

Kbh. den 12. juli 2022

Vedrørende forundersøgelsen om en fast Kattegatforbindelse.

NOAH-Trafik mener, at der allerede nu er rigeligt med grundlag for at stoppe al yderligere aktivitet vedrørende en sådan forbindelse. Her er nogle af begrundelserne for det.

Som bekendt ønsker Transportminister Trine Bramsen og med hende nogle partier i Folketinget og lobbyorganisationer, at der skal laves nye undersøgelser vedrørende de klima- og miljømæssige konsekvenser ved en etablering af en fast forbindelse over Kattegat.

<https://jyllands-posten.dk/indland/ECE14149981/transportministeren-saetter-kattegatforbindelsen-i-bero/>

Her er den sammenfattende forundersøgelsesrapport, som opsummerer den analyse, som det har kostet omkring 60 mio. kr. at udarbejde:

<https://kattegat.dk/wp-content/uploads/2022/06/Sammenfattende-rapport-Kattegat-Kombineret-vej-og-jernbaneforbindelse-1.pdf>

Alle sagens dokumenter ligger her:

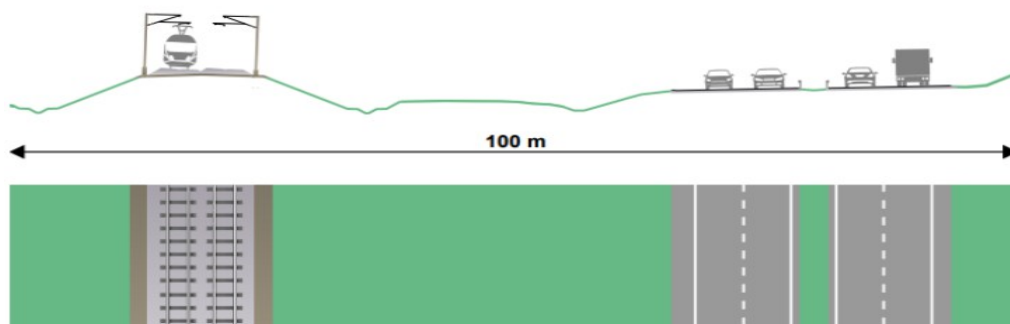
<https://kattegat.dk/om-forbindelsen/dokumenter/>

Vi mener ikke det er nødvendigt med flere undersøgelser for at opgive projektet. Der er f.eks. 998 sider med grundige analyser vedrørende mulige landanlæg og kyst til kyst anlæg.

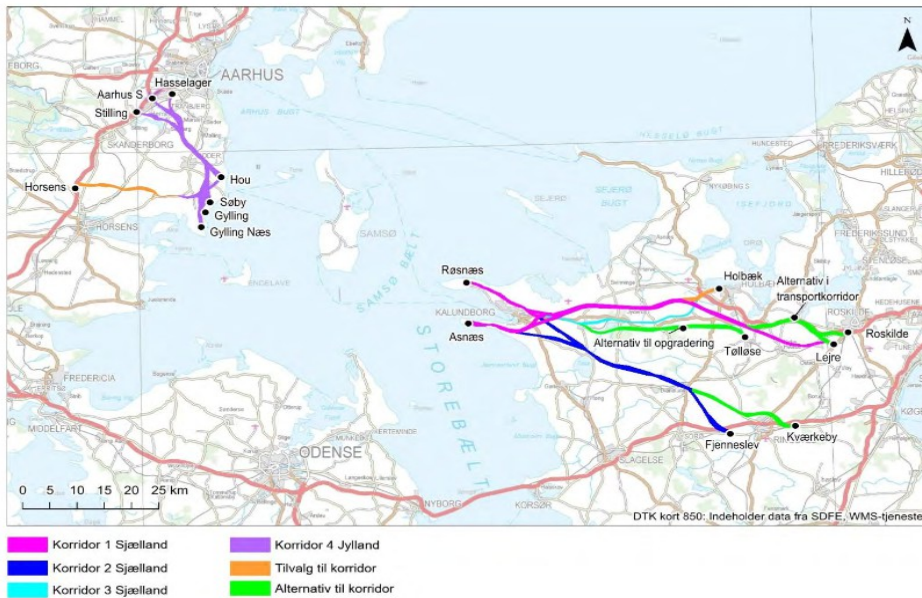
Landanlæg

Man behøver kun hurtigt at læse denne analyse - på 650 sider - vedrørende mulige landanlæg før man kan se, at der er tale om anlæg af foruroligende størrelse og med miljø, natur og landskabsødelæggelser af ufattelige dimensioner - uanset hvilken linjeføring der analyseres.

Figur 3.1
Firesporet motorvej og dobbeltsporet elektrificeret
jernbane



Her oversigt over de undersøgte korridorer på Sjælland og Østjylland;



