



STOP motorvej over Samsø

Nyhedsbrev nr. 31

Maj 2023

Kære medlem, vi fokuserer denne gang på:

- Høringen, som vi arrangerede i samarbejde med Kattegatkomitéen
- "Til Samsø", præsentation af antologien, som en række forfattere med tilknytning til Samsø har bidraget til

Høringen "Er der brug for en Kattegatforbindelse?"

Afholdt i Fællessalen, Christiansborg den 8. maj 2023

Arrangørerne:

Sofie Lippert fra SF havde reserveret Fællessalen i Christiansborg.

Peter Askjær havde på modstandsforeningernes vegne varetaget den praktiske koordinering af dagen sammen med **Michael Svane**, som er formand for Kattegatkomitéen.

Journalist **Lene Johansen** styrede som mediator debatten skarpt og professionelt

Udgangspunkt og koncept for høringen:

Da Michael Svane overtog Kattegatkomitéens formandspost, bekendtgjorde han, at han er stor tilhænger af dialog om Kattegatprojektet. STOPMOS tog ham på ordet, og efter en række møder aftalte vi, at arrangere en fælles høring om Kattegatforbindelsen (herefter KF). Vi enedes om, at høringen skulle fokusere på tre af de væsentligste temaer i.f.m. projektet:

- Trafik
- Miljø og Klima
- Økonomi

Kattegatkomitéen valgte tre talsmænd (m/k) som repræsenterede temaet på deres vegne og STOPMOS valgte ligeledes tre talsmænd (m/k) som repræsenterede modstandernes synspunkter.

Sofie Lippert fra SF bød velkommen. Fællessalen i Christiansborg skal reserveres af et folketingsmedlem, og den tjeneste gjorde Sofie os denne gang. Sofie glædede sig over arrangørernes engagement og til debatten om Kattegatforbindelsen.



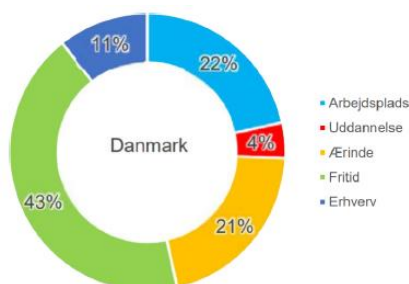
Herefter fik Peter Askjær og Michael Svane ordet. Peter lagde vægt på konceptet for den fælles høring: Det er et møde, hvor lægfolk fra modstandsforeningerne og professionelle udvalgt af Kattegatkomiteen fremfører deres synspunkter. Programmet afsluttes med en debat mellem oplægsholderne og transportordførere fra Enhedslisten, Socialdemokraterne og Venstre, hvor tilhørerne fik mulighed for at stille spørgsmål.

På fotoet er det Peter til venstre og Svane til højre

Michael Svane glædede sig også til dagen og håbede, at den ville gøre os klogere sammen, så der til sin tid vil være et oplyst grundlag for politikerne, når de skal træffe den store beslutning: Skal der bygges en fast Kattegatforbindelse eller ej. Lene Johansen opfordrede tilhørerne til at lytte fordomsfrit, både til projektets positive og negative følger. Det kan hjælpe os, når vi skal afveje KF's tids- og vækstgevinster imod klima- og naturpåvirkning.

Michael Knørr Skov

Civilingeniør og Markedsdirektør i Samfund og Forsyning/COWI



Udviklingen af infrastrukturen i Danmark har udgangspunkt i EU's mål om mobilitet og bæredygtighed og skal være sikker, hurtig og bekvem.

Transport på jernbane og til søs skal øges.

Øget mobilitet medfører økonomiske og sociale forbedringer i de enkelte lande. Transportbehovet består af 43 % fritidskørsel, mens 22 % er arbejdsrelateret.

Skov viste en planche, som illustrerer, at erhvervsaktiviteten er størst i byområderne omkring København, Aarhus, Odense, Ålborg og Esbjerg (i nævnte rækkefølge størst i København, mindst i Esbjerg).

Planlægning af infrastruktur foretages efter målbare økonomiske effekter, det handler primært om erhvervseffektivitet og rejsetidsbesparelser.

