



STOP motorvej over Samsø

Nyhedsbrev nr. 36
Marts 2024

Kære bromodstander,

Dine bestyrelsesmedlemmer

På vores generalforsamling den 20. april er Helle Lokdam, Søren Stockmarr og Peter Askjær på valg. De får derfor mulighed for at fortælle, hvad de synes, er vigtigst for bromodstanden. I dette nummer kan du læse Helles præsentation.

Råstoffer og en fast Kattegatforbindelse

Råstofforbruget i Danmark stiger og vil på sigt kræve en håndfast prioritering af anvendelsen, mon ikke vi skulle begrænse anvendelsen til infrastrukturprojekter? I hvert fald sortere de unødvendige fra. For eksempel Kattegatforbindelsen? Læs mere i vores temaartikel.

Klimademonstrationer

For mange bromodstandere er klimabekymringen et afgørende argument. Infrastrukturprojekter som Kattegatforbindelsen medfører ufattelige CO₂-udledninger. I april og juni har du mulighed for at vise din protest i landsdækkende demonstrationer for klimahandling.

Klimahandledag den 25.04: [Danmarks nationale Klimahandledag](#)

Folkets Klimamarch den 02.06: [Nyheder — Klimabevægelsen i Danmark \(klimabevaegelsen.dk\)](#)

God læselyst!

Helle Lokdam

Ud over at deltage i det almindelige bestyrelsesarbejde er jeg med i en Juragruppe sammen med Søren Stockmarr, Jacob Bregnballe og Lars Bagge Hommel-Nielsen. En meget aktiv gruppe. Vi har blandt andet fokuseret på planerne om at videreføre elementfabrikken i Rødby, som støber tunnelelementer til Femernforbindelsen.

Vi frygter, at bevaring af fabrikken er et led i at forberede en beslutning om anlæggelse af en fast Kattegatforbindelse.

Et andet fokusområde er saltvandsgennemstrømningen til Østersøen. Hvis der etableres blokeringer i form af broer, tunneller og kunstige øer i de snævre passager mellem Kattegat og Østersøen, kan det få katastrofale konsekvenser for saltbalancen og dermed livet i Østersøen.

Den problematik har vi fået havforsker og oceanograf Morten Holtegaard Nielsen til at beskrive i en artikel og vi har rejst spørgsmålet overfor landene omkring Østersøen.

Meget tyder på, at regeringen ikke vil træffe beslutning om en fast Kattegatforbindelse på nuværende tidspunkt. Det kan dog ikke udelukkes, at projektet pludselig tages op. Derfor er det vigtigt, at modstanderne mod en fast Kattegatforbindelse holder øje med, hvad der foregår, og er klar til at gå i aktion, hvis det viser sig at være nødvendigt.

Endvidere er det vigtigt at opsamle og udbrede den viden, der heldigvis efterhånden kommer mere og mere af i dagspressen. Det er derfor et vigtigt fællesprojekt som modstanderforeningerne har gang i med at lave en opdateret udgave af den grønne bog, som blev udgivet i august 2021¹. Intentionen er, at samle og udgive fakta baserede artikler på en række relevante områder.

¹ Se grønne bogen: [GRØNBOG om Kattegatforbindelsen - Kattegatforbindelse - NEJ TAK \(kattgatforbindelsenejta.dk\)](#)

I mine øjne er de fire vigtigste grunde til, at der IKKE skal bygges en Kattegatforbindelse:

- Den grønne omstilling og klimaudfordringerne kræver, at vi ændrer holdning fra den hidtidige vækstfilosofi til det, der i Danmark kaldes modvækst og på engelsk "degrowth".
- Vi skal begrænse anvendelsen af ressourcer og passe på og styrke den natur, vi har tilbage i Danmark. Store infrastrukturprojekter går den modsatte vej.
- Danmarks fjorde og farvande er i en elendig forfatning, hvorfor der ikke skal etableres nye projekter, der gør disse problemer værre.
- Bilismen skal nedbringes. En Kattegatforbindelse vil øge antallet af biler, med stigende forurening, støj og trængselsproblemer til følge.

Råstoffer og en fast Kattegatforbindelse

Stigningen i anvendelsen af råstoffer giver os argumenter imod en fast Kattegatforbindelse. Alene forbruget af råstoffer til anlæggelse af motorvejene er kolossalt, for eksempel oplyste transportminister Trine Bramsen på et spørgsmål i Transportudvalget i 2022, at 1 kilometer motorvej kræver mellem 30.000 m³ og 180.000 m³ materialer (afhængigt af det omgivende landskab).

Artiklen herunder bygger på oplysninger fra vores bestyrelsesmedlem Arne Krogh samt en række kilder, som du kan se i faktaboksen sidst i artiklen.

