



# STOP motorvej over Samsø

Nyhedsbrev nr. 28

December 2022

## Kære medlem, denne gang har vi fire emner:

- En nytårshilsen fra STOPMOS' formand. Peter Askjær ser tilbage på aktiviteterne i 2022 og frem til udfordringerne i 2023
- Forslag til Transportministeren og Transportudvalget om økonomien bag en fast Kattegatforbindelse
- "Den nye regering bør nedlægge Vejdirektoratet" er overskriften på en artikel, som vi synes, du skal læse.
- "Ansvar for Danmark" nogle få pluk fra regeringsgrundlaget.

## Peter Askjærs nytårshilsen

2022 er ved at rinde ud. Og vi tager afsked med et hektisk år. Et år, hvor vi har kørt på fuld damp i både *STOP motorvej over Samsø* og i vores samarbejde med de andre modstandsforeninger.

Vi fik midt i året den længe ventede forundersøgelse af en mulig Kattegatforbindelse. Den medførte ikke umiddelbart, det, som vi frygtede mest, at man på Christiansborg besluttede sig for at gå i gang med en VVM-undersøgelse. Det at sende i omegnen af 1 milliard kroner af sted til nærmere miljøvurdering af projektet ville næsten med garanti have været ensbetydende med, at projektet var sat i søen for alvor.

Politisk turde man ikke så kort tid før et valg gå videre med projektet. Det tager vi i modstandsforeningerne som udtryk for, at den store folkelige modstand mod projektet gør indtryk langt ind bag Christiansborgs tykke mure. Den folkelige modstand er du med dit medlemskab af foreningen med til at skabe. Tak for det. Uden medlemmernes opbakning og kontingentbetaling ville det være umådelig svært at skabe den tilstrækkelige modstand. Vi er oppe mod store kræfter og pengestærke organisationer, så vores kamp handler om et folkeligt fodfæste og vedholdenhed.

Og vedholdenhed er nødvendighed. Kampen fortsætter, for politikerne har ikke opgivet projektet. En ny regering er tiltrådt, men den har endnu ikke meldt klart ud i relation til Kattegatprojektet. Alle tre partier har tidligere været fortalere for projektet, så risikoen for det værst tænkelige er stadig til stede.

Modstanden mod Kattegatprojektet bliver derfor intensiveret, men også ændret i den forstand, at modstandsarbejdet vil bevæge sig videre ud i landet – uden for de direkte berørte områder. Især København, Aarhus og Odense skal høre om projektet og dets fortrædeligheder. Desuden er det et selvstændigt mål at nå de unge og få dem engageret endnu mere.

Dette kræver ressourcer og iverigdom. Vi har i *STOP motorvej over Samsø* gennemført en indsamlingskampagne hen over sommeren i år. Samlet er det lykkedes at indsamle 65.000 kr.

Som formand og på vegne af hele bestyrelsen takker vi af hele hjertet alle jer, der har bidraget og på den måde helt kontant udtalt jeres støtte til modstandsarbejdet. Vi er i bestyrelsen i færd med at planlægge anvendelsen af midlerne i form af en kampagne, som skal løbe af stablen i foråret 2023.

Uden alle jeres bidrag var dette ikke på nogen måde muligt.

Med håbet om din fortsatte bakken op om foreningen ønskes du et

**Rigtig godt nytår!**



*Landsforeningen **Kattegatforbindelse Nej Tak** har på modstandsforeningernes vegne sendt et brev med relevante spørgsmål til Transportministeren og Transportudvalget om økonomien bag Kattegatforbindelsen. Vi påviser usikkerheden i beregningerne og understreger behovet for en kritisk gennemgang, som bør gennemføres, inden der træffes yderligere beslutninger.*

*Brevet henviser til Hans Schjær-Jacobsens notat af 5. oktober (revideret den 27. oktober) 2022. Dette notat er fremsendt til Transportministeren og Transportudvalget og kan læses på Folketingets hjemmeside:*

[TRU Alm.del - Bilag 1: Økonomi for KF, hsj 051022 \(ft.dk\)](#)

Forundersøgelsen fra 2022 præsenterer nye prognoser for såvel den finansielle økonomi som samfundsøkonomien for en fast forbindelse over Kattegat. De økonomiske prognoser samt de sammenfattende rapporter fra juni 2022 må formodes at være det beslutningsgrundlag, som transportudvalget primært vil gennemlæse og lægge til grund for beslutninger omkring projektet.

I modstandsforeningerne mod en fast Kattegatforbindelse er vi særdeles kritiske over for validiteten af de økonomiske beregninger, ligesom vi kan konstatere, at der ensidigt primært beregnes positive samfundsmæssige effekter.

