



STOP motorvej over Samsø

Nyhedsbrev 24, juli 2022

Kære medlem,

I afsnittet "Fra kalenderen" refererer vi ultrakort væsentlige aktiviteter, siden Nyhedsbrev nr. 23. Det efterfølges i afsnittet "Venstremøde om Kattegatforbindelsen" af en beskrivelse af mødet med Venstres transportordfører Kristian Pihl Lorentzen, hvor vi har særligt fokus på Peter Askjærs betragtninger, som de blev fremlagt på mødet.

God læselyst!

Fra kalenderen

Der er gang i aktiviteterne i forbindelse med en fast forbindelse over Samsø.

Den 23. maj fik Kattegatkomiteen ny formand. Anders Kühnau blev afløst af Michael Svane. Det er dårligt nyt for os modstandere, for brotilhængerne har nemlig hermed fået en formand, som både er mere troværdig og mindre kynisk end den afgangende (du kan se vores kritik af Kühnau i Nyhedsbrev nr. 7, side 6-8). Det gør vores kamp sværere, men til gengæld kan vi forvente "en bred og nuanceret debat" om projektet, og det er til vores fordel.



UD



IND

Svane har en lang karriere som lobbyist bag sig. Han bliver med respekt kaldt Danmarks dygtigste lobbyist. Svane er klar i mælet:

"Jeg er en engageret fortaler for en fast Kattegatforbindelse. Den bliver en vigtig del af vores fremtidige infrastruktur og vil være med til at binde landet sammen på en hel ny måde. Samtidig er det vigtigt at understrege, at vi ønsker en bred og nuanceret debat om forbindelsen, hvor alle forhold omkring anlæg, miljø, natur og klima indgår".

Den 30. maj ankom tre efterskoleelever i deres lille sejlbåd til Mårup Havn. De protesterede mod planerne om en fast Kattegatforbindelse og sejlede under bevågenhed fra den lokale presse fra Hou Havn til Mårup Havn, hvor de blev budt velkommen af repræsentanter fra STOPMOS, Samsø Posten og borgmester Marcel Meijer.

Den 8. juni holdt STOPMOS sit 30. bestyrelsesmøde. Her drøftede vi bl.a. samarbejdet med de øvrige fem modstandsgrupper og hvordan vi forbereder os på Forundersøgelsens offentliggørelse.

Den 12. juni havde Politiken en helsides artikel om, hvordan modstanderne mod Kattegatforbindelsen har skabt resultater ved at koordinere samarbejdet mellem de seks modstandsforeninger.



Foto: Jens Hartmann

Borgmester Marcel Meijer (t.v.) sammen med kommunalbestyrelsesmedlem og formand i STOPMOS Peter Askjær

Det var et markant gennembrud i de trykte medier.

I avisens tillæg PS refereres klimaredaktøren Magnus Bredsdorffs besøg hos modstandsgrupperne på Røsnæs, Asnæs, Østjylland og på Samsø.

Det fyldte syv sider og var et kærkomment bidrag i vores kamp mod broerne

Den 15. juni udkom Forundersøgelsen et halvt år efter den planlagte termin. Transportminister Trine Bramsen meddelte samtidig, at der skal yderligere klima- og miljøundersøgelser til inden, der kan tages endelig beslutning om projektets fremtid. Transportministeren mener, at de nødvendige undersøgelser kan tage et par år. De borgerlige partier forventer, at et år er nok. Undersøgelsesernes kommissorier og terminer skal drøftes i Transportudvalget i august måned.

Den 18. juni:

Kunstgruppen "En ø er en ø" skabte "Et kæmpe bankende hjerte for Samsø".

Det spektakulære arrangement havde 66 deltagere, som dannede en kæmpe hjerteform. Arrangementet, som foregik i Sælvig Bugten, blev optaget af droner og vist på TV2 Østjylland.

Budskabet var, at man ønsker at beholde Samsø som en ø - og altså ikke en fremtidig bropille mellem Sjælland og Jylland.



Den 20. juni holdt STOPMOS et ekstraordinært bestyrelsesmøde, for at drøfte umiddelbare reaktioner på Forundersøgelsen.

STOPMOS vurderer, at vi (og de andre modstanderforeninger) har vundet 1. halvleg i kampen mod broerne. Vi håber på, at SF's landsledelse på baggrund af Forundersøgelsens resultater vil anbefale, at Kattegatforbindelsen skrinlægges. Men vi er bekymrede for, om Christiansborgpolitikkerne blot vil vinde tid og få det kommende folketingsvalg overstået uden for meget opmærksomhed på Kattegatforbindelsen. Kampen er ikke slut, og vi ruster os til anden halvleg!