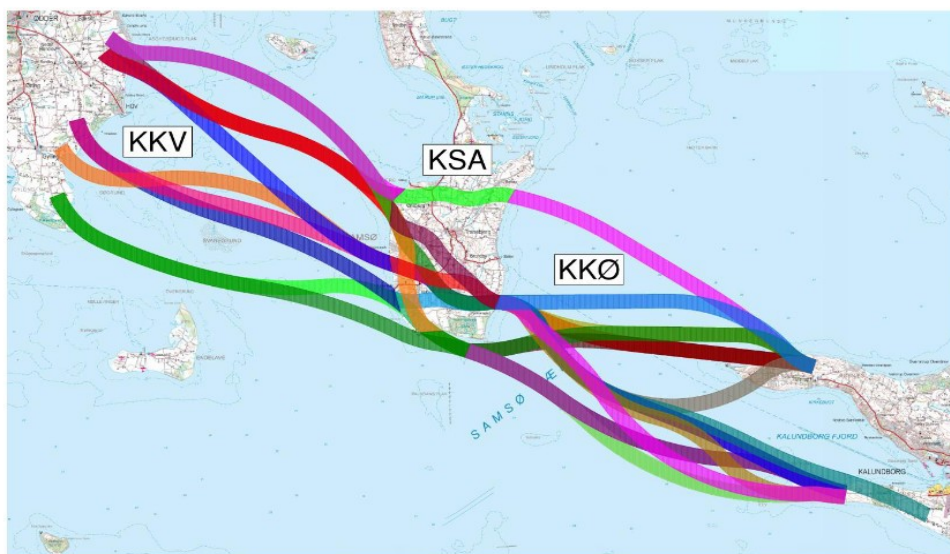
Figur 1-1 De undersøgte korridorer for en kombineret vej og bane for landanlæg i forundersøgelsen på Sjælland og i Jylland.

Kilde:

<https://kattegat.dk/wp-content/uploads/2022/06/Anlaegsteknik-og-miljoe-vej-og-bane-maj-2022.pdf>

Kyst til kyst anlæg

På samme måde kan man hurtigt få et overblik over hvad etablering af kyst til kyst anlæg vil indebære. Man behøver ikke at nærlæse alle de 348 sider før det står lysende klart, at også kyst til lyst anlæg betyder ekstremt voldsomme indgreb af forskellige art uanset linjeføring og udførelsesmetode.



Figur 1-1 Oversigt over undersøgte korridorer imellem Sjælland og Jylland (Bilag 1-1 i bilagsmappen)

https://kattegat.dk/wp-content/uploads/2022/05/A134385-A-REP-009-Anlaegsteknisk_baggrundsrapport_Vej-Bane-1.pdf

Hvad er formålet med en Kattegatforbindelse?

Spørgsmålet er så, hvad - om noget - der skulle retfærdiggøre et så dyrt og miljøødelæggende anlægsarbejde.

Som begrundelse tages en masse plusord i brug. Såsom ”binder Danmark sammen”, ”tidsbesparelse” ”sammenhængskraft”.

Apropos ”sammenhængskraft” har geograf Hans Henrik Samuelsen skrevet denne fremragende kronik i Information den 7. juli 2022:

’Sammenhængskraft’ er et buzzword uden reel betydning. Ikke et argument for en motorvejsbro”

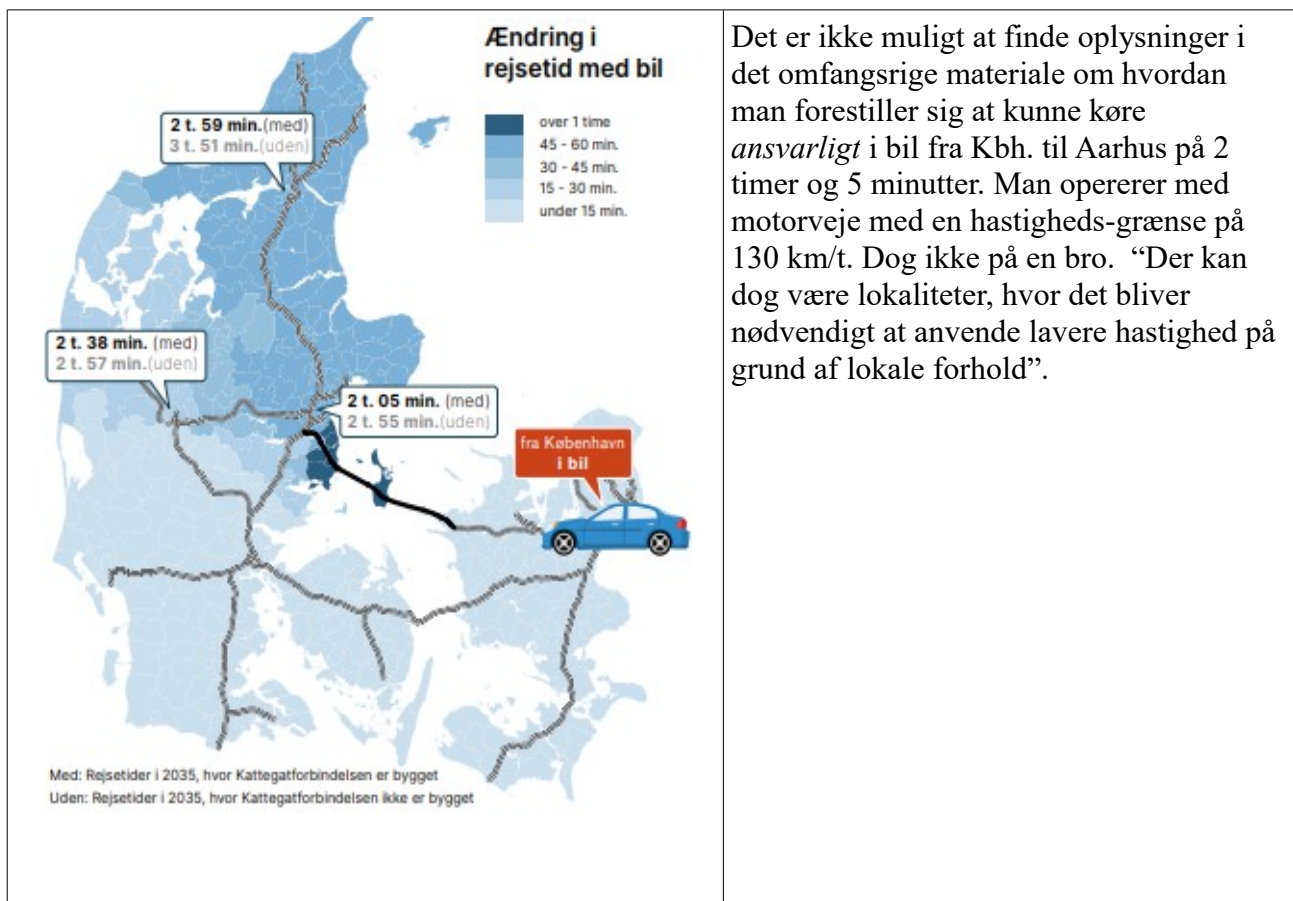
”Det er svært at være imod sammenhængskraft, og derfor bliver begrebet misbrugt til alverdens ting. Nu bruger fortalere for Kattegatforbindelsen det til at argumentere for en overflødig motorvejsbro. Men det er noget vås, at den bro vil gøre os mere sammentømrede”

