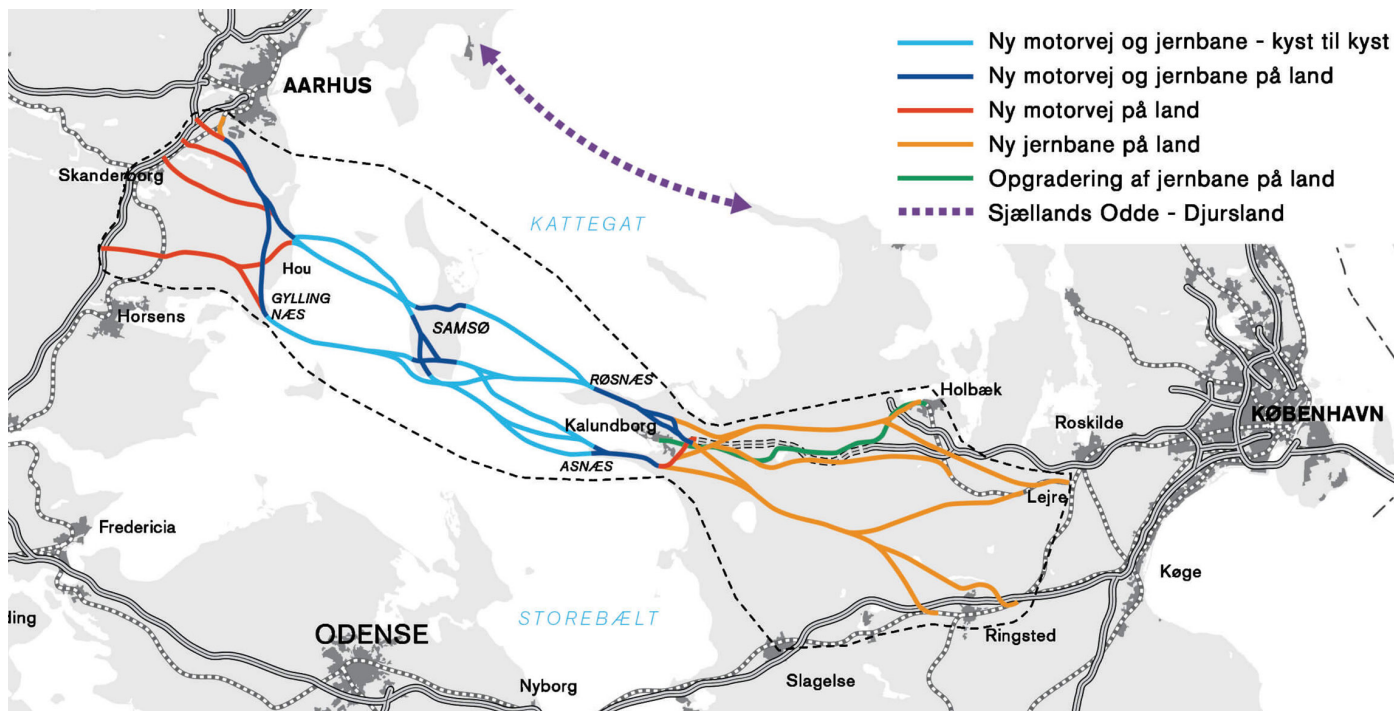


Kattegatforbindelsen

- Danmarkshistoriens
mest unødvendige
megaprojekt



Meget mere end en bro...



Kort over mulige linjeføringer. Illustration: www.kattegatforbindelse.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 Kattegatforbindelsen

Kombineret bil- og togforbindelse:

Cirka 116 mia. kr.

En ren bilforbindelse:

Cirka 62 mia. kr.

Kilde: Vejdirektoratet, informationdsmøde, okt. 2020



Kattegatprojektet

- Idéen bag en fast Kattegatforbindelse er fra 2007. Siden er der udarbejdet flere rapporter og beregninger, som dog alle er blevet afvist som værende for dyre.
- Den igangværende forundersøgelse forventes klar i foråret 2022.
- På baggrund af forundersøgelsen beslutter Folketinget, om der skal udarbejdes en VVM-undersøgelse. Efter en eventuel VVM-undersøgelse, kan Folketinget vedtage en endelig anlægslov. Hvis projektet vedtages, forventes indvielsen af Kattegatforbindelsen at ske i 2035-2045.