Den 28. juni afholdt Venstre et informationsmøde om Kattegatforbindelsen i Energiakademiet. Der var udover oplæg af Venstres transportordfører Kristian Pihl Lorentzen også oplæg fra Søren Hermansen og Peter Askjær.

Den 29. juni samledes STOPMOS' bestyrelse til sit 31. møde. Vi vedtog bl.a. at bruge juli til at oplyse om Kattegatforbindelsen og vores indsamling til yderligere informationsaktiviteter. Som supplement til "Postkortet" (som Meinung har udarbejdet om crowdfundingkampagnen) vedtog vi at udarbejde en folder i 2000 eksemplarer, som objektivt oplyser om både modstandernes og tilhængerens argumenter. Folderen opfordrer modtageren til at indmelde sig i STOPMOS og til at give et tilskud til vores oplysningsaktiviteter.

Den 4. juli lancerede Samsø Kommune en kampagnehjemmeside: www.enandenvej.dk



Kommunens formål med hjemmesiden:

"En Kattegatforbindelse vil være et farvel til Samsø, som vi kender og elsker det. Vi ville ikke være en stemme i denne debat, hvis de forskellige løsninger ikke ville sætte så markant et aftryk på øen.

Vi synes, der er argumenter, der rækker meget længere end bevarelsen af Samsø, men vi mener også, at det i sig selv er et vægtigt argument, der bør indgå i debatten."

Den 7. juli artikel i Information

Geograf Hans Henrik Samuelsen fra Rådet for bæredygtig trafik gør i artiklen op med misbruget af begrebet "Sammenhængskraft":

"Det er svært at være imod sammenhængskraft, og derfor bliver begrebet misbrugt til alverdens ting.

Nu bruger fortalere for Kattegatforbindelsen det til at argumentere for en overflødig motorvejsbro. Men det er noget vås, at den bro vil gøre os mere sammentømrede"

Foto af Hans Henrik Samuelsen



Den 10. juli uddelte STOPMOS sin nye folder sammen med postkortet om støttebidrag. Status er at borgerne i Tranebjerg, Nordby og sommerhusområderne i Mårup har fået materialet. Vi fortsætter med uddelingen indtil alle folderne er uddelt. Erfaringen fra den hidtidige uddeling er at vi får mange positive tilkendegivelser for STOPMOS' arbejde.

Venstremøde om Kattegatforbindelsen



Venstre på Samsø havde arrangeret et besøg af deres trafikordfører Kristian Pihl Lorentzen.

Formålet var at få vist en Christiansborgpolitiker hvilke effekter det har på følsom natur og for de borgere, der bor på øen, hvis en Kattegatforbindelse med en motorvej på tværs af Samsø skulle blive en realitet.

På en rundtur på syd øen fik Kristian forevist fem forskellige steder, hvor det forventes at den firesporede motorvej og dobbeltsporede jernbane vil krydse vores eksisterende små veje.

Fremvisningen foregik i fuld sol og med fuglefløjt, så den rigtige kulisse var sat. Det gjorde indtryk på Kristian, men dog ikke mere end at han til stadighed omtalte, at forbindelsen burde etableres, men med så få gener for øen som muligt.

På det efterfølgende debatmøde, som Energiakademiet lagde hus til, var mødt ikke mindre end 100 samsinger op. Kristian lagde for med en orientering om hovedresultaterne i den netop offentliggjorte forundersøgelserapport. Kristian lagde ikke skjul på, at han mente, at projektet var økonomisk rentabelt og at trafikprognoserne i den grad understregede behovet for at få en større kapacitet på tværs af Kattegat. Han understregede endnu en gang, at han var kommet for at lytte, og at intet var besluttet politisk endnu.

Søren Hermansen fra Energiakademiet holdt også et indlæg. Pointer fra Søren's indlæg:

