder og videnstung og specialiseret arbejdskraft til gode
- Vejtransporten vil få store tidsgevinster af en fast forbindelse
- Notatet forventer, at forbindelsen vil skabe vækst i turismeindustrien
- Effekterne for erhvervslivet på Samsø efter anlægsfasen: Notatet nævner muligheden for at Samsø vil få 150 arbejdspladser i.f.m. betalingsanlæg på øen

STOPMOS' KOMMENTARER TIL NOTATET

En fast forbindelse vil medføre en stigning på over 17.000 bilture om dagen mellem Øst- og Vestdanmark. Det vil medføre yderligere pres på vejnettet og vil især ramme forstadskommunerne til Aarhus og København med yderligere trængsel og yderligere støjproblemer.

Der er stadig risiko for, at en fast Kattegatforbindelse bliver uden tog. Det vil medføre en svækkelse af den miljøvenlige togtransport, da det kan forudses, at billigbusser på en fast Kattegatforbindelse vil overtage passagertransporten fra togene over Storebælt. Busserne vil kunne tilbagelægge

³ Denne pris kræver, at der også i al fremtid skal betales et lignende beløb for at køre over Storebæltsbroen. I Vejdirektoratets rapport 594 fra december 2018 angives der en pris på 385 kr.

⁴ Denne pris kræver, at der også i al fremtid skal betales for at køre over Storebæltsbroen

⁵ I Vejdirektoratets rapport 594 fra december 2018 angives køretiden til 2 timer og 20 minutter

strækningen på 2 timer og 30 minutter⁶. I notatet oplyses det, at en allerede planlagt opgradering af toglinjen mellem Aarhus og København vil nedbringe togtrejsen til 2 timer og 20 minutter.

CO₂-udledningen i anlæggelsesfasen estimeres til at blive på 3 millioner tons. Forskere anser det for tvivlsomt, om denne forurening nogensinde kan tjenes ind igen. Strækningen (Aarhus-København) bliver ganske vist 100 km kortere, men i år 2035 vil CO₂-udledningen fra biler være så lille, at de 3 millioner tons aldrig vil blive indhentet. Og statsminister Mette Frederiksen har forsikret, at indenrigsfly til den tid vil være fossilfri, så der bliver ingen gevinst ved deres udfasning.

Klimarådets næstformand Jette Bredal Jacobsen har oplyst, at der p.t. mangler initiativer til at fjerne 10 mio. tons CO₂ i 2035 i.f.t. Klimaloven.

3 mio. tons CO₂ er i denne sammenhæng en betydelig udledning: Kan den forsvares?

I rapport 594 angives rejsetiden i bil mellem Aarhus og København til at blive 2 timer og 20 minutter, i notatet er det blevet til 2 timer. Hvad er årsagen til denne nye beregning?

I rapport 594 angives den forventede pris på en biltur over en fast Kattegatforbindelsen til 385 kroner. I nærværende notat er prisen anslået til 247 kroner. Hvad er årsagerne til denne betydelige reduktion?

Notatet forudser en stigning i beskæftigelsen i.f.m. anlæggelsen. I fagforbundet 3Fs fagblad fra februar i år oplyses det, at ud af 53 erfarne og velkvalificerede danske ansøgere til jobs i entreprenørbranchen i.f.m. Femernprojektet blev EN ansat.

3F vurderer at entreprenørerne ønskede udenlandsk arbejdskraft til jobbene, fordi de havde lettere ved at acceptere 12 timers arbejdsdage seks dage om ugen⁷.

Femernprojektet udføres af to store udenlandske konsortier, som hovedsagligt består af udenlandske entreprenørfirmaer fra Tyskland, Holland og Frankrig. Kun i projektstyringen er det de danske ingeniørvirksomheder COWI, SWECO og Rambøll, som er involveret. Bør det ikke give anledning til bekymring at Transportministeriet (Vejdirektoratet, Sund & Bælt og Trafikstyrelsen) benytter rådgivere, som man kan forudse vil få egen fordel i.f.m. projektstyring, både i.f.m. VVM- og en senere anlægsfase?