Vores bekymring går på, at der er særlige interesser FOR dette projekt blandt de parter, som har udarbejdet forundersøgelsens økonomiske prognoser. Der mangler bl.a. en uvildig og transparent gennemgang af prognoserne for vejtrafikken og den sparede rejsetid i bil – to faktorer som har meget stor vægt i beregningen af projektets samfundsnytte. Derudover er der ikke taget højde for den seneste tids store prisstigninger på materialer. Derfor vil den eneste økonomisk forsvarlige beslutning være at få foretaget en kritisk og uvildig gennemgang af beregningerne bag prognoserne OG få genberegnet økonomien, hvor der både tages højde for nye, højere materialepriser, men også kritisk sættes fokus på at værdisætte de negative konsekvenser af en fast Kattegatforbindelse.

#### ***Civilingeniør, lic. techn., HD Hans Schjær-Jacobsen betegner i sit notat de økonomiske prognoser for en fast Kattegatforbindelse for misvisende***

Vi er ikke de eneste, der efter gennemlæsning af forundersøgelsens nye prognoser for den finansielle og samfundsmæssige økonomi er dybt bekymrede omkring kvaliteten af det grundlag, som transportudvalget skal træffe beslutninger ud fra.

Civilingeniør Hans Schjær-Jacobsen har i vedhæftede notat analyseret centrale elementer i begge prognoser kritisk, både hvad angår en ren vejforbindelse og en kombineret vej-/jernbaneforbindelse. I sit notat konkluderer han, at usikkerhed og risici forbundet med de økonomiske prognoser er udokumenterede, og de er derfor misvisende. Vejtrafikken er skruet op, anlægsudgifterne er skruet ned, beregninger af sparet rejsetid i bil er inkonsistente, samfundsøkonomiske effekter er skævt beregnet, og økonomiske risici og usikkerheder er ikke kvantificeret. Hertil kommer kritik fra den eksterne kvalitetssikring.

Vi håber, I vil læse vedhæftede notat grundigt igennem. I skal træffe beslutning om, hvorvidt der skal arbejdes videre med Danmarkshistoriens største anlægsprojekt, eller det skal stoppes. Derfor SKAL beslutningsgrundlaget omkring økonomi være uvildigt, opdateret og omfatte både positive og negative konsekvenser. Herfra skal lyde en stærk opfordring til at få lavet en genberegning af økonomien bag en fast Kattegatforbindelse, før der træffes yderligere beslutninger.

## **Den nye regering bør nedlægge Vejdirektoratet. Det står i vejen for en grønnere infrastruktur**

Dagbladet **Information** bragte den 3. november en artikel af Bjørn Olsen. Han lancerede den interessante tese, at Vejdirektoratet står i vejen for en sammenhængende transportpolitik. Vi har brug for løsninger, der rækker ud over det hidtil snævre fokus på privatbilisme, mener han.

Det kan man være enig eller uenig i. Men at nye veje medfører mere biltrafik er en kendsgerning, som også Vejdirektoratet fremhæver.

Og er du en inkarneret bilist, som elsker at køre i din bil, burde du måske også være interesseret i, at så mange andre bilister som muligt bliver lokket over i den kollektive trafik. Det ville medføre mere plads på vejene til de inkarnerede bilister, og så er der ikke samme behov for at udvide vejnettet.

Rammerne i Vejdirektoratet står i vejen for at udvikle en sammenhængende klimavenlig transportpolitik. Det ensidige fokus på bilismen bliver selvforstærkende, så bilen for mange bliver en forudsætning for at kunne klare sig i hverdagen

Hvis vi bare bliver ved med at udvide vejene, i takt med at antallet af biler stiger, svarer det til at løsne bæltet i bukserne, i takt med at man bliver federe og federe, skriver Bjørn Olsen fra Alternativet.

Hvis vi nogensinde skal blive i stand til at modernisere infrastrukturen i Danmark, kræver det institutioner, der understøtter en tidssvarende udvikling.

Vejdirektoratet blev etableret i 1949 og har den dag i dag et meget afgrænset ansvar for planlægning, anlæg og drift af statsvejene – altså det overordnede vejnet af motorveje og hovedveje.

Jeg er ikke et sekund i tvivl om, at medarbejderne er kompetente, men de organisatoriske rammer, de indgår i, er forældede. Det giver ganske enkelt ingen mening at have en styrelse siddende for sig selv med det formål at retfærdiggøre milliarddyre motorvejsanlæg. Det spænder blot ben for udviklingen af en sammenhængende, bæredygtig og klimavenlig infrastruktur.

