

NOTAT FRA FORENINGEN "NEJ TIL KATTEGAT-FORBINDELSEN OG HØJHASTIGHEDSTOG I VESTSJÆLLAND" TIL FORETRÆDE FOR TRANSPORTUDVALGET DEN 7/2 2023

Tak for at I vil se os. Vi er Niels Erik Danielsen og Morten Carlsen fra foreningen "Nej til Kattegat-forbindelsen og Højhastighedstog i Vestsjælland" og Bjarne Rye Nielsen "Nej motorvej på Røsnæs"

Trine Bramsen 15/6 2022: "Forundersøgelsen af Kattegat giver ikke grundlag for at igangsætte projektet. Der er politisk opbakning til videre drøftelse af igangsættelse af yderligere undersøgelser af klima- og miljøkonsekvenser."

Vi synes der foregår noget luskeri og udemokrati når Sund & Bælt i september 2022 udsendte et rådgiverudbud om en rammeaftale om konsulentytelser til 80 mio. kroner. Sund & Bælt har dog trukket udbud tilbage, men kun fordi modstanderforeningerne reagerede.

Det er uklart for os, hvilken status "Kommissorium for yderligere undersøgelser af natur-, miljø- og klimakonsekvenser af en fast Kattegatforbindelse", fra August 2022 med journalnummer 2022-3951 har. Er det vedtaget eller i det hele taget hvilken status dette dokument har?

Det er uklart for os om Transportministeriet og dette udvalg har de kompetencer der skal til for at vurdere komplicerede natur- og miljømæssige forhold (§3 områder, Natura2000 områder, habitatbeskyttelse etc.) ved et så stort et projekt som en eventuel Kattegat-forbindelse?

I MobilityWatch 19 januar 2023 bringes en artikel om en Femern-retssag mellem EU-Kommissionen og den danske stat om statstøtte til Femern-forbindelsen, som kan få betydning for kommende brugerbetalte infrastrukturprojekter. Vi har fået oplyst, at den hidtil påtænkte statsstøtte i form af lån med generøs og ubegrænset statsgaranti er derfor ulovlig og kan ikke realiseres. Nu må statsgarantien maksimalt være på 69,3 mia. kr. og maksimalt gælde i 16 år. Hertil kommer, at der skal betales en garantiprovision på 2 pct. til den danske stat i stedet for 0,15 pct. Transportministeriet vil ikke kommentere den verserende sag, men har tidligere i et notat givet udtryk for, at sagen kan "være af væsentlig relevans for andre danske eksisterende og fremtidige brugerbetalte infrastrukturprojekter, f.eks. en Kattegatforbindelse".

Danmarks grønne bruttonationalprodukt (bnp) 251 milliarder kroner, så stort et beløb ødelagde vi i 2019 naturen og miljøet for, viser den første beregning af Danmarks grønne bruttonationalprodukt (bnp). Hvor meget vil en eventuel Kattegatforbindelse koste i Danmarks grønne bruttonationalprodukt?

Lillebælt, Storebælt og Øresund fungerer som "saltvandslunger", der udveksler saltvand og ferskvand mellem Kattegat og Østersøen. Blokeres udvekslingen dør Østersøen. En eventuel Kattegatforbindelse vil koste 116 mia. i henhold til Trafikministeriet, men nævner ikke i forundersøgelserne kompensationsgravninger, miljøtiltag eller saltvandsindstrømning. Da man anlagde Storebæltbroen, udgjorde kompensationsafgravninger "i januar 1988-priser 682 mill." I nutidspriser 1,3 mia. kr. Øresundsforbindelsen kostede ca. 24 mia. i 2017 priser, finansieret via statsgarantimodellen og kompensationsafgravninger kostede ca. 2 mia. Under Øresundsforbindelsens bygning krævede et internationalt ekspertpanel entreprenørernes normale spild fra konstruktionsafgravninger og fra kompensationsafgravninger til havbund og vandsøjle nedbragt fra de sædvanligvis 25% til under 5% ved at udforme skærpede afbødningsstrategier

med bl.a. overvågning af skyggepåvirkningen på ålegræs. Samlet miljøomkostning på 12% af den samlede anlægsudgift eller svarende til ca. 2 milliarder kroner.

I den aflyste udbudsrunde for "Rammeaftale om yderligere forundersøgelser for miljø og bæredygtighed til Kattegatforbindelsen – Kyst-Kyst" nævnes en yderligere kommende rammeaftale omkring "Marine modelkørsler målrettet hydrografiske undersøgelser og vandkvalitetsmæssige forhold til Kattegatforbindelsen - Kyst-Kyst" med følgende fokus "Herunder til vurdering af projektets påvirkning af vand- og saltudvekslingen mellem Kattegat og Øresund (blokerings-effekten). Ydermere skal modellerne kunne vurdere konsekvenserne gravescenarier og sedimentspild. Herunder også vurdering af konsekvenser ved frigivelse af næringsstoffer og forureninger ved de forskellige løsninger."

Efterrationaliseringen har dog ikke betydet et behov for at genberegne omkostningerne og prisen på en eventuel Kattegatforbindelse, hvorfor ikke?

Alle infrastruktur projekter skal indtænke tiltag for at undgå en blokerings-effekt og Danmark har en helt særlig forpligtigelse for at sikre, at der ingen blokering foregår. Disse forhold sætter rammerne for og i vid udstrækning begrænser valgene af en forbindelse. Et eksempel er, at en sænketunnel vil være hævet over det dybe sejløb mellem Samsø og Røsnæs og derved blokeres saltvandsindstrømningen. En broforbindelse skal indtænke foranstaltninger til beskyttelse af pelotoner, sejltrede og rev, der alle vil have en blokerende effekt, hvorfor kompensationsgravninger bliver påkrævet og skal budgetteres med.

Vi er utilfredse med at Kattegat-komiteen får offentlige midler og modstanderforeningerne ikke får. Kattegat-komiteen bruger diverse instanser, som fx Sund og Bælt til at udarbejde materiale til fordel for en eventuel Kattegat-forbindelse.

Når der ikke er truffet en afgørelse om etablering af en eventuel Kattegat-forbindelse er det ikke rimeligt at offentlige instanser arbejder til fordel for etablering af en eventuel Kattegat-forbindelse.

DR 6. februar 2022

Ifølge en ny dansk undersøgelse kan vejstøj øge risikoen for at udvikle tinnitus. Forskere ved Syddansk Universitet (SDU) har fundet en sammenhæng mellem trafikstøj og risikoen for at få tinnitus. De har undersøgt, hvor folk bor, og hvor længe de har boet på den pågældende adresse, og deraf kan man se, hvor meget støj de har været udsat for. Og så kan vi se, at de, der har været udsat for mere støj, også hyppigere har henvendt sig angående tinnitus, Jesper Hvass Schmidt. [Borgere, der er udsat for trafikstøj, har oftere tinnitus-problemer | Indland | DR](#)

Tilbage i 2021 påviste forskerholdet også en sammenhæng mellem trafikstøj og demenssygdomme.

[Stort dansk studie: Støj fra trafik og jernbane giver markant højere risiko for demens | Indland | DR](#)

Vi vil anmode om Udvalgets / Transportministerens holdning til ovennævnte problematikker.

Med venlig hilsen og tak

Niels Erik Danielsen
Nej til Kattegat-forbindelsen og
Højhastighedstog i Vestsjælland
2157 1158