Kilde:

<https://www.information.dk/debat/2022/07/sammenhaengskraft-buzzword-uden-reel-betydning-argument-motorvejsbro?kupon=eyJpYXQjE2NTcxNzI3NjcsInN1YiI6IjM3ODcwMD03NjcyNzgifQ.bXbb1K0mb10D-Pn7PhuqgQ&fbclid=IwAR0Hk9ud4alHf1FCrgS0CDruhEXECWQ0R-b7XPbgPG11iovdOILRrks3a4>

Det helt store ”salgsargument” er tidsbesparelse. Hele ”korthuset” - f.eks. de samfundsøkonomiske beregninger - er bygget op omkring argumentet om tidsbesparelse.

I den forbindelse er det værd at huske på, at danskere i gennemsnit dagligt bruger 3 timer og 20 minutter på flow-tv og streaming. Måske kunne man overleve at bruge lidt af tiden til at komme fra København til Aarhus eller andre strækninger. Her til venstre illustration med postuleret tidsbesparelse på strækningen København-Aarhus og videre nordpå i bil.



Der er ikke noget om rejsetid/hastighed for biler på strækningen København-Røsnæs. Og der er heller intet nævnt om de i forvejen store belastninger af vejsystemerne omkring København og Aarhus. Det er svært at presse endnu flere (næsten tomme) biler igennem i myldretiden. Dette problem blev for år tilbage fremført af kritikere af projektet. Det fik dog ikke en af hovedfortalerne for en Kattegatforbindelse - tidligere transportminister Ole Birk Olesen - til at ryste på hånden. Han afviste indvendingerne med, at så skulle man da bare udvide motorvejene der.

Der er en masse forudsætninger bag de trafikale analyser – såsom en motorvej fra Regstrup til Kalundborg og en stribe andre vejanlæg:

<https://kattogat.dk/wp-content/uploads/2022/05/Metode-og-forudsætninger-for-de-trafikale-analyser-af-en-Kattogatforbindelse.pdf>

Apropos tidsbesparelse vil en gennemførelse af “timemodellen” for togtrafikken kunne få rejsetiden ned på ca. 2 timer mellem København og Aarhus. Hvis bilister blev stimuleret til i højere grad at bruge jernbanen var vi en win-win situation i relation til klima, natur og miljø. Fordelen ved en gennemførelse af “timemodellen” er tilmed at hele strækningen med de mellemliggende bysamfund får glæde af en sådan forbedring. En Kattegatforbindelse vil derimod primært give København og Aarhus tidsmæssige fordele.

For at sikre gode forhold i Vestsjælland er også nødvendigt at opgradere den enkeltsporede togstrækning Holbæk-Kalundborg. Der bør anlægges dobbeltspor, elektrisk drift bør fremrykkes og strækningen bør opgraderes fra de nuværende 120 km/t til en hastighed på mindst 160 km/t. Derved kan Kalundborg få en moderne togtrafik og man bør skrotte en planlagt klima-, natur og overflødig motorvej fra Regstrup til Kalundborg. Den ville primært være en trædesten for en Kattegatforbindelse. Der er meget lille trafik på strækningen.

Der er en masse forudsætninger bag de trafikale analyser – såsom den nævnte motorvej fra Regstrup til Kalundborg og en stribe andre vejanlæg:

<https://kattogat.dk/wp-content/uploads/2022/05/Metode-og-forudsætninger-for-de-trafikale-analyser-af-en-Kattogatforbindelse.pdf>

Her en prognose, der viser formodede ændringer i vejtrafikken hvis der anlægges en Kattegatforbindelse.

Det er vel at mærke sammenlignet med den såkaldte ”basisfremskrivning” med kraftig fremskrivning af vejtrafikken til 2035 - uden en Kattegatforbindelse.



Figur 6.10
Påvirkning af vejnettet ved den kombineret vej- og jernbaneforbindelse over Kattegat

Casper Cederberg (<https://www.facebook.com/groups/kattegatforbindelsenejta/permalink/1162265937685362/>) har fornuftigvis undret sig over trafikallene på illustrationen. Han skriver;

"I forundersøgelsen står der, at en evt. Kattegatforbindelse vil sende 34.600 køretøjer pr hverdagsdøgn over Samsø. I østgående retning skal de køre i land på Røsnæs, køre af Kalundborg motorvejen til Holbæk motorvejen, rundt om Roskilde og ind i København.