Rejsetidsbesparelserne ved en KF vil primært komme området omkring Aarhus og herfra og nordpå til gode.

En KF vil øge trafikken med 30 % ny trafik men vil mindske trængslen på de fynske veje. KF vil medføre forbedringer af økonomiske og sociale relationer fra:

- Virksomhed til virksomhed (varer og tjenesteydelser)
- Virksomhed til privat (arbejdskraft og pendling)
- Privat til privat (familie, venner, ferie, kultur m.m.)

Skov redegjorde for vurderinger af risici i.f.m. forsyningsikkerhed, som af COWI opdeles i kortvarige og langvarige nedlukninger. Kortvarige kan skyldes trafikuheld, vedligeholdelse og vejr mens langvarige kan være påsejling af broer, terrorhandlinger o.l.

De to typer nedlukninger medfører trængsel.



Hvis der ikke etableres en ny KF, vil det efter COWI's vurdering medføre et stigende pres på trafikken over Fyn, indenrigsflyvning vil fortsætter mellem Jylland og Sjælland, der bliver måske behov for roadpricing, og der vil opstå en ny økonomisk ligevægt.

Skov fremhæver afslutningsvis en samlet national mobilitetsplan for Danmark som et særligt behov, som han mener, skal prioriteres og understreger, at det skal ske med demokratisk inddragelse og medvirken af eksperter.

En tilhører spurgte om, hvor pålidelige fremskrivninger af trafikbehov er. Skov svarede, at spådomme på området er pålidelige fire år frem. Men generelt kan man sige, at 1 % mere trafik plejer at følges af 1 % mere velstand.

Hans Henrik Samuelsen

Geograf og koordinator af samarbejdet imellem foreningerne, som er imod Kattegatbroerne.



Hans Henrik tog udgangspunkt i forbruget af jordens ressourcer. Hvis hele jordens befolkning havde brugt samme mængde ressourcer som Danmarks befolkning, havde vi brugt den ansvarlige mængde for hele året allerede den 28. marts. Skæringsdatoen som kaldes "Overshoot Day".

USA's forbrug er større, de nåede Overshoot Day den 13. marts. Rusland nåede dagen den 19. april. Alle vesteuropæiske lande når dagen inden sommer. Kina når Overshoot Day den 2. juni, og sådan ligger dagen længere ud i fremtiden i takt med landenes rigdom (eller måske snarere fattigdom).

Det er på den baggrund, at vi skal vurdere om infrastrukturprojekter i Danmark er forsvarlige og, hvad vi som nation bør gøre for at nedbringe vores klimabelastning.

I det lys skal vi vurdere, om det er forsvarligt at bruge 3 millioner tons CO₂ på en fast Kattegatforbindelse. Hvilket behov opfylder forbindelsen, og kan det behov retfærdiggøre ressourceforbruget til anlæggelsen? Og hvordan vurderer vi brotilhængernes argumenter?

De siger: Broen vil blive en magnet, og det bliver overskueligt at bo i Aarhus og arbejde i København. Vi spørger: Hvor mange er reelt interesseret i det?

De siger: Turen fra Aarhus til København vil tage 65 minutter i tog og 2 timer i bil. Vi svarer: Det er ligeså urealistisk som deres klimafremskrivninger, da kødannelse og transporttiden i byerne forøges.

De forudser: 36.000 -52.500 køretøjer over Storebælt i 2035. Vi forudser: En bro over Kattegat vil medføre en vækst i biltrafikken på 15.800 biler i døgnet.

De siger: Broafgiften bliver 250 kroner (i 2018 sagde de 385 kroner) for en bil og 1.140 kroner for en lastbil. Vi svarer: Det er mere talmagi.

De forudser: Broerne vil styrke den kollektive trafik markant. Vi forudser: Takster for togbilletter følger nuværende takster, og det vil ikke fremme den kollektive transport.

De siger: Det er en løsning, som forhindrer trafiksammenbrud på Storebælt. Vi spørger: Hvornår? Storebæltbroen renoveres for 300-500 millioner kroner om året.

