



## Konferencen om Kattegatforbindelsen den 11. december 2025

Liberal Alliance, Dansk Industri, Dansk Erhverv og Kattegatkomitéen afholdt den 11. december en erhvervskonference på Christiansborg om Kattegatforbindelsen. Michael Svane fra Kattegatkomitéen var moderator. Så der blev lagt vægt på de gyldne økonomiske gevinster for erhvervslivet, som arrangørerne tror på.

Vores næstformand i STOPMOS Ulla Holm og Søren Stockmarr næstformand i KFNT (Kattegatforbindelsen nej tak) refererede hver for sig arrangementet, og vi bringer begge beskrivelser herunder. Ødelæggelserne på natur og klima var ikke i fokus. Ikke hos arrangørerne, men i høj grad hos de modstandere som var mødt op til det interessante arrangement.



Partiernes var repræsenteret på konferencen af fra venstre: Torsten Geil (Alternativet) Jens Meilvang (Liberal Alliance) Kenneth Fredslund Petersen (Danmarksdemokraterne) Joachim Hoffmann-Petersen (Det Konservative Folkeparti) Thomas Jensen (Socialdemokratiet) og Leila Stockmarr (Enhedslisten).

Det var helt klart tilhængernes konference. Torsten Geil og Laila Stockmarr var de eneste oplægsholdere, som repræsenterede modstanderne. Michael Svane udvalgte omhyggeligt erhvervsfolk blandt tilhørerne, som fik rigelig taletid. Svane elskede åbenlyst også at høre sig selv udbrede sig om sine mangeårige erfaring og kærlighed til infrastruktur, som startede for mere end 60 år siden da han som lille dreng i korte bukser og sammen med sin tvillingebror i hånden for første gang så en bro.

Siden blev han så lobbyist for vognmandsbranchen, og i dag sidder han i adskillige havnes bestyrelser og gør i øvrigt hvad han kan, for at få asfalteret så meget som muligt af Danmark. Det binder os sammen, siger han.

Øget pendling er et af de påstulerede goder ved en Kattegatforbindelse. Selvom vi fra Dansk Erhvervs egne undersøgelser (som Søren Stockmarr påpegede på konferencen) ved at borgerne ikke ønsker at pendle i det omfang, som Kattegatforbindelsen vil muliggøre.

Men interessant var det, at høre om reelle fordele ved en Kattegatforbindelse. Dem skal vi være bedre til at lytte til, så vi kan imødegå dem på et sagligt grundlag. Som når direktøren for Salling Supply Chain (Forsyningsafdeling kunne man kalde det på dansk) fortalte, at Salling kører 200 lastbiler over Storebælt hver dag, og at halvdelen ville benytte Kattegatforbindelsen, hvis den var der. Det er da en fordel man kan forstå. Konkret tidsbesparelse i kroner og ører.

Mindre overbevisende var det, da lobbyisten Andreas Steenberg ønsker en bro, fordi hans ansatte i rådgivningsbranchen har brug for at komme fra Aarhus til København en gang om ugen. De kunne i stedet spare tid, hvis de benyttede toget. Så kunne de arbejde undervejs. Og så var de fri for at lede efter en parkeringsplads når de nåede frem. De har ikke brug for en bro.

Bortset fra vognmandsbranchen, som utvivlsomt ville spare millioner årligt på en Kattegatforbindelse, er det vel primært folketingspolitikere, der bor i det jyske, som kunne have en betydelig tidsgevinst af broerne over Samsø.

Så det store spørgsmål er: Skal vi bruge borgernes penge og bygge broerne for politikernes bekvemmelighed og for at understøtte vognmandsbranchen?



*Her ser du STOPMOS' fire bestyrelses-medlemmer, som deltog i konferencen om Kattegatforbindelsen på Christiansborg den 11. december.*

*Fra venstre: Ulla Holm, Flemming Bo Larsen, Mogens Bo Thomsen og Begitta Blahaut*

### **Ullas referat fra Erhvervskonferencen**

Vi var fire bestyrelsesmedlemmer fra Stop motorvej over Samsø, som deltog i konferencen om Kattegatforbindelsen i Fællessalen på Christiansborg.

Jens Meilvang fra Liberal Alliance var vært for konferencen.

Der var blandt andet oplæg fra direktør fra Sund & Bælt Frederik Fisker, som fortalte om projektet, og her var der INTET nyt under solen. Blandt andet fremhævede Fisker at Kattegatforbindelsen samfundsøkonomisk har et afkast på 7,4 %, hvilket vi er meget skeptiske over for. Projektet har i øvrigt ligget i skuffen siden forundersøgelsen blev færdig i juni 2022.