Men fra Røsnæs - til Roskilde, så er de 34.600 ekstra køretøjer pr hverdagsdøgn, nu kun blevet til 12.400 ekstra køretøjer pr hverdagsdøgn! Hvis i kigger på kortet, så er den røde streg også tykkest mellem Røsnæs og Roskilde og bliver meget smallere inde ved København.

Forskellen mellem Røsnæs og Roskilde er altså 22.200 nye køretøjer pr hverdagsdøgn. Det er 22.000 nye ture i døgnet fra Jylland til et ukendt sted mellem Røsnæs og Roskilde? Hvad skal alle de mennesker mellem Røsnæs og Roskilde hver dag?

Jeg troede hovedargumentet for Kattegatforbindelsen var at imødekomme et stort behov for at komme hurtigere mellem Aarhus og København? Men forundersøgelsens egen trafikprognose, viser at forsvindende få billister vil køre helt til København!

Ifølge forundersøgelsen så er 49% af trafikken trukket fra Storebæltsbroen og 43% nye ture.

Billister som tidligere kørte over Storebæltsbroen kører da ikke til et ukendt sted mellem Røsnæs og Roskilde? 43% nye ture? tja hvem skulle de personer være og hvorfor spørger jeg mig selv?

Kun 28% skal være erhvervsture, 35% øvrige ture og 37% er pendling. Jeg spørger igen - hvorfor og hvor skal alle de mennesker hen? I hvertfald Ikke til København! "

Her i skemaform prognosen over forøgelse af vejtrafikken på ca. 29 % efter en evt. Kattegatforbindelse.

Stadig sammenlignet med en fremskrivning til 2035 - uden en Kattegatforbindelse

Vejtrafik mellem Øst- og Vestdanmark i 2035

Køretøjer pr. hverdagsdøgn	Uden Kattegatforbindelsen	Med Kattegatforbindelsen	Ændring
På Kattegatforbindelsen	0	34.600*	+ 34.600
På Storebæltforbindelsen	52.500	35.500	- 17.000
Fra lukkede fly- og færgeruter *	1.800	0	- 1.800
I alt	54.300	70.100	15.800

Tabel 6.2

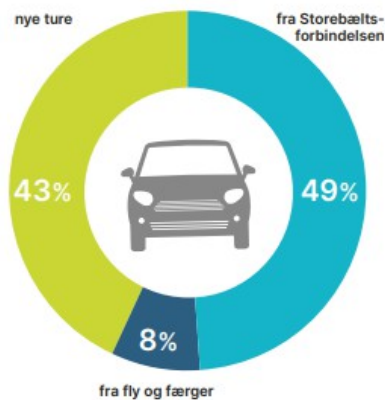
Oversigt over påvirkningen af vejtrafikken mellem Øst- og Vestdanmark som følge af en Kattegatforbindelse.

*) Tallet indeholder overflyttede passagerer fra de lukkede flyruter.

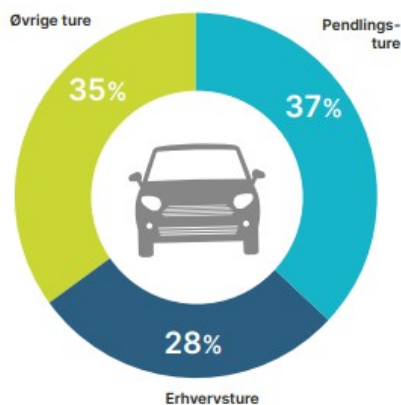
Overflytningen fra fly til bil er vurderet udenfor LTM

Her prognose vedr. hvor vejtrafikken forventes at komme fra og formålet med turen

Hvor kommer vejtrafikken på Kattegatforbindelsen fra?

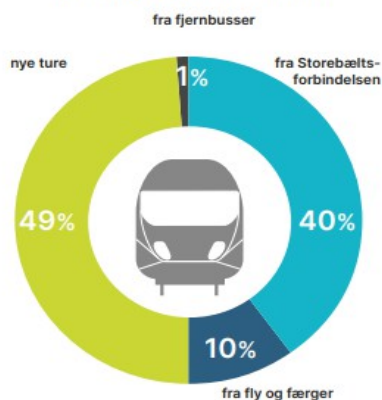


Hvilket formål har de bilrejsende som benytter Kattegatforbindelsen?

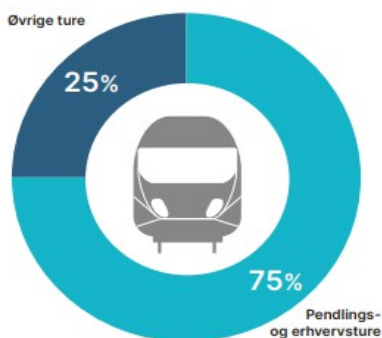


Her en prognose vedrørende hvor passagererne i en togforbindelse vurderes at komme fra og formålet med rejsen:

Hvor kommer passagerne på Kattegatforbindelsen fra?



Hvilket formål har de togrejsende som benytter Kattegatforbindelsen?



Den helt afgørende trædesten for anlæg af nye veje i Danmark – herunder faste forbindelser som en evt. Kattegatforbindelse - er en såkaldt ”Samfundsøkonomisk analyse”.

Først laves som nævnt en prognose for den fremtidige trafik.