De siger: Broerne skaber øgede produktivitetseffekter for virksomheder i Danmark (besparelser og konkurrence) og øger beskæftigelsen. Vi svarer, at broerne vil forsinke den grønne omstilling, fordi alle mangler kvalificeret arbejdskraft til grønne arbejdspladser.

De siger: Broerne vil skabe mere turisme tæt på forbindelsen. Vi spørger hvor og hvordan? Det kommer i hvert fald ikke Samsø (eller Røsnæs eller Asnæs eller Odder kommune) til gode.



De siger: Mobilitet og fremkommelighed er en forudsætning for et bæredygtigt samfund (FN's verdensmål).

Vi svarer: Vås. Specielt ressourceforbruget står i stærk kontrast FN's verdensmål nr. 12 om ansvarligt forbrug og produktion.



Hans Henrik konkluderede, at når der er behov for arbejdskraft til grønne job, skal det behov prioriteres og udvikling af transport bør ske via kollektiv transport, cykler, lejebiler og ikke ved bevidstløs udbygning af vejnettet. Og han citerede Albert Einstein, som sagde:

We can't solve problems by using the same kind of thinking we used when we created them.

Ulla Holm

Næstformand i STOPMOS, Medlem af SF's landsledelse, Medlem af Samsø's kommunalbestyrelse, medlem af Regionsråd Midtjylland



Ulla præsenterede de umiddelbare betænkeligheder, som modstanderne af projektet af en ny fast Kattegatforbindelse ser:

Er anlæggelsen af forbindelsen miljømæssigt set bæredygtig?

Hvad betyder ændringer i miljøtilstanden for befolkningens trivsel?

Kan forbruget af naturens sparsomme ressourcer som bl.a. grus, sand og sten forsvares?

Kan forringelserne af skove, fiskebestande, vandmiljø i søer og hav forsvares?

Oplevelsen af natur og landskabs oplevelser, har en høj og essentiel forbrugsværdi for befolkningen, og denne oplevelse indgår ikke i projektet.

Naturtab

Ulla konkluderer, at Kattegatforbindelsen indebærer et kæmpestort naturtab. En værdi, som skal med i regnestykket, når fordele og ulemper gøres op. Og Ulla har et håb om, at disse værdier vil indgå i en ny grøn beregningsmodel som økonomiprofessor Peter Birch Sørensen¹ er i gang med at udarbejde.

Vi venter spændt på svar på spørgsmålet: Hvordan vil det grønne BNP regnestykke se ud for en Kattegatforbindelse?

Klimaomkostning

På Klimasiden nævnte Ulla, at udledning af 3 millioner tons CO₂ er en uacceptabel høj udledning², som aldrig kan indhentes, selv om køreafstanden mellem Aarhus og København forkortes med 100 km. Vi bør derfor, som det er sket i Wales og Østrig, nu stoppe anlægsprojekter som Kattegatforbindelsen, ellers vil vi aldrig kunne opfylde klimaloven om en 70 % reduktion i CO₂-udledningen i 2030.

Støjproblemet

Som tredje problemområde pegede Ulla på støj, som en ny motorvej over Røsnæs (eller Asnæs), Samsø og Østjylland vil forøge. Og det gælder både generende og (i nogle områder) helbredsskadelig støj. Trafikstøj er et stigende problem, og KF vil udbrede det i områder, som i dag er støjfrie.

Havmiljøet

Et fjerde problemområde er varige og akkumulerende effekter på Havmiljøet.

Der er risiko for en blokerings effekt i forhold til vandudskiftning i Østersøen. Et fald i saltindholdet betyder ødelæggelse af mange arters livsbetingelser.

Blokerings effekten kan blive 2-6 gange større end blokerings effekten ved Lynetteholm.

Der kan forventes en negativ påvirkning af havmiljøet under byggeriet, og der mangler oplysninger om udgifter til forureningsbegrænsende tiltag under byggeriet i de økonomiske beregninger for Kattegatforbindelsen.

¹ Professor ved KU, tidligere overvismand og tidligere formand for Klimarådet.

² Regeringens forundersøgelse (juni 2022) angiver at anlæggelsen af KF vil udlede 3,2 millioner tons CO₂.

