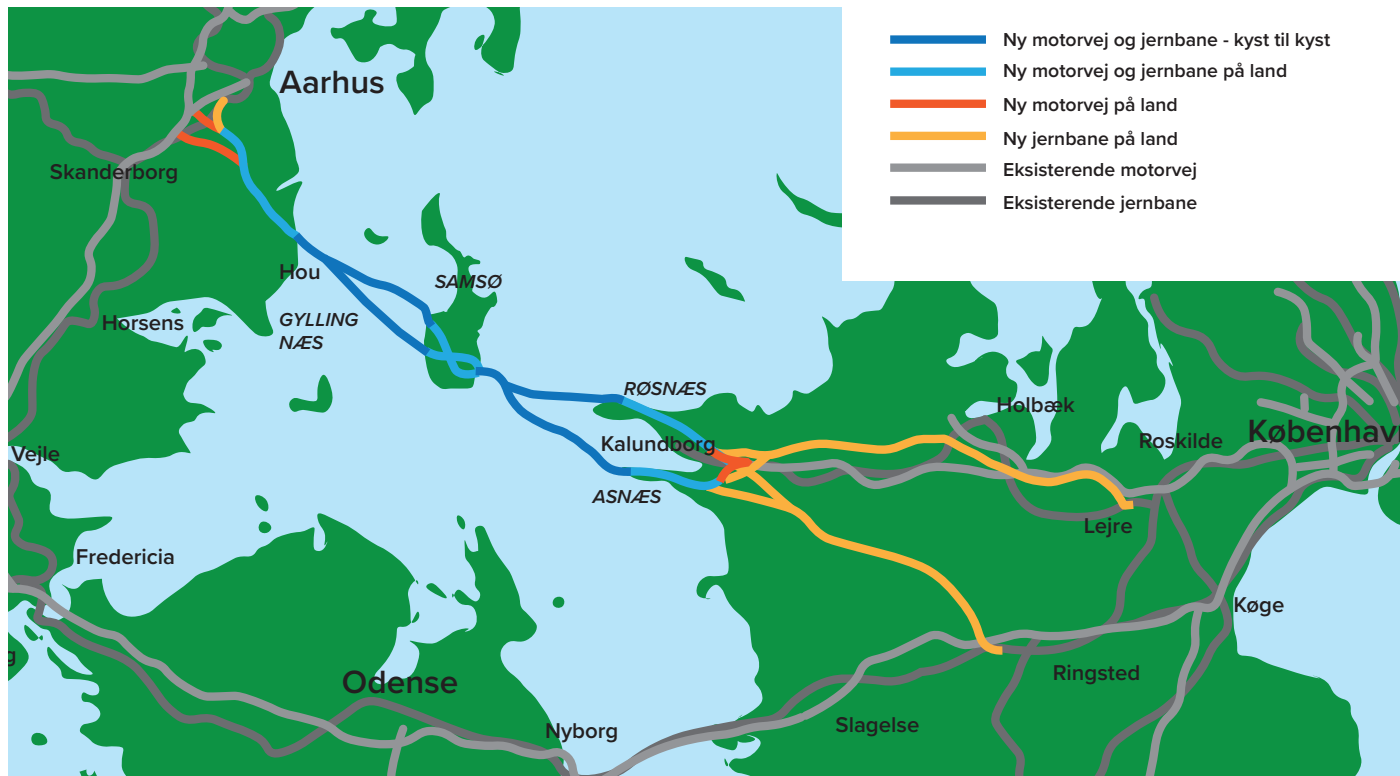


Kattegatforbindelsen

- Danmarkshistoriens
mest overflødige
megaprojekt



Meget mere end en bro...



Kort over mulige linjeføringer. Illustration: Kattegatforbindelse - Nej Tak. Kilde: www.kattegat.dk

Kattegatforbindelsen strækker sig fra Aarhus til Lejre ved Roskilde og vil bestå af:

- 100 km. nyanlagt højhastigheds-jernbane uden godstransport
- 77 km. nyanlagt motorvej
- 2 nye broer på i alt 40 km med kombineret motorvej og jernbane

Det koster Kattegatforbindelse

Kombineret bil- og togforbindelse:

Cirka 110 mia. kr.

En ren bilforbindelse:

Cirka 60 mia. kr.