Med udgangspunkt i at danskerne bliver rigere og rigere, har en ubændig, nærmest ubegrænset køretræng, biler og drivmidler bliver billigere og billigere og der er rigeligt med vejplads - også i myldretiden – i de næste mange årtier. Altså ubegrænset vejkapacitet sikrer at trafikvæksten ikke ”hæmmes”. Den kollektive trafik bliver derimod dyrere og dyrere og der sker ingen større forbedring af den. Ud fra disse forudsætninger fastlægger man en stigningstakt for biltrafikken, som så igen lægger grunden for den samfundsøkonomiske analyser med tidsgevinster som hovedgevinst.

Normalt bruges visse forudsætninger ved udarbejdelse af prognoser.

Sådan indregnes oplysninger om kollektive trafiktakster, kørselsomkostninger og bilejerskab normalt af vejdirektoratet i prognoser og samfundsøkonomiske beregninger.

3.3 Kollektive trafiktakster

Den kollektive trafiktakst fastlægges for fremtidige år på basis af det lovbestemte takststigningsloft. Fremskrivningen baseres på forudsætninger i Transportøkonomiske Enhedspriser (Transportministeriet, 2016) hvori der indgår, at takststigningsloftet benyttes fuldt ud.

Taksterne for kollektiv trafik fremskrives med 5,1 % fra 2015 til 2030 og med 9,8 % fra 2015 til 2040. De forudsatte takststigninger indregnes for alle rejselænger.

3.4 Kørselsomkostninger

Fremskrivningen af kørselsomkostninger baseres på Transportøkonomiske Enhedspriser (Transportministeriet, 2016). Enhedspriserne fremskrives på baggrund af forventet udvikling i benzinpriser, brændstoføkonomi og sammensætning af bilparken efter drivmiddel.

Der er forudsættes et fald på 14,9 % fra 2015 til 2030 og på 16,7 % fra 2015 til 2040. Det betyder, at kørselsomkostningerne reduceres fra 0,80 kr./km til 0,68 kr./km. ved privatkørsel og fra 3,70 kr./km. til 3,15 kr./km ved erhvervskørsel i 2030 samt til 0,67/3,08 kr./km i 2040.

3.1 Bilejerskab

DTF har i 2004 gennemført en undersøgelse af sammenhængen mellem indkomst og bilejerskab. Notatet beregner en generel elasticitet på bilejerskab på 0,43 i forhold til den økonomiske vækst. Da der forudsættes en vækst i BNP på 31 % mellem 2015 og 2030, forudsættes der tilsvarende en vækst i bilejerskabet på 10,4 % fra 2015 til 2030. For perioden 2015-2040 forudsættes en vækst i bilejerskabet på 16,2 %.

Natur, miljø, klima, støj, belastning af bysamfund og landskaber har overhovedet ingen betydning ved udformning af en trafikprognose.

Beregningerne er således også lavet uden hensyntagen til, at et stort flertal i Folketinget har besluttet at klimagasudledningen i Danmark skal være reduceret med 70 % i 2030.

Prognosen danner grundlag for en såkaldt "basisfremskrivning" af trafikmængden, der laves som om der var tale om en uomgængelig naturlov – nærmest på linje med tyngdeloven.

Efter at have lavet en "basisfremskrivning" sammenligner man med situationen efter anlæg af en motorvej/Kattegatforbindelse. Ikke nogen sammenligning med dagens trafiksituation.

Her en kritik fra NOAH-Trafik af den form for planlægning. <https://noah.dk/sites/default/files/2018-12/Mobility%20Tech.%20ILP.%2028.november%202018.pdf>

Vejdirektoratet har overtaget ansvaret for Landstrafikmodellen, der er et afgørende transportpolitiske værktøj for udformning af dansk transportpolitik

"Vejdirektoratet har overtaget ansvaret for Landstrafikmodellen, der er et vigtigt redskab i planlægningen af blandt andet nye veje og baner. Hidtil har modellen ligget under DTU, men nu er den altså rykket over til Vejdirektoratet".

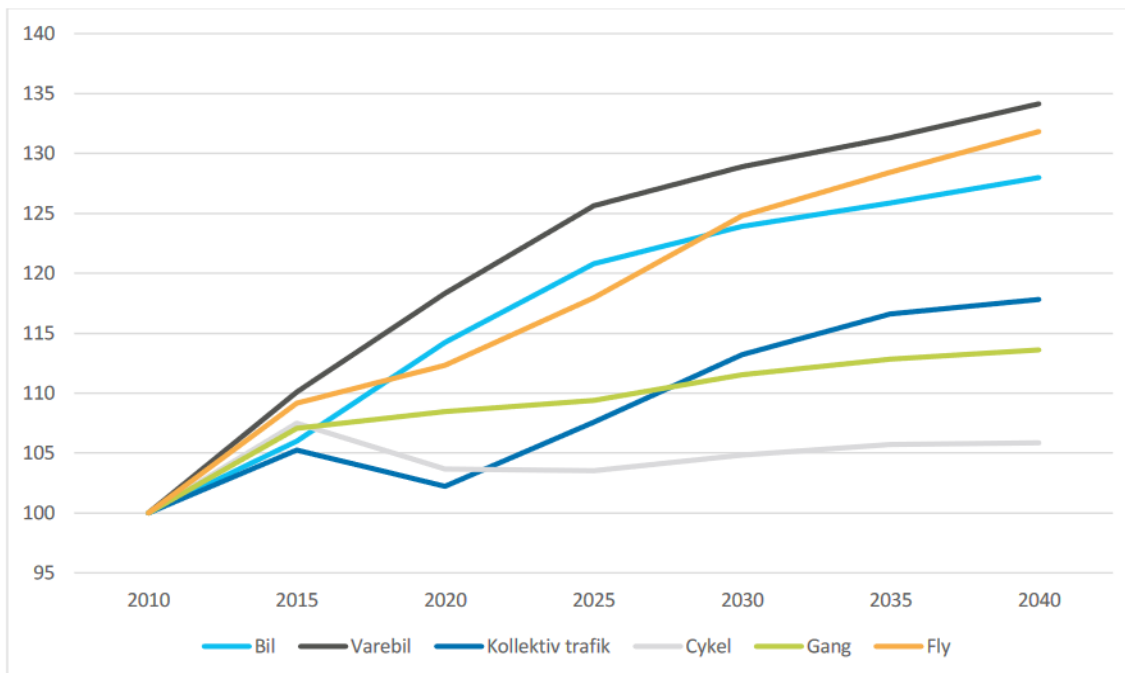
Kilde: <https://www.vejdirektoratet.dk/pressemeddelelse/2021/vejdirektoratet-overtager-ansvaret-landstrafikmodellen>