Ullas konklusion

Ulla opfordrede afslutningsvis til, at debatten om KF fokuserer på:

Den uvurderlige værdi som uspolet natur betyder for menneskers livskvalitet

Har vi råd til at ødelægge denne uvurderlige værdi til fordel for kortere transporttid mellem Aarhus og Kbh.?

Bliver vi lykkeligere af tidsbesparelsen?

Hvis det grønne BNP medregnes, er omkostningerne så FOR store ved KF?

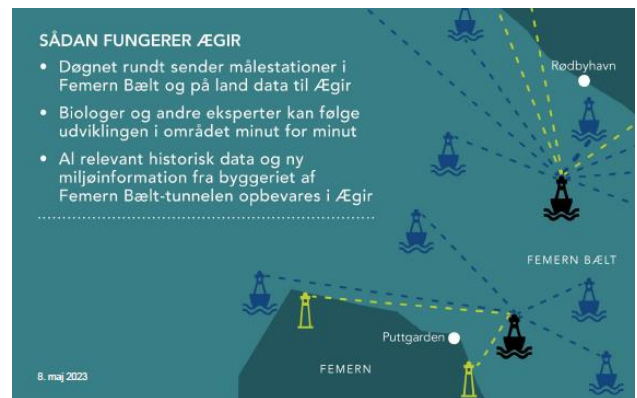
Emilie Juel-Helwig

Direktør for bæredygtighed, Femern A/S

Femernprojektet anlægges med fokus på bæredygtighed for mennesker og natur. Der etableres erstatningsnatur i forholdet 1 til 3.

Der udarbejdes miljøfølsomhedsanalyser i projektet, og miljøeksperter er inddraget i designfasen.

Projektets tiltag kan følges på miljøportalen "Ægir 24/7".



Hvor landskaber påvirkes ved anlæggelsen, vil de blive genskabt med mere natur.

På Lolland erstattes 10 oprindelige vandhuller af 43 nye vandhuller med fokus på at sikre yngle- og rastemuligheder for fugle.

60 hektar oprindelig kystnatur erstattes af 120 hektar kunstigt kystnatur.

Biodiversiteten øges yderligere med nye stenrev, en ny sø med fugleøer, insekthoteller og bistader til glæde for flora og fauna.

Der plantes en klimaskov og CO₂-udledningen i.f.m. anlæggelsen udlignes over en 120-årig periode.

For at decimere CO₂-udledningen indkøbes råstofferne sand og grus så tæt på forbrugsstedet som muligt.

Anders Jørn Jensen spurgte om, hvordan projektet vurderer Cementfabrikkens fortsatte CO₂-udledning i tilfælde af, at fabrikken fortsætter udover den midlertidige miljøtilladelse, den har i anlægsfasen.

Emilie Juel-Helwig svarede, at det ikke længere er en sag for Femern A/S. Sund & Bælt er ved at udarbejde en ny VVM for forstsat brug af cementfabrikken.

Peter Askjær

Formand for STOPMOS, Medlem af Samsø's kommunalbestyrelse

Peter startede med en oversigt over politikernes store kærlighed til megaprojekter og beskrev, hvordan projekterne ofte løber af sporet.

Ofte ender megaprojekter med at blive omkring 30 % dyrere end budgetteret og blive forsinket i flere år.

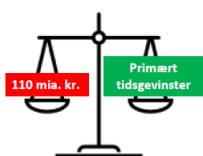
Politikernes ulykkelige kærlighed til megaprojekter har igennem tiderne kostet skatteyderne mange milliarder kroner.

F.eks. er supersygehusene indtil nu forsinket i mere end 40 år, og merudgifterne har rundet 10 milliarder kroner og flere fordyrelser ventes. Statens IT-projekter har også medført vanvittige overskridelser både målt i tid og penge, og elektrificeringen af DSB's hovedbaner er efter 50 år IKKE færdiggjort. Samtidig med at de ressourcetunge megaprojekter overskrider budgetter og terminer, er der afsat utilstrækkelige driftsmidler til veje og jernbaner.

Når kærligheden til de nævnte megaprojekter er forduftet, finder politikerne hurtigt et nyt projekt at kaste deres kærlighed på, og Vejdirektoratet og andre statslige institutioner er parate: De er bemandede med medarbejdere, der bliver lønnet for at udtænke og forme projekter.