Administrationen af råstoffer i Danmark

Landets fem regioner er myndighed for råstofindvindingen på land, mens staten er myndighed for indvindingen på havet.

Regionerne udarbejder 12-årige råstofplaner, som tages op til revision hvert fjerde år. Klager over råstofplaner kan indbringes for Miljø- og Fødevarerklagenævnet.

Omfanget af råstof-indvindingen

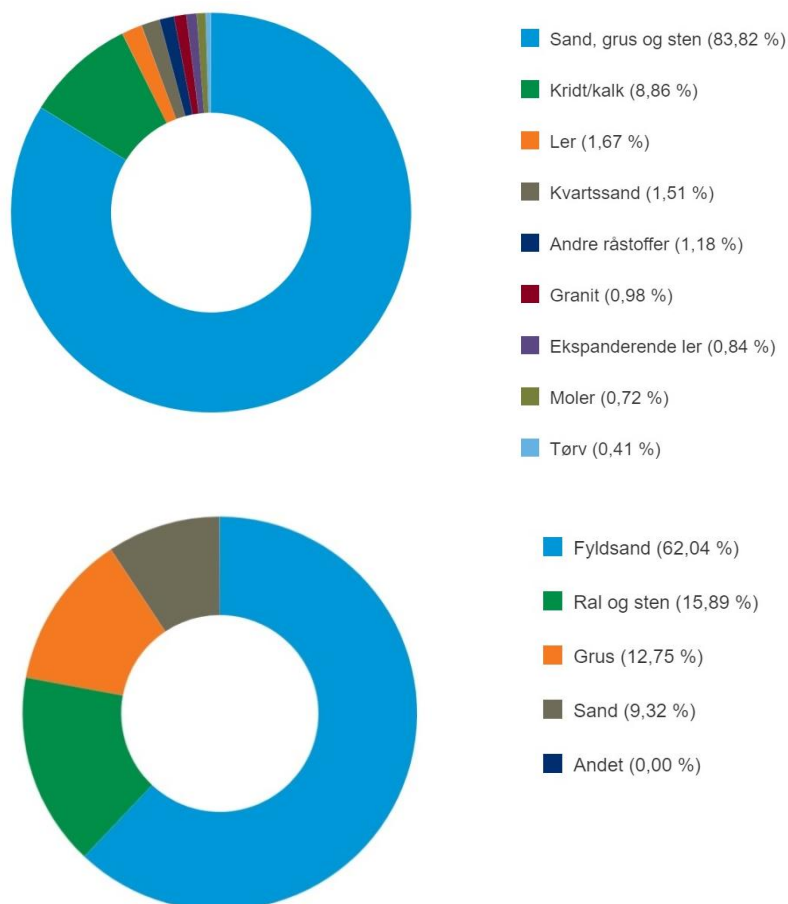
I 2022 blev der indvundet 43,1 millioner m³ råstoffer i Danmark

På land blev der indvundet 31,8 millioner m³

Sand, grus og sten udgjorde 84 % og fordelingen mellem øvrige råstoffer kan du se til højre for figuren.

Fra vores havområder blev der indvundet 11,3 millioner m³ råstoffer.

Fyltsand udgjorde 62 % og fordelingen mellem de øvrige råstoffer kan du se til højre for figuren



Danmarks Naturfredningsforening har fokus på råstofudgravningerne

Foreningerne, som modarbejder en fast Kattegatforbindelse, kan med fordel samarbejde med Danmarks Naturfredningsforening i spørgsmålet om råstofindvindingen.

Naturfredningsforeningen arbejder for, at indvindingen sker med størst mulige hensyn til landskaberne, naturen, miljøet og grundvandet. Foreningen har nedsat en arbejdsgruppe, som afdækker problemstillingerne ved indvinding af råstoffer både på land og i havet.

Danmarks Naturfredningsforening har også fokus på efterbehandlingsfasen, hvor der skal rettes op på udgravningernes påvirkning af naturen.

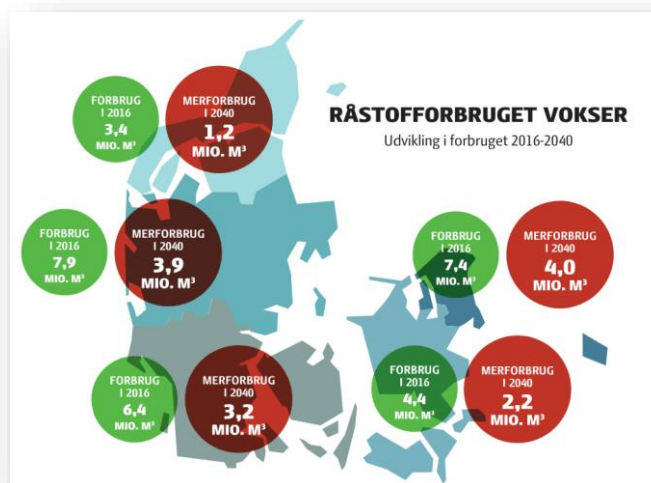
Hvor skal råstofferne komme fra de kommende år?