Se bare på den 161 milliarder kroner dyre CO<sub>2</sub>-belastende trafikaftale fra sommeren 2021, der stort set udelukkende har til formål at fremme bilismen på baggrund af en forventet stigning i antallet af biler.

### **Trafikal skævvridning**

Hvis vi bare bliver ved med at udvide vejene, i takt med at antallet af biler stiger, svarer det til at løsne bæltet i bukserne, i takt med at man bliver federe og federe. Det løser ikke rigtigt problemet.

Tværtimod, bliver det en selvforstærkende negativ spiral, der blot gør infrastrukturen endnu mere usund, og det er måske netop en af grundene til, at det nu er så svært at sætte ind med den rette behandling.

Det ensidige fokus på privatbilismen har i sig selv medvirket til, at mange borgere i dag har svært ved at klare sig uden en bil. Mange familier er endda afhængige af to eller tre biler for overhovedet at få hverdagen til at hænge sammen.

Ud fra en klimamæssig og ressourcemæssig betragtning er det skørt, og ud fra en social betragtning er det voldsomt uretfærdigt over for den borger, som bliver tvunget til at gældsætte sig, fordi det er blevet nødvendigt at eje en bil for at kunne komme rundt. I værste fald bliver borgeren ekskluderet fra job og lignende, fordi det ligger uden for økonomisk rækkevidde at købe en bil.

Det er uretfærdigt. Alle bør kunne bevæge sig frit rundt, uden at de er tvunget til at eje en bil.

Hvis Danmark skal holde sig 'fit' på det trafikale område, kræver det altså en anden og mere helhedsorienteret tilgang. Det er derfor, der er behov for at nytænke – og udvide – de organisatoriske rammer. Der er brug for rammer, der i langt højere grad understøtter en sammenhængende, effektiv og ikke mindst bæredygtig infrastruktur på tværs af landet og på tværs af land og by.

## **Opret Mobilitetsdirektorat**

Det er klart, at der stadig er borgere, der har brug for at køre bil, men hvis man forestiller sig, at de gode medarbejdere fra Vejdirektoratet i højere grad bliver en del af en organisation, som får ansvar for hele mobilitetsområdet, så vil vi alt andet lige få udviklingsprojekter, der rækker ud over de ineffektive anlæg af nye og større motorveje.

Og tilsvarende, hvis alle transporttyper indgår som afsæt for al udvikling, så vil vi få løsninger, der rækker ud over det hidtil snævre fokus på privatbilisme.

Hvis vi så ovenikøbet giver et nyt 'Mobilitetsdirektorat' som opdrag altid at vægte den mest muligt bæredygtige infrastruktur, så vil vi for alvor kunne begynde at se effektive og langtidsholdbare løsninger, der peger ind i fremtiden.

Hele spørgerammen vil ændre sig, så det ikke længere kun handler om, hvor billigt og hvor hurtigt det kan lade sig gøre at anlægge et stykke motorvej.

I stedet vil nye spørgsmål blive relevante. For eksempel – hvilket transportmiddel er mest bæredygtigt i den givne situation? Hvordan kan man begrænse antallet af de ressource-tunge private biler? Kan man understøtte en bedre udnyttelse af den danske bilpark, så de biler, der nu engang skal være der, ikke behøver at holde stille 95 procent af tiden? Hvordan skaber vi bedre sammenhæng med byområderne? Er der overhovedet brug for private biler i byområderne, hvis vi dér prioriterer de mest bæredygtige transportformer? Og sådan kunne jeg fortsætte.

Organiseringen er altså afgørende for, om vi bliver i stand til at modernisere og udvikle en sammenhængende og effektiv infrastruktur – i stedet for som nu blot at blive ved med at løse bæltestet og udvide med nye veje til flere biler.

## **Forældede beregningsmodeller**

En ny, forbedret organisering af infrastrukturområdet vil også give en anledning til at optimere de beregninger og analyser, som ligger til grund for politikernes beslutninger.

Det er der brug for, for i dag bygger værdisætningen af infrastrukturprojekter på forældede beregningsmodeller.

I de samfundsøkonomiske analyser, der følger anlægsinvesteringer på trafikområdet, er naturen for eksempel værdisat til nul kroner. Ja, du læste rigtigt: nul kroner. Selv når det drejer sig om en analyse af Hærvejsmotorvejen, som skærer igennem flere af Jyllands mest værdifulde naturområder, har naturen ingen værdi.

Det er der næppe nogen, der mener, er rigtigt i dag, hvor vi midt i en klima- og biodiversitetskrise bruger store summer på at opkøbe arealer til natur.

Et andet eksempel er, at det indgår som samfundsøkonomisk gevinst, at en privatbilist også i sin fritid kan nyde godt af at køre på en ny motorvej i stedet for at benytte en af de eksisterende hovedveje.