Daværende transportminister Trine Bramsen udtalte lige efter at forundersøgelsen blev offentliggjort, at der manglede en bedre belysning af konsekvenserne for natur og miljø . Derfor skulle der laves flere undersøgelser i forbindelse med natur og miljø, men det har partierne i Folketinget ikke fulgt op på. Der har IKKE været en politisk bestilling på flere undersøgelser. Der har i stedet været fokus på andre dagsordener især forsvarsområdet og krudt og kugler!

Kom der noget nyt frem på konferencen i går? Svaret må være et klart NEJ.

Liberal Alliance vil gerne fortsat presse på for at få en politisk principbeslutning i Folketinget om at gå videre med projektet, men det er meget tvivlsomt, om de kan få politisk opbakning til dette. LA vil gerne videre med flere undersøgelser, og en VKM - miljøkonsekvensvurdering - vil koste omkring 2 milliarder kroner!!

Danmarksdemokraterne lyder umiddelbart lige så begejstrede for en Kattegatforbindelse som LA, men herudover var De Konservative ikke ubetinget for - der var flere nuancer i deres holdninger, og Enhedslisten samt Alternativet var selvfølgelig klart imod KF.

Socialdemokratiets transportordfører Thomas Jensen vil fortsat fremme Kattegatforbindelse, men det er uklart og usikkert, om hans parti vil støtte op om flere undersøgelser. Jeg talte med ham bagefter konferencen, og han sagde, at han ikke kunne sige noget om Socialdemokratiets holdning. Så den er uafklaret. Det samme gør sig gældende for Venstre.

Så selvom politikere fra især LA forsøger at rejse emnet igen, så må det nok betegnes som meget usikkert, om der er opbakning i Folketinget til at gå videre med en Kattegatforbindelse samt flere undersøgelser. Eller sagt med andre ord: Det må vurderes som usandsynligt, at et flertal i denne folketingssamling vil sætte fokus på Kattegatforbindelse.

Der er fortsat et stærkt sammenhold i modstandsforeningerne imod projektet.

Vi forsætter ufortrødent kampen imod Danmarkshistoriens største og mest unødvendige infrastrukturprojekt!



**Organiserede modstandere fra venstre:**

*Ulla Holm (kommunalbestyrelsesmedlem, Samsø) Hans Henrik Samuelsen (Rådet for Bæredygtig Trafik) Torsten Geil (Alternativet og sommerhusejer på Samsø) Mogens Bo Thomsen (fritidssamsing) Lars Bagge Hommel-Nielsen (KFNT) Niels Erik Danielsen (byrådsmedlem Kalundborg, EL) Begitta Blahaut (fritidssamsing) Flemming Bo Larsen (STOPMOS) Niels (Nej til motorvej på Røsnæs) Søren Stockmarr (KFNT og fritidssamsing).*

3 medlemmer af KFNT's bestyrelse havde forberedt en skrivelse, der imødegår nogle af de punkter, som vi regnede med at tilhængerne ville fremføre og vi havde sendt det til transportudvalgets medlemmer dagen før konferencen. Formand for Kattegatkomitéen Michael Svane afviste, at vi kunne få lov til at præsentere vores synspunkter og påpegede, at Kattegatkomitéen ikke var arrangør. Pudsigt når man så arrangementets annoncering hvor deres logo står sammen med de øvrige logoer.

På selve konferencen var der 55–60 deltagere, herunder en mindre gruppe modstandere, men de fleste var tilhængere. Der var flere repræsentanter fra Dansk Erhverv, Dansk Industri og en række transportordførere deltog sammen med journalister fra Altinget og Ingeniøren. Fra Kattegatforbindelse - Nej Tak deltog jeg.

Gennem vores skrivelse og mine spørgsmål, baseret på skrивelsen, lykkedes det at påvirke debatten på konferencen:

Et spørgsmål til den samfundsøkonomiske forrentning kunne direktør i Sund & Bælt Frederik Fisker ikke besvare eller ønskede ikke at besvare. Han mener vi skal sende det til Vejdirektoratet, da samfundsøkonomiske beregninger er deres ansvar. Det vil vi så gøre og orientere jer om svaret når det foreligger.

Vi kunne mht. pendling oplyse at Dansk Erhverv (der var arrangør) selv i august 2025 har offentliggjort en rapport, der viser at folk ikke vil pendle over Kattegatforbindelsen på grund af tidsforbruget. Det vakte en del opmærksomhed på konferencen, for den var de ikke bekendt med. Måske pendling ikke mere er et så tungtvejende argument for Kattegatforbindelsen.

Spørgsmålet om forsyningsikkerhed i tilfælde af krig blev også nedtonet af tilhængerne, nok fordi emnet var berørt i vores skrivelse.

Vi har også i vores skrivelse påpeget, med afsæt i en præsentation fra Kattegatkomiteen fra 2008, at Kattegatforbindelsen ligner en centraliseringsøvelse Aarhus - København. De to indlæg på konferencen fra virksomhederne Systematic og Salling, begge beliggende i Aarhus, bekræftede denne antagelse.