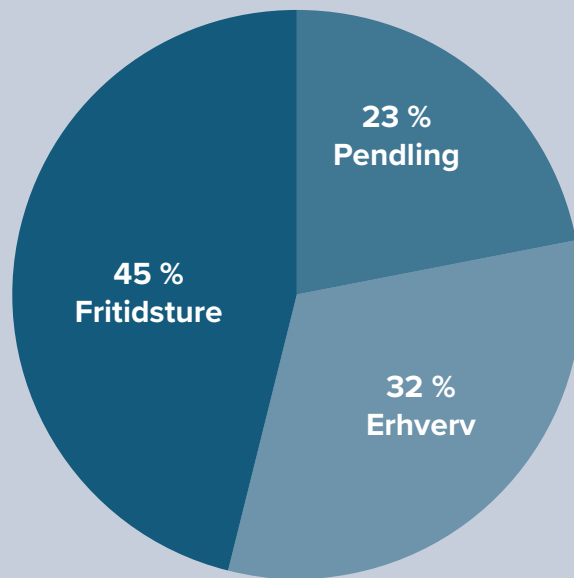
Tid og trængsel

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

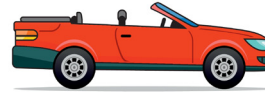
Vejdirektoratet estimerer, at hele 45 % af turformålet for vejtrafikken vil være fritidsbetinget – altså ikke noget, der er nødvendigt for hverken erhvervsliv eller arbejdskraft.

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

Sådan kan trængselsproblemerne løses mere klimavenligt

Fremtidig trafiktrængsel bør løses gennem bedre udnyttelse af nuværende infrastruktur og højere prioritering af kollektiv trafik.

Tidsbesparelse Aarhus - Kbh



Bil over Storebælt: 2 timer og 50 minutter

Bil over Kattegatforbindelsen: 2 timer og 20 minutter

Tidsbesparelse: 30 minutter ⁽¹⁾



Lyntog over Storebælt: 2 timer og 50 minutter

Højhastighedstog over Kattegat: 1 t 5 minutter

Tidsbesparelse: 1 time og 45 minutter ⁽²⁾

(1) Beregnet fra Aarhus H til Christiansborg Slotsplads - Kilder: Google Maps/Krak og Vejdirektoratet.

(2) Beregnet fra Aarhus H - København H - Kilder: DSB og Vejdirektoratet.

Gennemføres timemodellen spares der kun 55 minutter med tog

Gennemføres timemodellen vil turen Aarhus-Kbh kun tage 2 timer. Tidsbesparelsen over Kattegatforbindelsen vil så kun være 55 min. i tog.

Opgraderes eksisterende jernbane over Fyn/Storebælt til højere hastighed, vil tidsbesparelsen over Kattegat være endnu mindre. Finansieringen af timemodellen blev sikret med finansloven i 2021, hvor der samlet blev afsat 13 mia. kroner frem til 2035. Realiseres timemodellen, vil det komme langt flere danske borgere til gode, da den vil sikre god forbindelse imellem alle Danmarks fire største byer - og ikke hovedsageligt direkte mellem Aarhus og København.

Stor CO2-udledning og klimabelastning

Mange tror, at Kattegatforbindelsen vil være en klimagevinst, fordi man vil spare cirka 100 km kørsel mellem Aarhus og København sammenlignet med turen over Storebælt. Men ifølge Vejdirektoratets tal, er besparelsen for den kortere vej kun cirka 0,7 mio. tons CO2 for perioden 2035 – 2080, fordi de fleste transportmidler vil køre på el efter 2035.

Til gengæld vil der være en massiv udledning af CO2 under anlægsfasen. Denne udledning har indtil videre ikke været med i Vejdirektoratets beregninger.