Siden den ”strategiske analyse” vedr. en evt. Kattegatforbindelse blev udarbejdet er følgende ændringer gennemført. **Vejdirektoratets rapport:** ”Forskelle ift. trafikale beregninger i strategisk analyse fra 2018 samt sammenligning ift. indsamlet data om øst-vest-trafikken”

Kilde: <https://kattgat.dk/wp-content/uploads/2022/05/Forskelle-ift.-trafikale-beregninger-i-strategisk-analyse-fra-2018-samt-sammenligning-ift.-indsamlet-data-om-oest-vest-trafikken.pdf>

2.2.3 Indekseret udvikling i transportarbejde

Figur 1 viser indekseret udvikling i nationalt persontransportarbejde opdelt på hovedtransportmiddel.



Figur 1 Indekseret udvikling i nationalt persontransportarbejde opdelt på hovedtransportmiddel (2010=100)

Bil- og varebiltrafik har en ens udvikling i transportarbejdet, og er de to transportmidler hvor transportarbejdet stiger mest. Faldet i kollektiv mellem 2015-2020 skyldes at der ikke sker nogen forbedring i infrastrukturen, samtidig med at taksterne stiger.

Kilde:

https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2021-04/LTM%202.3%20-%20Prognoseresultater_rev2_web.pdf

Samfundsøkonomisk analyse fungerer som soluret. Medtager stort set kun de (for vejprojektet) lyse timer. Der er langt færre i bilerne end VD regner med,

Vejdirektoratet fremskriver trafikken i op til 50 år på basis af trafikprognoser og prissætter så den beregnede "tidsgevinst" med stadig højere timepris. Tidsgevinsten er den absolut største post i disse beregninger.

Her de aktuelle timepriser pr. person i biler. Selv spædbørn medregnes - dog til halv pris,

Tidsværdier for persontimer i biler. Børn under 18 år sættes til halv pris:			
Kr. per persontime. 2022 priser. Tidsværdierne fremskrives med prisudvikling og udvikling i BNP.	Bolig-arbejde	Erhverv	Anden kørsel
Køretid	110	447	110
Forsinkelsestid	164	671	164

Kilde: Transportøkonomiske enhedspriser:

Se alle de Transportøkonomiske enhedspriser:

<https://www.cta.man.dtu.dk/modelbibliotek/teresa/transportoekonomiske-enhedspriser>

Eftersom tidsgevinsten er den vigtigste faktor i beregningerne er det afgørende hvor mange personer der er i køretøjerne.

Her skriver Vejdirektoratet, at man har regnet med 1,7 person pr, bil.

”Der antages samtidig en belægningsgrad i køretøjerne på 1,7, hvilket er gennemsnitsbelægning pr. bil ifølge Transportvaneundersøgelsen.”

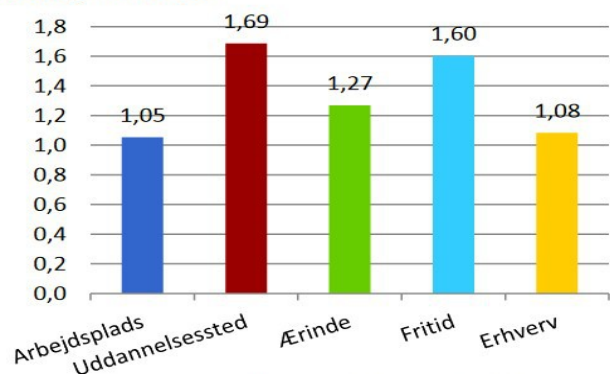
<https://kattegat.dk/wp-content/uploads/2022/05/Metode-og-forudsætninger-for-de-trafikale-analyser-af-en-Kattegatforbindelse.pdf>

Vejdirektoratet henviser til Transportvaneundersøgelsen, men den viser langt lavere tal, Og tallene er tilmed fra 2012-2014 og er formentlig meget lavere i dag eftersom der er kommet mange flere biler og de er blevet billigere og billigere at købe og bruge.

Eftersom analysen ovenfor viser, at 37 % af biltrafikken over en Kattegatforbindelse forventes at være pendlere er det helt misvisende at bruge en belægning på 1,7 person pr. bil. I pendlerbiler er der normalt kun 1.05 person pr, bil. Se nedenfor. Erhvervsture anslås at udgøre 28 %, men disse biler har jfr. nedenfor kun 1,08 person pr. bil. Og det er vel at mærke tal der er omkring 10 år gamle.