Notatet åbner mulighed for beskæftigelse af 150 medarbejdere på et betalingsanlæg på Samsø. Er denne godbid et forsøg på at lokke samsingerne over på tilhængersiden? Antallet svarer vel nogenlunde til antallet af beskæftigede ved den nuværende færgefart til Samsø.

Notatet nævner også muligheden for, at en fast forbindelse vil øge turismen. Kan det ikke tænkes at projektet virker modsat? En række eksisterende attraktive natur- og landskabsområder (både i Østjylland, på Samsø, på Asnæs, på Røsnæs og i Vest- og Midtsjælland) vil blive præget af store motorveje og/eller jernbanelinjer, og det er vel ikke det turister efterspørger?

STOPMOS' kritik af projektet vil i samarbejde med de øvrige modstandsforeninger blive uddybet i den kommende tid.

Indledningsvis fastslår notatet at mobilitet og fremkommelighed er en forudsætning for et bæredygtigt samfund.

Det er STOPMOS helt enig i.

Notatet betoner også nødvendigheden af at inddrage borgerne. Det er STOPMOS helt enig i. Helt og aldeles enig i.

⁶ Køretiden for bus står i Vejdirektoratets rapport 594

⁷ Arbejderne arbejdede ifølge det oplyste i en 28 dages turnus efterfulgt af 28 fridage

Modstandernes møde på Energiakademiet

Modstandsforeningernes møde på Energiakademiet den 26. og 27. februar

Repræsentanter fra STOPMOS mødtes med repræsentanter fra **Østjyder mod Kattegatforbindelsen, Nej til motorvej på Asnæs og NEJ til motorvej på Røsnæs** for at drøfte det fremtidige samarbejde.

Østjyder mod Kattegatforbindelsen holder generalforsamling den 8. marts og forventer godkendelse til at omdøbe foreningen til **Kattegatforbindelse nej tak**.

Foreningen planlægger at udvide fokus fra konsekvenserne af en fast Kattegatforbindelse i Østjylland til fokus på konsekvenserne for hele landet.

Mødedeltagerne fra de øvrige modstandsforeninger hilste initiativet velkomment. En landsdækkende organisation vil koordinere de fire lokalforeningers arbejde og vil få større gennemslagskraft i landsdækkende kampagner.

De fire eksisterende foreninger fortsætter, fordi vi vil bevare den signalværdi, som fremgår af udtalelser underskrevet af foreningernes fire formænd.

STOPMOS anbefaler alle medlemmer til at melde sig ind i den nye landsforening Kattegatforbindelse nej tak.

Foreningerne gav tilsagn om økonomiske tilskud til fælles aktiviteter i landsforeningens regi.

STOPMOS og foreningerne på Asnæs og Røsnæs vil få indflydelse på aktiviteterne via vores deltagelse i Fællessekretariatet månedlige møder.

Tilskuddenes størrelse vil blive vurderet fra sag til sag.

Samsøs borgmester Marcel Meijer deltog med et oplæg, hvor han analyserede partiernes stilling og vurderede mulighederne for at trænge igennem med foreningernes synspunkter.

Mødedeltagerne vedtog en række konkrete aktiviteter, som blev beskrevet og fik tilknyttet tovholdere. Modstanden vil i alt væsentligt køre ad to spor:

- Kontakt og pres på politikerne, lokalt og på landsplan
- Oplysning til befolkningen via medierne

Østjyder mod Kattegatforbindelsen præsenterede sit oplæg til markedsføring af vores sag.

Foreningen arbejder virkelig professionelt med både digitale tiltag og traditionelle annoncer i den trykte presse.

*Med venlige hilsener fra bestyrelsen:
Arne Krogh, Jette Søgaard, Lars Nikolaisen,
Lone Matthiesen, Mogens Bo Thomsen og Ulla Holm*