Desværre sluttede den politiske paneldebat med en form for kortslutning blandt tilhængerpolitikerne. Til trods for de ting, der kom frem på konferencen, og til trods for at Transportudvalget selv d. 02-12-2025 udgav en rapport, der taler for forbedret og reel borgerinddragelse, så vil de blå partier LA, DD, K sammen med S gå direkte til en principbeslutning om Kattegatforbindelsen og en beslutning om konkrete yderligere undersøgelser. Dette skal fremlægges i Folketinget inden valget og Jens Meilvang fra LA vil gerne være pennenfører.

Det er ikke sikkert, at det bliver sådan, som de siger, de kan blive underkendt i deres egne partier, men hold øje med det. Vi vil også følge det og holde jer underrettet.

Mvh. bestyrelsen i Kattegatforbindelse - Nej Tak

## Julehilsen fra formanden



### **Kære medlem – tusind tak for 2025**

Vi får sikkert aldrig landspolitikere til at sige: *”Der kommer aldrig en fast Kattegatforbindelse”*.

Nej vel. Det vil være naivt at tro, men for hvert år de på Christiansborg IKKE trykker på startknappen for en igangsættelse af vanvidsprojektet, kan vi opfatte det som en sejr. En sejr, der vidner om at vores modstand bliver hørt – gør indtryk.

Lige om lidt rinder 2025 ud og vi kan sætte endnu et kryds ud for et år, hvor vi kan ånde lettet op for en stund. 2025 er det tredje år siden Forundersøgelsen kom (15. juni 2022) uden at der politisk er truffet ”grimme” beslutninger.

Men vi slapper ikke af. Vi sover forsat med støvlerne på.

Der er adskillige transportordførere, der er glødende tilhængere af en fast Kattegatforbindelse og vil være det uden skelen til økonomi og belastning af naturen. Det er skræmmende. Men lyspunkter er der også. Det konservative Folkeparti ser ud til at være i bevægelse mod en generel skepsis, som forhåbentlig kan udvikle sig til en egentlig modstand. Og på det kommunale plan er en vis positiv udvikling i gang. Odder Kommune har nu meldt sig på banen som modstandskommune og den nye borgmester i Aarhus synes at være en langt mindre tilhænger end sin forgænger, som var varm fortaler for projektet.

Et er dog sikkert: Der bliver folketingsvalg i 2026. Vi og de andre modstandsforeninger vil nøje følge de enkelte kandidater og deres holdning til projektet. Vi vil hjælpe med til at kandidaternes synspunkter kommer frem i lyset. Så kan vælgerne træffe deres valg også med denne viden i baghovedet.

To begivenheder synes inden for de sidste tre år at have haft en enorm betydning for grundlaget for den løbende diskussion af en fast Kattegatforbindelse. 1. Ruslands invasion af Ukraine i februar 2022, som radikalt har ændret den sikkerhedspolitiske situation i Europa og medført, at der nu bevilges enorme beløb til oprustningen både herhjemme og i udlandet. De meget store bevillinger til forsvaret har gjort

mange politikere resistente over for de økonomiske sammenhænge. Der synes at være penge til alt – så hvorfor ikke også til en Kattegatforbindelse? 2. Genvælget af Trump har presset klimaet og synet på jordens ressourceforbrug væk fra det højt prioriterede til at være et stykke nede på dagsordenen. Tanken om at en Kattegatforbindelse vil udlede 3-4 mio. tons CO2 i anlægsfasen preller i dag af på mange. Sørgeligt.

En andet begreb, som flere taler om i dag er: *Erstatningsnatur*. Hvis vi ødelægger større eller mindre områder gennem infrastrukturprojekter, laver vi da blot en erstatning et andet sted. Sikken en tankegang! Tanken er mig bekendt første gang ført ud i livet på Lolland i forbindelse med Femernprojektet. Projektet er for øvrigt forsinket nu i flere år og omkostningerne begyndt at stige foruroligende – kort sagt begynder projektet nu at antage de samme skavanker som andre infrastrukturprojekter før det. Med projektets gigantiske økonomi kan vi håbe, at læren herfra for alvor vil blive taget seriøst, hvis politikerne vælger at skrue op for nye initiativer i relation til en Kattegatforbindelse.

Vi har i vores forening haft den store glæde at kunne sige goddag til en række nye medlemmer i 2025. Tak skal I have. Jeres opbakning sammen med alle jer, der trofast støtter sagen år efter år giver os den energi, der er en forudsætning for den fortsatte modstand mod gigantprojektet.

Med håbet om fortsat at kunne yde maksimal modstand ønskes du en **Glædelig jul og et godt nytår.**

### *Julehilsner fra hele bestyrelsen*

#### *Med de varmeste julehilsner fra*



**Anne Grethe**



**Begitta**



**Helle**



**Marie**



**Mogens**



**Peter**



**Ulla**