Kilde: Vejdirektoratet, 10. januar 2022

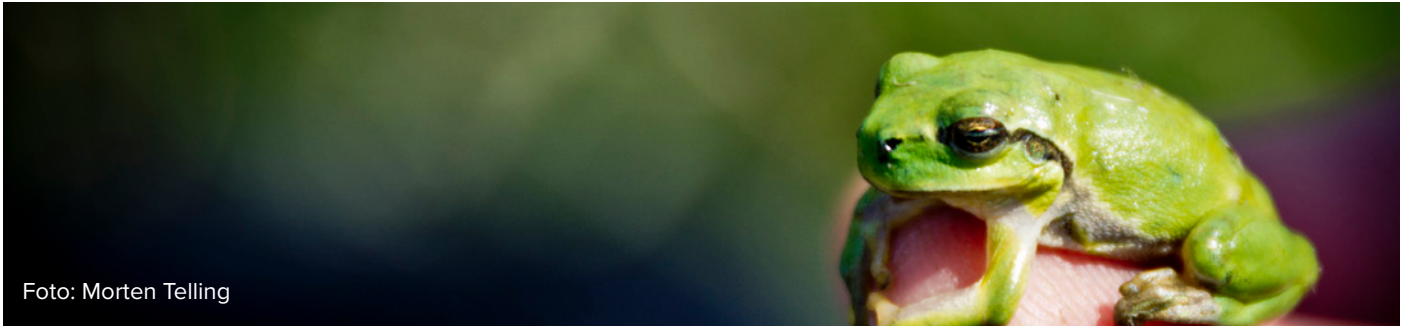


Foto: Morten Telling

Hvis en Kattegatforbindelse bliver anlagt, vil landskaber og naturområder for evigt gå tabt. Områderne vil være domineret af massiv trafikstøj, uanset forsøg på dæmpning med støjafskærmning og anlæg af nye grønne områder.

Ødelægger natur og landskaber for altid

I Østjylland vil forbindelsen:

- Gå helt tæt på en række landsbyer
- Skære gennem bevaringsværdige landskaber og en ubrudt kystlinje
- Ødelægge naturområder med rigt dyreliv

På Samsø vil forbindelsen:

- Gennemskære natur og landskab
- Ødelægge den ro og egenart, Samsø har som ø

På Røsnæs vil forbindelsen:

- Gå gennem natur med rigt dyreliv

- Ødelægge områder optaget i Danmarks Naturkanon

På Asnæs vil forbindelsen:

- Gå gennem fredskov med 100 fortidsminder og fredede stengærder med stor biodiversitet

På Sjælland vil forbindelsen:

- Føre en ny jernbanelinje tæt på Ledreborg, eller jernbanelinjen vil gå gennem Danmarks største Lavmose - Åmosen.



Kattegatprojektet

Idéen bag en fast Kattegatforbindelse har mange år på bagen, og den første egentlige rapport med budget stammer fra 2008. Siden er der udarbejdet flere rapporter og beregninger, som dog alle er blevet afvist som værende for dyre. Den nyeste forundersøgelse blev offentliggjort i juni 2022, hvor projektet blev sat midlertidigt i bero.

På baggrund af forundersøgelsen kan Folketinget beslutte, om der skal udarbejdes en MKV (miljøkonsekvensvurdering). Efter en eventuel MKV, kan Folketinget vedtage en endelig anlægslov. Hvis projektet

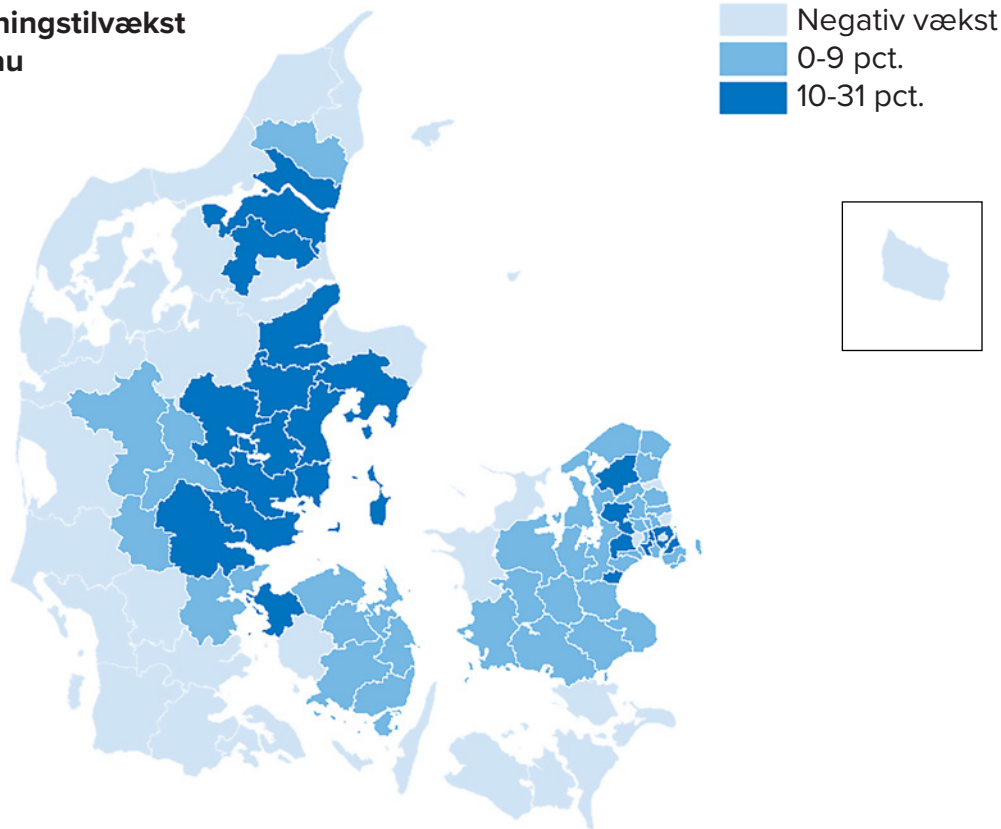
vedtages, kan indvielsen af Kattegatforbindelsen ske i 2035-45.

