

# Motorvej over Kattegat skaber modstand

Forår 2021

På Røsnæs, Samsø og i Østjylland har planerne om en motorvejsforbindelse over Kattegat, der skal gå fra Røsnæs, over Samsø og ind på kysten i Østjylland syd for Århus skabt berettiget bekymring. Alle tre steder er der derfor dannet modstandsforeninger, der har fået stor offentlig opmærksomhed. Vi er enige om at udtale vores fælles bekymring omkring især følgende punkter:

1: En Kattegatmotorvej med tilhørende anlæg på Røsnæs, Samsø og i Østjylland vil skade enestående landskaber og unikke naturværdier på alle de berørte lokaliteter. Anlæggene vil skabe massive barrierer i landskabet, der vil fragmentere en i forvejen truet natur ligesom, hverdagslivet i de berørte lokalsamfund vil blive skåret fuldstændig i stykker.

2: De tre berørte områder er i dag præget af relativ stilhed, som er en absolut mangelvare i Danmark. En 4 sporet motorvej med 130 km/t vil omdanne disse områder til et sundhedsskadeligt støjhelvede, hvor der vil være en konstant baggrundsstøj i flere kilometers afstand fra anlægget. Især motorvejsstøj er en stor og - blandt politikere og myndigheder - overset sundhedsrisiko, der er årsag til alvorlige sygdomme og mange dødsfald. Derfor skal vi værne om de områder, hvor man endnu kan opleve fred og ro. [Støjkonsekvenserne ifbm. en Kattegatmotorvej bør udredes af uvildige støjekspertter].

3: En Kattegatmotorvej vil være danmarkshistoriens største anlægsprojekt med en anslået udledning på 4 mio. tons CO<sub>2</sub> (vurderet ud fra Fehmern Bælt analyserne), som skal spares i andre sektorer af økonomien, hvis Danmark skal overholde Klimaloven. Det vil udlede store mængder CO<sub>2</sub> at fremstille de nødvendige stål og betonkonstruktioner og der vil skulle bruges enorme mængder sand og grus - ressourcer som landet er ved at løbe tør for. Hertil kommer en efterspørgsel efter specialiseret arbejdskraft (fx *off shore og supply*), som samtidig vil blive efterspurgt i hele verden til at iværksætte den grønne omstilling (fx etablering af energiøer). Et så stort træk på ressourcer og arbejdskraft, i direkte konkurrence med den grønne omstilling, rimer ikke med vores internationale forpligtigelser og regeringens målsætning om at blive et klimaføregangsland. [Direkte og indirekte Klima- og ressourceaspekter samt forvriddningsaspekterne af en Kattegatmotorvej bør udredes af uvildige eksperter, f.eks. fra Concito og/eller Klimarådet].

4: En Kattegatmotorvej vil føre til store mængder gennemkørende og forurenende trafik i vores områder og vil skabe øget trængsel, især på vejene ind mod København og Århus, hvor trafikinfrastrukturen i forvejen er overbelastet. Derudover vil forbindelsen bidrage til en yderligere centralisering af de økonomiske aktiviteter i og omkring disse to byer og dermed yderligere marginalisere de øvrige regioner. [De trafikale, fordelingspolitiske og regionale konsekvenser af en Kattegatmotorvej bør udredes af uvildige eksperter inden for transport og regional udvikling].

5: En Kattegatmotorvej vil indebære store anlæg i et havområde, som er meget følsomt. Der er væsentlige marine beskyttelsesområder i de berørte farvande, der også rummer truede bestande

af fugle og havpattedyr. I både anlægs- og driftsfasen vil der være risiko for påsejlinger og ulykker, som kan udløse en miljøkatastrofe centralt i de indre danske farvande. Kun risikoen for skader på en kommende motorvejsbro ved påsejling er beskrevet i forundersøgelserne – risikoen for en katastrofe på det omkringliggende miljø er helt udeladt. Fiskebestandene i området har været for nedadgående i mange år og der er bekymring for vandgennemstrømningen mellem Østersøen og Kattegat. [Konsekvenserne for natur og miljø i de berørte farvande bør udredes af uvildige marinbiologer].

6: Vi er utrygge ved de samfundsøkonomiske modeller og beregningsmetoder, der lægges til grund for trafik anlæg i almindelighed og denne motorvejsforbindelse i særdeleshed. De positive konsekvenser overvurderes, mens de negative konsekvenser for natur, miljø, klima, støj og lokalsamfund undervurderes eller direkte udelades. [De samfundsøkonomiske modeller og beregninger bør udvides med andre fagligheder og bør ikke baseres på gængse modeller, som kun vil fange en lille del af konsekvenserne af Danmarks største anlægsprojekt].

7: Udover ovenstående indholdsmæssige bekymringer er vi også kritiske over for det demokratiske underskud i beslutningsprocessen. Et så indgribende projekt bør rumme en bred og åben folkelig debat, hvilket hidtil ikke har været muligt. Tilhængerne af projektet har store økonomiske og faglige ressourcer at trække på – blandt andet offentlige kasser og institutioner, som er finansieret af borgernes skattepenge. Modstanderne derimod er henvist til de stærkt begrænsede faglige og økonomiske midler som frivillige foreninger kan mobilisere. Dertil kommer at Corona-situationen nærmest har umuliggjort offentlige møder, ligesom den har vanskeliggjort vore foreningers interne arbejde. Vi må derfor kræve, at denne stærkt udemokratiske situation bringes til ophør og at Folketing og Regering iværksætter tiltag, jf. Århus-konventionen, der kan skabe en mere ligeværdig balance mellem tilhængere og modstandere.