- Prognoser for fremtidens trafikudvikling bygger på, at Vejdirektoratet (og deres leverandører) fremskriver den hidtidige trafikudvikling uden at tage hensyn til, at der kan ske adfærdsændringer, som vil påvirke udviklingen. Hvis f.eks. det af økonomiske årsager bliver attraktivt at køre flere i en bil, vil det nedsætte behovet for udbygning af vejnettet. Samkørsel kan fremmes.
- En væsentlig miljøforurening kommer fra bilernes dæk. De forurenende materialer, som udskilles havner i sidste ende i havene. Det er et større miljøproblem end man umiddelbart forestiller sig.
- Støjen fra biler er ikke kun generende, men medfører også betydelige sundhedsrisici.
- Det kniber med at nå Danmarks klimamålsætning. Det taler imod at anlægge Kattegatforbindelsen, som vil medføre 3 millioner tons CO₂ i anlægsfasen.
- Den trafikstigning på 16-20 %, som vil komme med en fast Kattegatforbindelse, er for en stor del pendling til arbejdspladserne. Det er en spildtid, som kan imødegås ved en større nærhed mellem arbejdspladser og boliger.
- Nogle af de områder, som vil blive gennemskåret af motorveje, er i dag "dark sky"-områder. Dark-sky-områder er områder, hvor lysforureningen ikke hindrer at du kan se stjernehimlen. Dem bliver der færre og færre af. De er en turistattraktion, og dem skal vi være varsomme med at bevare.
- Fremtidens transportformer kan blive markant anderledes end nutidens, f.eks. kan selvkørende biler eller en slags kombination af bil og tog medføre et mindre behov for flere motorveje. Den slag betragtninger savnes i Forundersøgelsen.
- Når byggeprojekter løber af sporet (og det gør de meget ofte), ser vi igen og igen, at det bliver klima- og miljøområdet, som rammes af besparelser.

Formand for STOPMOS, Peter Askjær fik også ordet, og Peter sagde blandt andet:

"På Samsø er modstanden mod en Kattegatforbindelse bredt politisk funderet. Alle 11 medlemmer af Kommunalbestyrelsen er modstandere – blå såvel som røde.

Vores modstand

Vi er ikke kun modstandere, fordi vi synes, at det er synd for Samsø, for Røsnæs, for Asnæs eller for resten af Danmark. Vi er modstandere, fordi vi synes, at projektet er overflødigt, for dyrt, og at det repræsenterer gamle løsninger på fremtidens trafikale udfordringer.

En uansvarlig investering

I forundersøgelsen vurderes en Kattegatforbindelse at koste 110 milliarder kr. Det er et regnestykke, som alle politikere burde se meget kritisk på. Beløbet inkluderer hverken finansieringsomkostninger i den ca. 15 år lange byggeperiode eller de seneste års stærkt stigende byggepriser. En samlet udgift på små 200 milliarder kr. synes mere realistisk – og så er projektet slet ikke rentabelt – selv om vi anvender de officielle regnemetoder.

Især de blå partier på Christiansborg gør normalt meget ud af at lægge vægt på begrebet økonomisk ansvarlighed. De har netop støttet op om den aftale om kommunernes økonomi i 2023, hvor anlægsrammen er reduceret fra 20 milliarder kr. til 18,5 milliarder kr. for at mindske risikoen for at økonomien skulle koge over. At ønske at sætte et megaprojekt som en Kattegatforbindelse i gang, svarende til kommunernes samlede investeringer i hele 10 år giver i dette lys overhovedet ingen mening.

Erfaringerne fra andre megaprojekter

Politikerne burde tage ved lære af historien. Stort set alle større byggeprojekter bliver i gennemsnit ca. 30 % dyrere end først budgetteret og byggeperioden forlænget med flere år. Hvorfor skulle Danmarkshistoriens suverænt største projekt forløbe anderledes? Det tror ingen vel på! Tag nu bare en helt aktuel byggesag på Stevns, hvor en renovering af den lille jernbane (Østbanen) har overskredet budgettet med 100 % fra 550 millioner kr. til 1.100 millioner kr. – og projektet er langt fra færdigt. Hertil kommenterede Kristian, at banen var meget forsømt og helt nedslidt. Meget muligt, men det vidste man jo, da man lagde budgettet!

Forundersøgelsens største mangel

Forundersøgelsen omfatter hele 2.900 sider og rummer ca. 1 million ord. Til trods herfor er ord som mennesker, borgere eller indbyggere ikke at finde i teksten. Tankevækkende, når det nu er mennesker, der bliver påvirket af en sådan trafikal forbindelse. Mange får ødelagt deres livsværk – deres ejendom bliver eksproprieret eller udsigten til naturen fuldstændig smadret. Og mere til. Mange tusinde mennesker vil blive plaget af støj fra de 35.000 biler, der skønnes at anvende forbindelsen dagligt.

Støjproblemet

Vi har i Danmark forsket mere i de sundhedsmæssige konsekvenser af støj end i de fleste andre lande. Enorme data indsamlet gennem flere årtier afsiger en klar dom: Støj forårsager en lang række sygdomme som hjerte-karlidelser, diabetes og visse kræftformer. Det koster samfundet masser af penge hvert år og skaber forringede livsvilkår for mere end 25 % af befolkningen. Skal flere belastes af støj og skal sundhedssystemet belastes yderligere – bare fordi vi skal lidt hurtigere frem?