De statslige institutioner fungerer derfor som politikernes datingbureau for næste store projekt.

Og nu de har fundet et match: Kattegatforbindelsen! Et storslået imponant projekt, som rummer alle muligheder for at indskrive sig i Danmarkshistorien! Men som også rummer muligheder for en gigantisk fiasko med løbske budgetter og imponerende overskridelser af terminer.

Forundersøgelsen

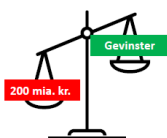
110 milliarder skønner myndighederne, at den nye kærlighed kommer til at koste landet.

Når vi modstandere går regnestykket efter og tilføjer renteudgifter i projektets 15 årige byggefase, er vi overbeviste om, at forbindelsen snarere vil koste 200 milliarder. Vi kan heller ikke finde de senere års prisstigninger på byggematerialer i myndighedernes regnestykke.

De beregnede samfundsgevinster baseret på tidsbesparelser er kritisable af flere grunde:

43 % af den fremtidige trafik vurderes til at være fritidskørsel. Det giver ikke mening at værdisætte den tidsbesparelse, da man oftest vil have sat dagen af til et besøg på tværs af landet.

Den teknologiske udvikling vil få flere erhvervsfolk til helt at droppe en tur. I stedet for en tidsbesparelse på 1 time ved at rejse, vil man spare fire- fem timer ved slet ikke at rejse, og en værdiansættelse heraf udhuler hurtigt det samlede regnestykke

Modstandsforeningernes skøn

200 milliarder er lige så meget, som alle landets 98 kommuner investerer over 10 år.

Det er et monsterprojekt.

Det påkalder sig den største ydmyghed. Især fra politikerne.

Tidsgevinsten er som sådan overvurderet, idet trængslen ved København og Århus vil øges.

Det helt store svindelnummer er, at den fremtidige takst på Storebæltsbroen forudsættes at svare til prisen over Kattegat, 247 kroner pr. tur. Inden 2035 er Storebæltsforbindelsen tilbagebetalt, og hvis bilisterne kun skulle betale vedligeholdelseomkostningerne, kunne de nøjes med at betale 35 – 40 kroner per overfart.

Den planlagte merpris på 200 kroner pr. tur vil gå til medfinansiering af Kattegatforbindelsen.

Vi foreslår politikerne, at de i stedet bruger penge og tid på at:

Sammentænke kollektiv og individuel transport i storbyerne. Vi savner en reel Transportpolitik/mobilitetspolitik.

Bryde koblingen mellem BNP og Transportarbejdet

Udtænke en skattepolitik, der ikke fremmer men mindsker transporten. F.eks. ved at give fradrag for samkørsel. F.eks. ved at sænke prisen på kollektiv transport. Den høje pris er en barriere i dag.

Mindske trængslen i storbyerne i myldretiden. DEN tidsgevinst vil komme mange til gode hver dag

Udnytte at vores motorveje åbner mulighed for, at en større del af godstransporten kan styres elektronisk i fremtiden. En fremtid, som er lige om hjørnet

Konklusion på vores anbefalinger: Drop kærligheden til Kattegatforbindelsen –medgiften er alt for stor!!



Thomas Odgaard

EY (en del af Ernst and Young). Økonom fra KU, specialist i transport og infrastruktur.

EY's motto: Building a better Working world, som de siger: *"Vi er af den overbevisning at, i en bedre arbejdsverden er økonomisk vækst bæredygtig og inkluderende"*

Thomas Odgaard præsenterede de tre vigtigste elementer, som sammen beskriver udgangspunktet for udarbejdelse af samfundsøkonomiske beregninger:

Vejledningen fra Finansministeriet fra 2017



Samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger benyttes til at klarlægge konsekvenserne af offentlige tiltag, herunder i forbindelse med beslutninger om igangsættelse af et tiltag eller valg mellem flere alternative løsningsmuligheder.