Hyppige argumenter fra tilhængere

De hyppigst anvendte argumenter for en Kattegatforbindelse er, at den vil give forsyningssikkerhed på tværs af Danmark og binde landet bedre sammen. Men er det nu også rigtigt? Hvis der bygges en Kattegatforbindelse, vil det medføre nedlukning af færgeruter fra Jylland til Sjælland, og man vil derfor miste den fleksibilitet og sikkerhed, som mobile færger giver, hvis begge broer beskadiges eller lukkes på grund af storm.

Et Danmark i balance?

Fremskrevet befolkningstilvækst
på kommunalt niveau
2023-2050



Kilde og grafik: www.statistikbanken.dk/frdk123

Politikerne, som ønsker en fast Kattegatforbindelse, bruger ofte argumentet, at den binder Danmark sammen. Men det bliver bestemt ikke hele Danmark, der får glæde af en Kattegatforbindelse.

De store investeringer vil primært tilgode Østjylland og København - områder

som allerede har erhvervs- og befolkningstilvækst. Til gengæld vil yderområderne i Jylland og på Fyn blive koblet af udviklingen. Det giver et endnu skævere Danmark, hvor Aarhus og København bliver vinderne. **Det giver ikke et Danmark i balance.**

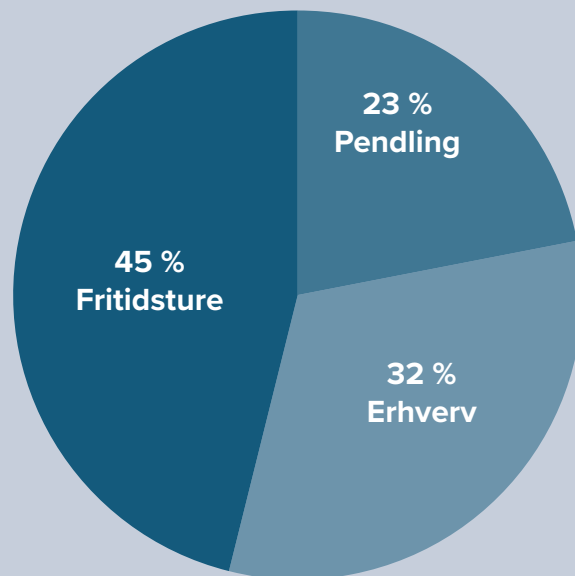
Tid og trængsel

En Kattegatforbindelse kan give en tidsbesparelse, men vil samtidig bidrage massivt til yderligere trængsel – særligt i og omkring Aarhus og København.

- Flere nye veje skaber mere trafik og kan ifølge Vejdirektoratet ikke alene løse trængselsudfordringerne
- Aarhus og København er i forvejen stærkt udfordrede på trængsel i myldretiden
- Øget trængsel er ineffektivt for samfundet og den enkelte borger



Rejseformål på Kattegatforbindelse



En unødvendig forbindelse til fritidsbrug

Vejdirektoratet estimerer, at hele 45 % af turformålet for vejtrafikken vil være fritidsbetinget – altså ikke noget, der er nødvendigt for hverken erhvervsliv eller arbejdskraft.