Massiv CO2-udledning fra anlægsfasen

På baggrund af tal for CO2-udledningen fra anlæg af Femern-forbindelsen anslås det, at udledningen fra anlæg af Kattegatforbindelsen er mindst 2-3 gange større - og dermed minimum 4 mio. tons CO2.

Kattegatforbindelsen medfører derfor en ekstra CO2-udledning, som aldrig vil kunne indhentes i forbindelsens levetid.

Massiv CO2-udledning i anlægsfasen



Kattegatprojektet betyder en så stor ekstra klimabelastning, 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 besparelserne ved den kortere vejstrækning over Kattegatforbindelsen.

CO2-udledning fra Kattegatforbindelsen

Anslået udledning ved anlæg:	4 mio tons
Besparelse v/ kortere vej (i perioden 2035-2080):	- 0,7 mio tons
Nettoudledning:	<u>3,3 mio tons</u>

Kilde: www.kattegatforbindelse.dk:
Strategisk analyse – Rapport 594 s. 45 (2018)

**Kattegatforbindelsen vil være en
klimabelastning - ikke en klimagevinst**



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 lige gennem Lejres fredede landskaber tæt på Ledreborg eller Danmarks største lavmose - Åmosen

Natur og stilhed hænger sammen

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.



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⁾

Udregnet støj

Trafikstøj måles ikke fysisk, men udregnes i decibel (dB) vha. en computermodel og er et beregnet gennemsnit. Derfor viser dB-tal i Vejdirektoratets forundersøgelser IKKE den forventede værste trafikstøj i myldretiden. Borgere, der bor tæt på linjeføringen, 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.

Et økonomisk højrisikoprojekt

Kattegatforbindelsen vil koste omkring 116 mia. kroner med både motorvej og jernbane. International forskning viser, at megaprojekter som Kattegatforbindelsen i 9 ud af 10 tilfælde overskrider de planlagte omkostninger med gennemsnitligt 28 procent.⁽¹⁾ Der vil være behov for et to-cifret milliardbeløb i statstilskud samt store tilskud fra indtægter på Storebælt for at kunne få økonomien til at hænge sammen i projektet.⁽²⁾

Storebæltsforbindelsen bliver af samme grund aldrig billigere at benytte, selv om den er betalt endeligt ud i 2032.

Ikke økonomisk bæredygtigt

Udover indtægter fra Storebæltsforbindelsen vil Kattegatforbindelsen også være økonomisk forbundet med Femernforbindelsen. De tre forbindelser vil både skulle konkurrere med hinanden og være økonomisk afhængige af hinanden. Femernforbindelsen vil aflaste Storebælt, men samtidig vil Storebæltforbindelsen miste kunder til Kattegatforbindelsen. Konstellationen er dermed højst usikker, og det kan let ende med at blive dyrt for såvel de rejsende som for staten.

(1): Bent Flyvbjerg, "The Iron Law of Megaprojects"

(2): www.kattegatforbindelse.dk



Kattegatforbindelsen vil være dybt afhængig af statstilskud og fortsat høje indtægter fra Storebæltsbroen

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.

Andre lande har stoppet mega-projekter

Østrig og Wales har allerede stoppet større motorvejsprojekter, fordi de ikke er i tråd med nutidens klimaudfordringer. Hvis Danmark skal bryste sig af at være foregangsland på grøn vækst og klima, så skal Kattegatprojektet stoppes nu!

»Om 20 eller 30 år vil vore børn spørge, hvad vi gjorde for at redde klimaet. Så vil jeg svare, at vi tog modige beslutninger. Det er præcis, hvad klimatjekket gør ved Asfinag-byggeprogrammet. Vi har brug for mod til at træffe beslutninger i dag, som stadig er fornuftige i morgen«.

Leonore Gewessler, Østrigs minister for klima, miljø, energi og mobilitet.
Politiken, 26.12.2021

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 fortidigt projekt, som tiden er løbet fra.



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

Kattegatforbindelse - Nej Tak - www.kattegatforbindelsenejtaak.dk

NEJ til motorvej på Røsnæs - nejtilmotorvej.nu

STOP motorvej over Samsø - stopmotorvejoversamsoe.dk

Nej til motorvej på Asnæs