Det kan for eksempel være fordele og ulemper ved et investeringsprojekt eller en ændring af offentlig regulering. Analyserne kan således bidrage til at belyse, om et tiltag samlet set medfører samfundsøkonomiske gevinster. 62 sider

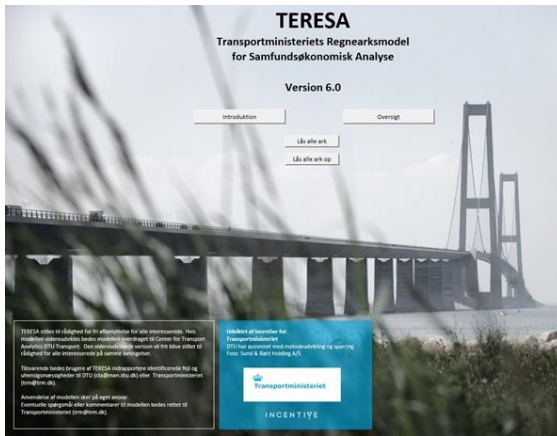
Manualen fra Transportministeriet fra 2015



Denne systematiske analysemodel skal danne grundlag for en hensigtsmæssig prioritering af samfundets ressourcer.

Da ressourcerne er begrænsede, er det vigtigt med et værktøj, der kan danne grundlag for en prioritering på tværs af tiltag, så ressourcerne udnyttes bedst muligt. 122 sider

Regnearksmodellen TERESA



Transportministeriets samfundsøkonomiske manual for transportområdet er samlet i regnearksmodellen TERESA (Transportministeriets Regnearksmodel for Samfundsøkonomisk Analyse for transportområdet).

Modellen gør det enklere at gennemføre korrekte samfundsøkonomiske vurderinger af transportprojekter.

Udarbejdet af Transportministeriet, med bistand fra COWI og DTU Transport. Det er et onlineprogram, som du kan finde på nettet.

I forlængelse af regnearksmodellen udgives "Transportøkonomiske Enhedspriser", der specificerer en lang række forudsætninger og priser til brug i den samfundsøkonomiske vurdering.

Transportøkonomiske Enhedspriser omfatter forudsætninger om økonomi, brændstof og infrastruktur samt priser for tidsbesparelser, kørselsomkostninger, operatøromkostninger og eksterne omkostninger.

Med ovennævnte udgangspunkt beskrev Odgaard følgende konklusioner om Kattegatforbindelsen, som de ser ud efter vejledningens, manualens og regnearkets udregninger:

- Tidsværdi for pendlere og fritidskørsel: 110 kroner/pr. time
- Tidsværdi for erhvervskørsel: 449 Kroner/pr. time
- Broens forventede levetid: 120 år
- Der kan spares 6, 2 milliarder kroner ved at genanvende cementfabrikken ved Rødby Havn

Ivan Lund Pedersen (NOAH) kommenterede oplægget: Det er tydeligt at dyreliv, social omfordeling og livet på landet ikke tæller højt i planlægningen af infrastruktur.

Jens Jakobsen spurgte om, hvordan et "grønt BNP" kan indgå i planlægningen. Odgaard svarede, at EY følger Peter Birch Sørensens forskning på området, men at der ikke i dag er egnede metoder til at indregne "grønt BNP" i planlægningen.

DIALOGEN MED TRANSPORTORDFØRERNE

I panelet sad oplægsholderne og tre transportordførere

Oplægsholderne: Knørr Skov (COWI), Hans Henrik Samuelsen (Modstandernes fællessekretariat), Ulla Holm (Næsteformand i STOPMOS), Emilie Juel-Helwig (Femern A/S), Peter Askjær (Formand i STOPMOS) og Thomas Odgaard (EY)

Transportordførerne: Jette Gottlieb (Enhedslisten), Thomas Jensen (Socialdemokraterne) og Peter Juel-Jensen (Venstre).

Lene Johansen styrede debatten.

Peter Juel-Jensen sagde at Venstre ikke har taget endelig stilling til KF. Han mener, at det er et spændende projekt, men ser store udfordringer med hensyn til økonomi og natur. Grundlæggende mener han, at vi i.f.m. infrastrukturprojekter skal tænke på de kommende generationers behov.