Kilde: www.kattegatforbindelse.dk:
Strategisk analyse - Rapport 594 (2018), s. 32

Sådan kan trængselsproblemerne løses mere klimavenligt

- Nuværende infrastruktur skal udnyttes bedre
- Bedre og billigere kollektiv trafik
- Geografisk og tidsstyret roadpricing
- Hjemmearbejdsdage og lokale arbejdsplads-hubs
- Favorable delebilsordninger



Trafikstøj gør os syge

Trafikstøj er et alvorligt sundhedsproblem. Trafikstøj ved hjemmet kan man ikke fjerne sig fra eller slukke for. I Danmark findes der kun vejledende grænseværdier og ingen lovgivning for trafikstøj. Som støjramt borger har man ingen rettigheder, selv om man kan risikere at

blive alvorligt syg af støjen.

Nye forskningsresultater viser, at hvis man over en årrække udsættes for vejstøj over 55 dB, så har man forhøjet risiko for at udvikle bl.a. Alzheimers, demens, blodprop i hjertet og diabetes. ⁽¹⁾

Beregnet trafikstøj er et gennemsnit

Trafikstøj måles ikke fysisk, men udregnes i decibel (dB) vha. en computermodel og er et beregnet døgngennemsnit. I døgngennemsnittet vægtes natte- og aftentimer højere end dagtimer for at tage højde for, at trafikstøj om natten generer mere. Ulempen ved døgngennemsnit er, at dB-tal i Vejdirektoratets forundersøgelser IKKE viser den reelle og værste trafikstøj om dagen. Borgere, der bor tæt på motorveje, vil derfor kunne måle langt højere trafikstøj, end beregningerne viser. ⁽²⁾

KILDER: (1) Dansk forskningsprojekt fra SDU, RUC, OUH og KU om sammenhæng mellem støj og udvikling af demenssygdomme.

(2) Hvidbog om trafikstøj (2020), udarbejdet af Gate 21, Rambøll, FORCE Technology og bidrag fra Kræftens Bekæmpelse.

Stor CO2-udledning og klimabelastning

Mange tror, at en Kattegatforbindelse vil være en klimagevinst, fordi man vil spare cirka 100 km. kørsel mellem Aarhus og København sammenlignet med turen over Storebælt. Med benzin- og dieselbiler ville det give mindre CO2-udledning at køre en kortere rute. Men til den tid, hvor en Kattegatforbindelse vil kunne stå færdig, vil størstedelen af bilerne køre

på el, og der forventes derfor meget lav CO2-besparelse i den daglige drift af en Kattegatforbindelse.

Der ligger heller ingen CO2-besparelse i at benytte en Kattegatforbindelse i stedet for færger, idet der allerede er gang i udvikling af eldrevne færger.

Massiv CO2-udledning i anlægsfasen



Selve anlægsfasen af en Kattegatforbindelse medfører derimod en så stor ekstra CO2-udledning på minimum 2-3 mio. tons CO2, at vi får endnu sværere ved at nå vores klimamål om 70% reduktion af CO2 i 2030 og klimaneutralitet senest i 2050. **CO2-udledningen ved byggeriet kan aldrig indhentes af besparelser ved den kortere vejstrækning over Kattegatforbindelsen.**



Blokering af saltvand til Østersøen

Hvis der bygges havneområder som Lynetteholm eller broer og sænketunnel-
ler i Øresund, Storebælt og Lillebælt, så
påvirker det vandgennemstrømningen
og dermed saltbalancen i hele Østersø-
en. Det kan få alvorlige konsekvenser for
dyrelivet i og ved havet.

Da Storebæltsbroen og Øresundsforbin-
delsen blev bygget, lavede man kompensa-
tionsudgravninger i havbunden, så de
spærringer, som bropiller og tunneller
lavede, blev kompenseret med mere

vandgennemstrømning andre steder (en
såkaldt 0-løsning).

I forundersøgelsen til Kattegatforbin-
delsen fremgår det, at der ikke er afsat
penge til kompensationsudgravninger.
En Kattegatforbindelse som bro- og/eller
sænketunnelløsning vil derfor få store
konsekvenser for vandgennemstrømning-
en og saltbalancen i Østersøen, og år
for år vil den akkumulerede effekt blive
værre og værre.

Et økonomisk højrisikoprojekt

Kattegatforbindelsen er i tidligere rapporter fra Vejdirektoratet estimeret til 137 mia. kr., derefter 116 mia. kr., og i forundersøgelsen fra 2022 er den nu estimeret til 110 mia. kr. med både motorvej og jernbane. Der vil være behov for minimum 20 mia. kr. i tilskud fra indtægter fra Storebæltsforbindelsen for at få økonomien i projektet til at hænge sammen ⁽¹⁾. Storebæltsforbindelsen bliver af samme grund aldrig billigere at benytte, selv om den er betalt endeligt ud i 2032.