Omvendt indgår det ikke i de samfundsøkonomiske analyser, at sundhedsudgifterne stiger, hver gang vi øger mængden af støj og anden forurening. For ikke at tale om de øgede sundhedsudgifter, der opstår som følge af mindre motion, hver gang vi lokker endnu et ungt menneske til at droppe cyklen for i stedet at tage bilen.

De nuværende samfundsøkonomiske analyser ved værdisætning af infrastrukturprojekter er med andre ord mangelfulde og misvisende. De gør det umuligt at træffe kvalificerede politiske beslutninger, som kan komme samfundet som helhed til gavn.

I det lys er det måske ikke så underligt, at trafikaftalen fra 2021, trods investeringer for 161 milliarder kroner, ikke løser de udfordringer, vi som samfund står over for. Hverken trængselsproblemerne,

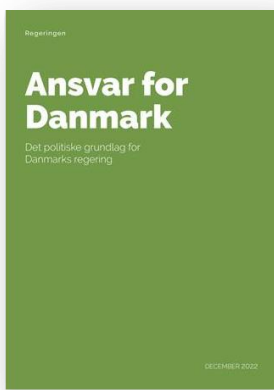
sundhedsproblemerne, klimaproblemerne eller noget andet. Aftalen tilfredsstiller lokalt valgte politikere, som har kunnet vise sig frem for deres bagland, men aftalen har ingen værdi i en større samfundsmæssig kontekst. Den kan snarere betegnes som skadelig.

Derfor bør vores kommende regering nytænke hele organiseringen omkring arbejdet med fremtidige infrastrukturprojekter. Det vil give politikerne et bedre grundlag for kvalificerede beslutninger, og det vil åbne for, at vi i langt højere grad kan modernisere infrastrukturen og sikre en langsigtet, bæredygtig udvikling, som kommer alle til gavn.

## Regeringsgrundlaget

*Regeringsgrundlaget for den nye SVM-regering kan godt give os bange anelser. Vi vidste godt at en fast Kattegatforbindelse stod højt på visse indflydelsesrige socialdemokraters og venstrefolks ønskeliste. Og selv om der ikke står noget konkret om en fast Kattegatforbindelse i regeringsgrundlaget, er der formuleringer, som antyder regeringens intentioner.*

*Du kan læse hele "Ansvar for Danmark" på: [Regeringsgrundlag 2022 - Statsministeriet \(stm.dk\)](https://www.stm.dk/ansvar-for-danmark)*



**Citater:** "Regeringen vil modvirke centralisering og fastholde, at det har værdi i sig selv, at der i alle dele af landet er velfærdsinstitutioner, et levende erhvervsliv og arbejdspladser.

*Der vil være forskellighed, når danskerne bruger deres frihed til at bosætte sig, hvor de vil – det er en stor styrke, at man kan slå sig ned, hvor man føler sig mest hjemme. Men det ændrer ikke på, at der skal være solide servicetilbud og job- og uddannelsesmuligheder over hele landet.*

*Det kræver også en stærk infrastruktur, der binder Danmark og danskernes hverdag sammen. Og der skal være gode muligheder for, at den enkelte dansker kan bo og arbejde i alle dele af landet.*

*Det er vigtigt, at Danmark hænger sammen. Det handler om en stærk infrastruktur på tværs af Danmark og danskernes hverdag. At der er bred adgang til velfærdstilbud som egen læge og adgang til uddannelse. Og at der er gode muligheder til stede for at arbejde og bo i hele landet.*

*Men det handler også om, at vi bygger broer og sammenhæng i stedet for at tale modsætningerne op. Kultur og civilsamfund spiller en stor rolle i lokalsamfund, uanset om det er den frivillige fodboldtræner på Vesterbro eller i Vojens.*

*For at kunne bo, arbejde og uddanne sig i alle dele af Danmark er det nødvendigt med en veludviklet infrastruktur. Regeringen vil tage initiativer, der bekæmper støj og trængsel og gør den offentlige transport mere attraktiv".*

## Fornyelse af dit medlemskab af STOP motorvej over Samsø

Som beskrevet af vores formand, af vores henvendelse til Transportministeren, af Bjørn Olsen og af uddraget af regeringsgrundlaget er Samsø stadig truet af en motorvej hen over øen.

Der er altså mere ned nogensinde brug for at støtte vores modstandsforening.

I begyndelsen af det nye år vil du få en e-mail med en opfordring til at forny deres medlemskab.

I den e-mail vil det være beskrevet, hvordan man gør det. Vent venligst med at indbetale kontingent for 2023 til du har modtaget vores vejledning.

**Rigtig godt nytår!**