Thomas Jensen takkede arrangørerne for, at eksperter og lægfolk mødes på denne måde. Han havde været på besøg både på Samsø og i Odder kommune for at erfare lokalbefolkningernes meninger om KF. Thomas har især fokus på at fremtidssikre øst-vest forbindelsen og på de samfundsøkonomiske analyser, ligesom han ønsker, at de "grønne spørgsmål" indgår i VVM-undersøgelserne.

Jette Gottlieb var optaget af at sikre en langtidsholdbar løsning og modarbejde at infrastrukturprojekter bliver vedtaget som hovsaløsninger. Jette ser to årsager til at KF-projektet fremmes: 1) TID opfattes som et økonomisk gode. Tid er penge, siger man. 2) Vi KAN. Der er prestige i at bygge stort. Infrastrukturen skal bygge på udvikling af kollektiv trafik især for at skåne miljøet.

Michael Svane har specielt fokus på processerne (herunder borgerinddragelse) forud for vedtagelsen af infrastrukturprojekter. Svane ser gerne en national mobilitetshandlingsplan.

Lene Johansen spurgte, om modstanderne kunne finde én positiv ting ved en bro fra Jylland til Sjælland, og om tilhængerne kunne nævne en betænkelighed ved at anlægge forbindelsen.

Michael Svane svarede, at klima og miljø er spørgsmål, der kan håndteres, mens naturpåvirkningerne er sværere at løse.

Peter Askjær kunne se en positiv effekt af broerne: Novo vil kunne hente arbejdskraft i Jylland.

Spørgsmål til politikerne fra salen: Er det bæredygtigt, at investere i individuel transport?

- **Thomas Jensen:** Vi skal have mere samkørsel og der er i trafikaftale fra 2021 afsat flere penge til kollektiv transport end til individuel. Desuden satser vi både på biler og tog.
- **Jette Gottlieb:** Tog og færger er det nemmeste og billigste. Også til godstransport.

Flemming Larsen (Samsø): Hvorfor satser man ikke mere på el-færger? Det er en løsning, som Samsø Kommune er i gang med.

Thomas Jensen: Det er godt med elfærger.

Peter Juel-Jensen: Elfærger er i dag ikke udviklede til godstransport.

Peter Juel-Jensen: Vi skal binde landet sammen, og vi skal forbedre transporttiden.

Hans Henrik Samuelson: Er det så vigtig med tidspresset? Vi er det rigeste land i verden, har vi behov for yderligere vækst?

Thomas Jensen: Trængslen stiger henover Fyn, og der er i dag trafikproblemer ved Lillebæltsbroerne.

Ulla Holm: Vi snakker om national mobilitet, men Fyn og Syddanmark får ikke glæde af KF.

Michael Svane: Det er politikernes ansvar at udvikle hele Danmark.

Terje Wammen (bestyrelsesformand i Erhverv Aarhus): KF vil skabe balance i Danmark og give et positivt afkast til samfundet.

Jette Gottlieb: Vi skal transportere mindre, vi har opbrugt vores CO₂-kvote, og derfor skal vi satse mere på kollektiv transport.

Thomas Jensen: Uenig: Vi skal transportere mere, men på en bæredygtig måde. Vi skal producere grønne løsninger, og Transportudvalget skal varetage hele Danmarks interesser.

Peter Juel-Jensen: Trekantsområdet (ved Vejle-Kolding) er et overbelastet trafikknudepunkt, og der er behov for at lede trafikken ad andre veje.

Søren Peter Kjeldahl (erhvervsmand Samsø): Hvad gøres der for at mildne skaderne fra linjeføringen?

Thomas Jensen: Der vil blive taget forholdsregler mod støjgener og naturpåvirkninger. Jeg er meget stemt for en sydlig linje over Samsø.

Michael Svane: Der er stramme krav til reduktion af CO₂-udledning, ligesom til miljø- og gennemstrømningsproblemer. I Kattegatkomitéen har vi ingen holdning til linjeføringen.

Ulla Holm understregede, at det er NU vi skal træffe andre beslutninger. Vi er i gang med at ødelægge kloden.