Usikkert estimat

Det kan undre, hvordan Kattegatforbindelsen er blevet billigere over tid, når nu andre projekter er blevet dyrere. Prisen på 110 mia. kr. er fra før inflation, krig i Ukraine og stor prisstigning på materialer, så af den grund bør prisen genberegnes.

Vejdirektoratet beregner samfundsnyttens af en Kattegatforbindelse med en regne-

model, hvor sparet tid sættes til en værdi, uanset om man kører i forbindelse med arbejde eller fritid, og uanset om man er voksen eller barn. Derimod er ulemperne ved projektet f.eks. ødelagte naturområder, øget CO2-udledning, menneskelige konsekvenser af trafikstøj og øget trængsel ved øget privatbilisme ikke værdisat i modellen. I Landstrafikmodellen spiller antal biler en stor rolle for projektets samfundsnytte - jo flere biler i Danmark, desto bedre økonomi for en Kattegatforbindelse. Vejdirektoratet angiver et trafikspring på 17.600 flere biler i døgnet ALENE på grund af en Kattegatforbindelse. Man kører altså ekstra bilture, fordi det er blevet nemmere.

Men det giver jo IKKE mindre trængsel i Aarhus og København at lede endnu mere trafik derind. Og sidder man endnu længe-re tid i kø i byerne, påvirker det den enkelte borger og samfundsnyttens negativt.

(1): Vejdirektoratet, notat 10. jan. 2022 - (2): Bent Flyvbjerg, "The Iron Law of Megaprojects"



Vidste du, at i 9 ud af 10 tilfælde
overskrides budgettet for
megaprojekter med gennemsnitligt 28%? ⁽²⁾

Danmark når slet ikke sine klimamål med en Kattegatforbindelse

Klimarådets statusrapport fra 2023 påpeger, at Danmark allerede nu ikke når sine klimamål for 2025 og 2030, og at der skal flere CO₂-reduktioner til. Derfor giver det ingen mening at anlægge en Kattegatforbindelse og øge CO₂-udledning med 2-3 mio tons.

“Utilstrækkelige danske klimamål: For at indfri EU-forpligtelserne er det sandsynligvis ikke tilstrækkeligt at opfylde Danmarks egne klimamål for 2025 og 2030. Selv hvis Danmark når sit 2025-mål og landbrugsaftalens udviklingsspor gennemføres fuldt ud, vil der formentlig stadig udestå et reduktionsbehov på mindst 6 mio. ton.” ⁽¹⁾

(1) Klimarådets statusrapport 2023

Vi efterlyser ansvarlighed fra politikere og erhvervsliv

Kattegatforbindelsen er et mega-projekt fra fortiden, som ikke er en langtidsholdbar løsning på fremtidens transportudfordringer. Den vil få negativ indflydelse på trængsel, klima, miljø og folkesundhed og er et økonomisk højrisikoprojekt. Dansk erhvervsliv og politikerne på Christiansborg bør derfor sadle om, stoppe Katte-

gatprojektet og få gang i nutidige, grønne infrastrukturløsninger.

Ansvarlige politikere og erhvervsledere er dem, der både skaber vækst, løser fremtidens trængselsudfordringer OG samtidig medvirker til klimaforbedring, naturbevarelse og øget folkesundhed.

Denne folder er udgivet af Kattegatforbindelse – Nej Tak. Vi er en tværpolitisk gruppe af borgere i hele Danmark, som går ind for ansvarlig og bæredygtig udvikling af Danmark. Vi ønsker, at vore politikere visionært skal løse fremtidens

trængsels- og transportudfordringer, uden at det går ud over klima, miljø, natur og mennesker. Vi mener, Kattegatforbindelsen er et unødvendigt megaprojekt, som tiden er løbet fra.



**Læs mere på kattegatforbindelsenejta.dk
- og støt gerne en af vores foreninger:**

Kattegatforbindelse - Nej Tak - www.kattegatforbindelsenejta.dk

NEJ til motorvej på Røsnæs - www.nejtilmotorvej.nu

STOP motorvej over Samsø - www.stopmotorvejoversamsoe.dk

Nej til motorvej på Asnæs

NEJ til Kattegatforbindelsen og Højhastighedstog i Vestsjælland

3. Udgave 2024 - Tekst og layout: Kattegatforbindelse - Nej Tak
Forsidefoto: Hans Henrik Samuelsen - Fotos (hvor andet ikke er nævnt): Colourbox.dk