Formålsfordeling

Personbilers belægningsgrad afhænger i betydelig grad af turens formål. Pendler- og erhvervsture foregår ofte med kun føreren i bilen, mens belægningsgraden er markant højere ved ture til uddannelsessted og fritidsture.



Antal personer per personbil fordelt på førens turformål, 2012-2014

https://www.cta.man.dtu.dk/-/media/centre/modelcenter/modeller-og-publikationer/faktaark/2014-faktaark_personer_per_koeretoj.pdf?la=da&hash=78D9F74231F6D35AF1467FD0627369B863BEC0F6

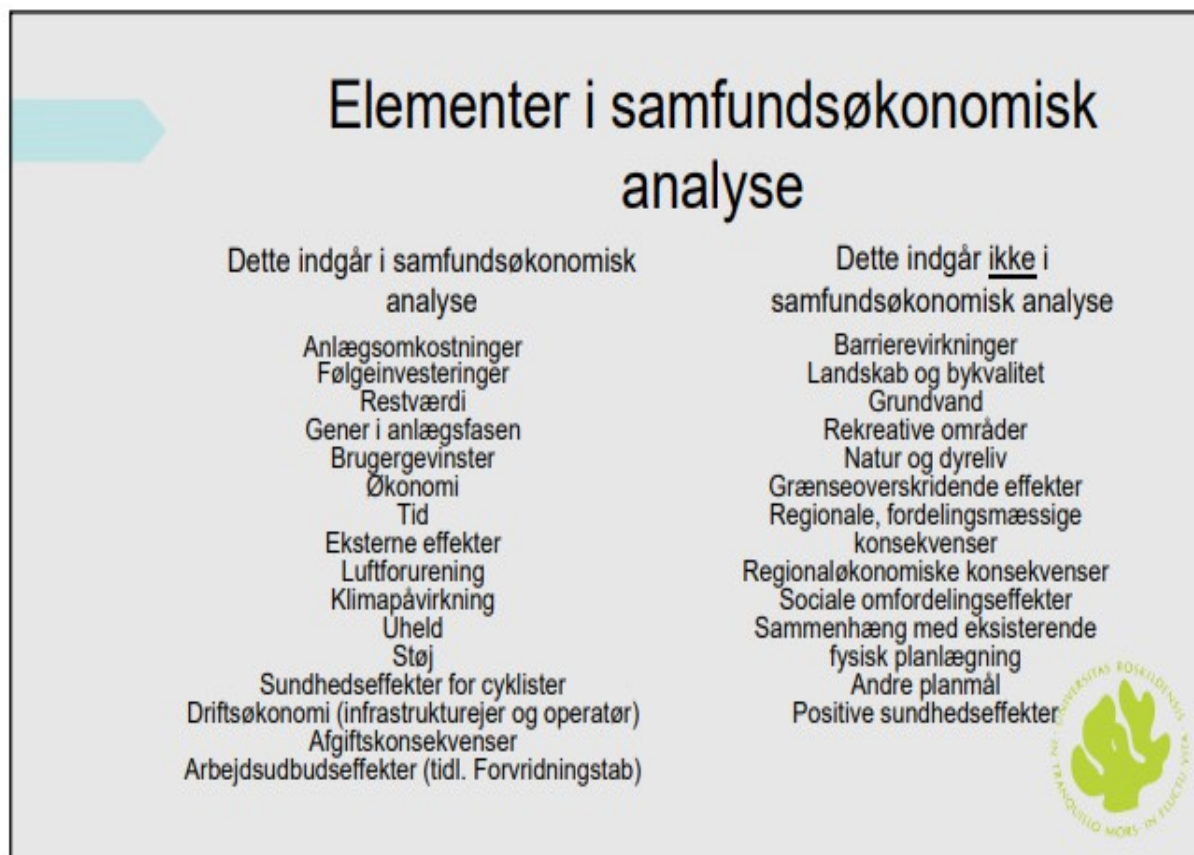
I en anden rapport nævner Vejdirektoratet disse tal, som også er alt for høje i betragtning af de trafikanter man forventer på en Kattegatforbindelse.

Enhed	Basis	Basis	Basis	Basis	2015-2020	2020-2030	2015-2030
	2010	2015	2020	2030			
Turlængde (km. pr person)	14.8	15.4	15.7	15.9	2.2% (0.4%)	1.1% (0.1%)	3.3% (0.2%)
Personer pr bil	1.36	1.34	1.32	1.30	-1.5% (-0.3%)	-1.2% (-0.1%)	-2.7% (-0.2%)

Gennemsnitlig turlængde og belægningsgrad for nationale bilture LTM 2.0.10

https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2021-04/LTM%202.3%20-%20Prognoseresultater_rev2_web.pdf

Se hvad der ikke er med i sådanne samfundsøkonomiske analyser i skemaet nedenfor - udarbejdet af trafikekspert Per Homann Jespersen.



Alle de afgørende samfundsmæssige, naturmæssige, velfærdsmæssige hensyn til højre er fraværende. De burde betyde ”vetoret” mod et projekt som en Kattegatforbindelse og mange andre store vejprojekter. Ikke noget med blot at prissætte dem med nogle beløb. Det vil ikke betyde noget særligt fordi tidsbesparelsen – med den nuværende prioritering - overtrumfer alle andre hensyn.