Jesper Theilgaard: I følge Miljøbeskyttelsesloven fra 2004 skal der foretages en strategisk Miljøvurdering, som et forberedende led i beslutningsprocessen. Er det sket?

Thomas Jensen: Der vil blive foretaget nærmere undersøgelser af vandgennemstrømningen. Vi arbejder målrettet på, at landet bliver grønnere.

Johan Nielsen (transportøkonom): KF vil skade biodiversiteten og medføre en så stor CO₂-udledning, at klimamålenes reduktion ikke kan nås. Problemet med CO₂-udledning løses ikke af el-biler, de udleder i deres levetid omkring halvt så meget som en fossil-bil.

Jette Gottlieb: Det er ikke ansvarligt at gå videre med store Infrastrukturprojekter som KF, og det væsentligste spørgsmål for politikerne er, at vælge hvilket samfund vi skal arbejde henimod, og tidsbesparelser og vækst skal ikke være målet.

Michael Svane: Udbygning af infrastruktur er FN's niende verdensmål.

Peter Juel-Jensen: Der er ikke truffet nogen beslutning, men det handler meget om sammenhængskraft og tidsbesparelser.

Tom Nagel Rasmussen (Samsø): Projektet får betydning for klima, biodiversitet og grøn omstilling. Meget kan måles og vejes, men der er også vigtige værdier som nattemørke, ro og stilhed.

Thomas Jensen: Noget af støjen kan løses med sænketunneller. Jeg synes vi har haft en god debat, og vi vil i det videre arbejde huske at tage hensyn til kloden.

Jette Gottlieb: Vi politikere skal sikre en overordnet debat om anlægsprojekter.

Peter Askjær: Dialogen har været god, og vi skal sikre den rigtige balance mellem kollektiv transport og privat transport.

Hans Henrik Samuelsen: Et helt afgørende spørgsmål er at beslutte, om vi skal bruge den arbejdskraft, som der bliver mangel på, til at bygge en bro eller til grøn omstilling.

Ulla Holm: Jeg håber og vil arbejde for, at klima og grøn omstilling kommer i fokus.

Michael Svane takkede Lene Johansen for at have ledet os godt og kompetent gennem dagen. Svane takkede deltagerne for engageret deltagelse og mente, at dagen har bidraget til vidensdeling, som er et godt grundlag for den fremtidige debat om Kattegatforbindelsen.

Forfattere mod en Kattegatforbindelse



Den 24. juni, udkommer antologien **TIL SAMSØ** med digte og fortællinger af nitten forfattere, bl.a. Iben Mondrup, Vibeke Grønfeldt, Jens Kæmpe, Sissel-Jo Gazan og Kathrine Assels.

TIL SAMSØ er en kærlighedserklæring til Samsø og udgives for at skabe opmærksomhed om Kattegatforbindelsen, som vil føre en firesporet motorvej tværs over øen.

Forfatterne skriver om alt det, der gør øen til noget ganske særligt og som vil blive ødelagt af en bro og en motorvej. Alt overskud fra salget vil gå til at lave oplæsninger på Samsø, i Aarhus og København i de kommende år. Bogen præsenteres på Energiakademiet i Ballen d. 24. juni kl. 15.

På Facebook kan du læse mere om antologien:
<https://www.facebook.com/profile.php?id=100091937273115> –

Bogen udgives af forlaget Landtryk og er redigeret af Thore Bjørnvig, Janne Hejgaard og Carsten René Nielsen.

Modstand mod broerne koster

Aktiviteter som høringen på Christiansborg koster. Vi havde søgt regionerne JyllandMidt, JyllandNord, Region Sjælland og Aarhus kommune om et tilskud på 25.000 kroner til dækning af vores udgifter til høringen.

Selvom de samme tre regioner og Aarhus Kommune har finansieret Kattegatkomiteens ensidige oplysningsvirksomhed siden 2009 med mere end 3 millioner kroner afslog de at hjælpe os med det beskedne tilskud.

Hvis du kan se nytten af vore oplysningsarbejde, er du velkommen til at sende en donation på Mobile Pay 70 60 30.

Vi bliver glade for hver en tier, tyver eller hvad du lige har råd til.



Bestyrelsen for STOPMOS ønsker dig en god sommer