Nytænkning efterlyses

Vi har i de seneste par år set et par klare tendenser: Flere familier flytter fra storbyen til landlige omgivelser for at få et mere fredfyldt liv samtidig med, at de kan varetage deres hidtidige arbejde, idet hjemmearbejde for mange er en helt naturlig og mulig arbejdsform. Hvorfor ikke fremme denne udvikling i stedet for at belønne fritidskørsel og en lang rejse til og fra arbejde?

Naturødelæggelserne

En Kattegatforbindelse vil ødelægge meget store naturområder. En firesporet motorvej med tilhørende dobbeltsporet højhastighedsbane vil skære et mere end 100 meter bredt bælte igennem store dele af landet. Natur går tabt for stedse. Naturen tillægges ingen værdi i de trafikale cost-benefit-analyser. Naturen får først en værdi, når den skal genoprettes.

Skjern Å er et godt eksempel. Den blev rettet ud i 1960'erne – vandet kom hurtigere frem – og landmændene fik lidt mere jord, som kunne dyrkes mere intensivt. Hurtigt kom naturens reaktion. Okkerforurening, fiskedød m.m. blev hurtigt resultatet. Ødelæggelserne var så omfattende, at en del af åen blev ført tilbage til sit gamle løb til en pris af 500 millioner kr. i nutidens penge. Det siger en del om, hvilken pris naturødelæggelser i virkeligheden repræsenterer.

Hokus pokus gevinsten

Stort set alle større motorvejsprojekter bliver økonomisk begrundet i at man kan komme hurtigere frem og at tid er penge. Sparet tid giver endnu flere lyst til at anvende de nye veje er ræsonnementet. Den samfundsmæssige gevinst opnås i overvejende grad ved at man prissætter en sparet time med en timesats som så ganges på det forventede antal rejsende. Hokus pokus - en stor gevinst. Regnestykket halter dog i den grad. Der er ikke indregnet nogen form for udgift til øgede sygehusudgifter grundet konsekvenserne af støj og naturødelæggelserne er som sagt værdi sat til nul kroner.

Peters (og STOPMOS') inderlige håb

Vi er glade for, at du er kommet her i dag, Kristian. Kommet for, som du siger, at lytte til vores argumenter. Jeg håber inderligt, at du vil gå hjem og tænke grundigt over, hvad du har hørt og set. Herefter ræsonnere og så logisk komme til den konklusion, at projektet IKKE skal gennemføres. Denne konklusion skal du dele med dine partifæller og så skal I sprede budskabet til resten af partierne på Christiansborg".

Ny Facebook-gruppe, ny folder og NOAH's trafikbog

STOPMOS' nye Facebookgruppe, se:

[\(20+\) Stop motorvej over Samsø | Facebook](#)

Der er efterhånden en del Facebook-grupper og -sider om modstanden mod Kattegatforbindelsen.

Denne nye gruppe er oprettet og redigeres af foreningen STOP motorvej over Samsø.

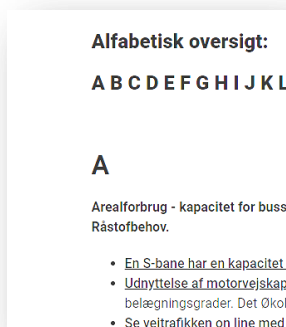
Alle er velkomne med opslag, der kan styrke kampen mod Kattegatforbindelsen, i Facebook-gruppen.

Meld dig ind i gruppen, så du kan følge STOPMOS' aktiviteter fra dag til dag.

STOPMOS' nye folder

Til højre ser du forsiden af vores A5-folder. Den er på fire sider, trykt i 2000 eksemplarer og uddeles på Samsø i ugerne 28 og 29.

NOAH's trafikbog



Miljøorganisationen NOAH har en meget omfangsrig samling af fakta om trafikspørgsmål.

For eksempel finder du under "A" afsnittet "**Arealforbrug - kapacitet for busser, tog, cykler, fodgængere, biler og parkering. Råstofbehov**".

Og i det afsnit er der 30 dokumenter, som alle handler om arealforbrug til de forskellige transportformer.

Du finder den på hjemmesiden: [Trafikbogen | NOAH](#)



Med ønsket om du får en herlig sommer (og Kattegatkomitéen en lang næse)



STOP motorvej over Samsø