Se denne nærmest absurde samfundsøkonomiske analyse nedenfor vedr. en Kattegatforbindelse, hvor "sparet tid"/"brugereffekter" sættes til voldsomme milliardbeløb mellem 91,1 og 112 mia. kr. Nogle tror nok det er rede penge, men du kan ikke købe en is for beløbet.

På samme måde er den ”interne rente” også ren fiktion. Den postulerede nytte er primært knyttet til sparet rejsetid gennem årtier.

”Trafikforsker: Hvad er gevinsten ved, at jeg kommer hurtigt hjem ... til sofaen?”

Lektor Harry Lahrman åbnede landets største transportkonference med at tordne mod upræcise samfundsøkonomiske modeller, som bestemmer stadig mere i trafikplanlægning.”

Kilde: <https://ing.dk/artikel/trafikforsker-hvad-er-gevinsten-ved-jeg-kommer-hurtigt-hjem-til-sofaen-161213>

Analysen ligger her: <https://kattegat.dk/.../Samfundsøkonomisk-vurdering-af...>

Høj CO2-pris (1.920 kr./ton)

Enhed: mia. DKK	Røsnæs - Hou (Kombineret løsning)	Røsnæs - Hou (Ren vej)
Anlægsomkostninger:	-86,5	-47,7
Anlægsomkostninger	-100,0	-54,7
Restværdi	13,5	7,0
Drifts- og vedligeholdelseeffekter:	21,3	32,9
Driftsomkostninger, kyst til kyst og vej	-14,9	-8,8
Fornyelse- og vedligehold, bane (land)	-4,3	-
Infrastrukturafgift, bane	0,5	-
Driftsomkostninger, passagertog	-14,4	-
Billetindtægter, kollektiv transport	11,8	-1,3
Indtægter fra brugerbetaling, vej	42,6	43,0
Brugereffekter:	112,0	91,1
Tidsgevinster, vej	61,0	61,6
Tidsgevinster, kollektiv transport	21,6	-0,0
Tidsgevinst, gods vej	0,3	0,3
Kørselsomkostninger, vej	34,2	34,4
Billetudgifter, kollektiv transport	-0,0	0,0
Brugerbetaling, vej:	-5,1	-5,2
Eksterne effekter:	-3,3	-2,8
Uheld	-2,6	-2,2
Støj	-0,1	0,0
Luftforurening	-0,1	-0,1
Klima (CO2)	-0,6	-0,5
Øvrige konsekvenser:	-2,5	4,8
Afgiftskonsekvenser	-1,2	1,4
Arbejdsudbudsforvridning	-8,0	-2,0
Arbejdsudbudsgevinst	6,7	5,5
I alt nettonutidsværdi (NNV)	41,0	78,3
Intern rente	4,6%	7,4%
Nettogevinst pr. off. omkostningskr.	0,6	5,8

Som det fremgår, har alle løsninger positiv nutidsværdi, og er dermed samfundsøkonomisk rentable. Den rene vejforbindelse over Røsnæs – Hou giver de bedste samfundsøkonomiske resultater, hvilket primært skyldes, at det er den billigste og korteste (hvilket giver de største fordele fra trafikanterne). Løsningen inkl. bane har den laveste interne rente. De længere og dyrere vejforbindelser via Gylling Næs giver en lidt dårligere samfundsøkonomi, men er stadig samfundsøkonomisk rentable.

Man har også lige "glemt" at indregne CO2-belastningen - skønnet til at være 2,1 mio, tons - ved de enorme anlægsarbejder.

Vejdirektoratet har lavet en analyse med benyttelse af en kvotepris på CO2 og en pris på 1.920 kr./tons. Der er dog næsten ingen forskel. Det skyldes, at den højt prissatte timepris for tidsbesparelse overskygger alle andre faktorer, der i det hele taget er analyseret.

Transportminister Trine Bramsen er tilsyneladende *betaget* af de samfundsøkonomiske beregninger, hvor hurtigere transport er den helt afgørende faktor. Natur, miljø, støj m.m. er uden betydning. Man må håbe, at det ikke er *hendes* mening men fra et talepapir fra Transportministeriet.

Trine Bramsen til DR.dk:

"Det er en forundersøgelse, som særligt ser på de samfundsøkonomiske gevinster ved en Kattegatforbindelse. Det er et positivt outcome, der er kommet af den forundersøgelse, for den viser, at der er et stort potentiale i en Kattegatforbindelse".

Afslutning

Forundersøgelsen med prognoser og samfundsøkonomiske analyser vedrørende en evt. Kattegatforbindelse bygger på et pseudosagligt, pseudoneutralt grundlag bl.a. i form af Landstrafikmodellen, der bestyres og opdateres af Vejdirektoratet. I Landstrafikmodellen er indbygget afgørende transportpolitiske målsætninger om størst mulig vækst i biltrafikken uden nogen form for omtanke/opbremsning. Der skal ikke være nogen form for begrænsning af væksten. De såkaldt "undertrykte" transportbehov med hensyn til bilkørsel skal fremmes mest muligt. Et trafikspring i prognoserne på ca. 29 % i biltrafikken mellem Øst-og Vestdanmark fodrer den Samfundsøkonomiske analyse med store tidsgevinster som så oversættes til kroner. Kroner som ingen værdi har.

Alle andre hensyn end tidsbesparelse har stort set ingen betydning. Yderligere belastning af natur, miljø, arealforbrug, støj, klima, må accepteres for at sikre grundlaget for vækst i vejtrafikken.

København den 12. juli 2022

NOAH-Trafik

Ivan Lund Pedersen