Rådgivningsfirmaet Niras har i 2016 opgjort den forventede stigning i råstofforbruget.

Totalt set forventer Niras, at behovet stiger fra 29 millioner m³ i 2016 til knap 45 millioner m³ i 2040.

Der er stadig mange steder i Danmark med urørte råstoffer, men de kan ikke opgraves uden ødelæggelse af værdifulde naturområder.

Det gælder også indvinding af råstoffer i havet, som medfører ødelæggelser af havbunden og efterfølgende fiskedød.



Naturskader efter anlægsprojekter

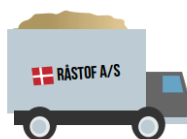
Når der udgraves eller flyttes sediment og stabilt materiale i havet skades dyre- og plantelivet fordi graveaktiviteterne medfører iltvind og algeopblomstring. Algeopblomstringen er en følge af frigivelse af næringsalte.

Da Storebæltsbroen blev bygget, blev der afgravet 2,3 millioner m³ sediment og deponeret en tilsvarende mængde. I den forbindelse blev der registreret et svind på 12 %, svarende til 276.000 m³.

I alt blev der håndteret 38 millioner m³ havbundsmateriale ved anlæggelsen af Storebæltsforbindelsen.

Udvinning af råstoffer medfører betydelig miljøforurening. Ligesom havpattedyr trues af overskridelser af støjgrænser ved opgravning af råstoffer i havet.

Storebælt A/S hævder, at havmiljøet er normaliseret 4 år efter udgravningsaktiviteter. Private dykkerundersøgelser viser imidlertid, at havet stadig er dødt de fleste steder.



Som tommelfingerregel fordobles råstofprisen, når råstofferne har kørt 80 km

Transporten af råstoffer er dyr

Der må påregnes betydelig import af råstoffer fra udlandet for at dække forbruget til nye infrastrukturprojekter.

Til en fast Kattegatforbindelse anslås det, at råstofferne vil være omkring fire gange så stort som Storebæltsforbindelsens.

Helt forfærdeligt er det, når vi så henter råstofferne i andre lande.

Konklusion

Råstofforbruget i Danmark er i stigning og vi vil mangle udvindingsmuligheder fra indenlandske områder (både til lands og til vands). Den øgede efterspørgsel vil resultere i øgede priser. Udgravning og transport af råstoffer medfører et stort energiforbrug. En fast Kattegatforbindelse vil medføre ufattelige naturødelæggelser og dens enorme råstofforbrug bør efter vores vurdering hellere anvendes til bæredygtige aktiviteter.

Faktaboks med links til yderligere oplysninger



Transporten af råstoffer vokser

I 2013 fik regionerne udarbejdet **Grønbog om muligheder og begrænsninger for øget anvendelse af sømaterialer som supplement til landbaseret råstofindvinding** se: [Grønbog rapport.pdf](http://Grønbog_rapport.pdf) (regionh.dk)

Danske Regioners hjemmeside oplyser om den forventede udviklingen i råstofforbruget: regioner.dk/regional-udvikling/miljoe-og-ressourcer/raastoffer

I 2019 bragte Aktuel Naturvidenskab nr. 4 artiklen **Hvornår er det slut med grus i Danmark** se: [Mangel på grus - STOP Motorvej over Samsø](http://Mangel_paa_grus_STOP_Motorvej_over_Samsoe) (stopmotorvejoersamsoe.dk)

I 2020 udarbejdede rådgivningsfirmaet NIRAS på vegne af Danmarks fem regioner debatoplægget **Bæredygtig råstofforsyning for fremtiden** se: [2020-10-27 raastofudspil.pdf](http://2020-10-27_raastofudspil.pdf) (niras.dk)

Danmarks Statistik har siden **Råstofindvinding**. Her kan du finde opgørelser for 2022, se [Råstofindvinding - Danmarks Statistik](http://Rastofindvinding-Danmarks_Statistik) (dst.dk)

Forvaltning af fremtidens drikkevandsressource udarbejdet af Niras for Miljøstyrelsens, februar 2023 Bilag-2-1.pdf (mst.dk)

**Fremtidsudsigten for en fast Kattegatforbindelse er uafklaret
Behovet for fortsat kamp er klart
Med venlig hilsen STOPMOS' bestyrelse**



Anne Grethe



Arne



Helle



Mogens



Peter



Søren



Ulla

Vi ses til generalforsamlingen den 20. april i Energiakademiet kl 13:30