

Utilstrækkeligt beslutningsgrundlag for anlægslov vedr. 3. Limfjordsforbindelse.

Foreningen HærvejsmotorvejNEJTAK mener, at beslutningsgrundlaget for en anlægslov ikke er fyldestgørende. Vi har tidligere overfor forhenværende trafikminister Benny Engelbrecht gjort opmærksom på, at de økonomiske beregninger for Hærvejsmotorvejen ikke er tilstrækkeligt specificerede og endog misvisende. Det samme gør sig gældende for de økonomiske beregninger for en motorvej over Egholm. Endvidere er konsekvenserne for klimaet også mangelfuldt beskrevet. Dvs. politikerne har ikke tilstrækkelige oplysninger til at træffe deres beslutninger på.

Vi tænker her på følgende utilstrækkeligheder og mangler:

1.

Brugereffekterne indeholder ikke borgernes øgede omkostninger til drivmidler på 1 mia. kr.

De øgede omkostninger til drivmidler, dvs. til brændstof- /elforbrug, er ikke med i beregningerne af brugereffekterne.

Drivmiddel-omkostninger "neutraliseres" af et fiktivt beløb svarende til glæden ved at komme et sted hen. Dvs. det giver en neutral brugereffekt at besøge f.eks. tante Oda i Hirtshals, da drivmiddel-omkostningerne ved at køre dertil svarer til glæden ved at besøge hende. Problemet ved neutraliseringen er, at man værdisætter et gode, som i høj grad ikke værdisættes i det virkelige liv.

De forøgede statsafgifter ved en 3. Limfjordsforbindelse i form af afgifter på drivmidler, registreringsafgift og moms er sat til 582 mio. kr. (Bilag 1). Derfor vil der være en merudgift til kørsel på ca. 1 mia. kr. (Benzinafgiften udgør ca. halvdelen af benzinen i dag). Det beløb skal komme fra husholdnings- og virksomhedsbudgetterne. **De 1 mia. kr, fremgår ikke - hverken af baggrundsmaterialet eller udkastet til anlægsloven.**

2.

Brugernes meromkostninger er ikke udspecificeret ift. kørselsformål.

Brugernes meromkostninger består af meromkostninger til drivmidler nævnt under punkt 1, reparation af biler og lastbiler samt nyindkøb af disse. Samlet udgør omkostningerne ca 1.6 mia. kr. (1 mia. kr. fra punkt 1 og 627 mio. kr. fra tabel 1 i bilag 1).

Disse omkostninger er ikke udspecificeret i forhold til kørselsformål. Dvs erhvervskørsel, pendling og fritidskørsel.

Udspecificering vil være interessant ud fra interesserne hos de forskellige typer brugere:

Erhvervslivet prioriterer sparet erhvervskørsel (dvs. sparet chaufførløn, brændstof og slid på lastbilerne), arbejdstagere sparet pendlingstid og f.eks. børnefamilier sparet fritidskørsel.

En sådan opsplnitning vil kunne fortælle, hvordan de 1.6 mia. kr. kan fordeles på hver type interessant. F.eks. hvilken gruppe er det, der kommer til at betale den største del af de 1.6 mia. kr ?

Dvs. størrelsen af det formindskede råderum for borgerne er således ukendt. Oplysningen er væsentlig – se punkt 3.

Den manglende udspecificering på kørselsformål og dermed betaling til drivmidler, reparation og nyindkøb af biler og lastbiler betyder, at debatten og stillingtagen til en

motorvej ud fra forskellige interessenters synsvinkel ikke kan ske.

3.

Mindsket råderum for borgerne – hvilke konsekvenser for sundheden ?

At der er et mindsket råderum for borgerne nævnes ikke i bemærkningerne til lovforslaget. Det skal man ned i et bilag for at se (bilag 2). Her står ”Beslutningen medfører således et mindsket økonomisk råderum for borgerne”.

Det mindskede råderum for de private husholdninger som følge af en 3. Limfjordsforbindelse vil betyde, at andre goder ofres.

Her vil det være interessant at få en kvantificering af typerne af ofre. Er det ofre på sundhedsgoderne (f.eks. kontingent til en sportsforening / fitnesscenter) eller direkte sundhedsskadelige ”ofre” ? Hvis det er sundhedsgoderne, der først og fremmest reduceres, får borgerne et dårligere helbred, livskvaliteten forringes, og udgifterne til sygehuse, medicin mm. vil stige.

En sådan kvantificering vil kunne højne debatten om de sundhedsmæssige konsekvenser af ny motorvej.

4.

CO2 udledning

a. Offeromkostninger

Anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse kan betyde offeromkostninger for andre anlæg som f.eks. anlæg af vindmøller og solceller. I så fald vil en 3. Limfjordsforbindelse være endnu mere skidt for Danmarks CO2 regnskab.

b. Forringede muligheder for at nå CO2 mål i 2050

CO2 udledningen vil være størst i starten af projektperioden, hvor vejen anlægges og hvor der er den største andel af ikke el-biler. Især ud fra et kortere tidsperspektiv – f.eks. indtil 2050 – er tallene alarmerende store. De vil gå imod de besluttede mål for reduktion af CO2 udledning i 2050.

Der mangler oplysninger om CO2 udledningen år for år. Disse oplysninger ville ellers være med til at vise hvor stor en negativ påvirkning CO2 udledningen ville have i fht. Danmarks mål for CO2 udledning i 2050.

c. Usikker teknologi

I bilaget om klimakonsekvenser er mængderne af CO2 udledning beregnet med og uden forventet fremtidige teknologiske forbedringer. (Bilag 2).

Forventet fremtidig teknologi er uholdbart at satse på. En fugl i hånden er bedre end 10 på taget. Derfor bør man gå ud fra beregningerne fra de i dag kendte teknologier.

5.

Misbrug af FN's verdensmål

Tankegangen bag FN's verdensmål beskrives godt af Mogens Lykketoft i bogen ”Bæredygtig global udvikling”. Der står: ”Det er et budskab om, at vi ikke kan nå målet om at udrydde den ekstreme fattigdom ved at vandre frem ad de samme stier, som vi har trasket ad de foregående 15 år – eller for

den sags skyld de foregående 70 år.

....

Der er brug for en ny økonomisk politik, der er gennemsyret af både miljømæssig og social bæredygtighed". (Bilag 3).

I bemærkningerne til lovforslaget argumenteres der for en ny motorvej ved hjælp af FN's verdensmål. At anlægge en 3. Limfjordsforbindelse er at vandre ad de samme stier. Det er ikke at gå nye veje.

6. Konklusion

Manglende oplysninger om borgernes merudgifter til drivmidler, manglende udspecificeringer af dels meromkostninger på borgergrupper og dels offeromkostninger på typer af goder, en mulig satsning på usikker teknologi mht. CO2 udledning samt misbrug af FN's verdensmål gør beslutningsgrundlaget for anlægsloven for spinkelt.

Anlægsloven bør derfor af demokratiske, økonomiske og miljømæssige grunde ikke vedtages.

Den 9. januar 2024,
På vegne af bestyrelsen for HærvejsmotorvejNEJTAK

Ellen Frydendal,
Formand

Batum Hedevej 3, 8830 Tjele
Mobil: 25671602,
Mail@ellenfrydendal.dk

www.hærvejsmotorvejNEJTAK.dk

Bilag 1.

Samfundsøkonomiske beregninger, side 2 tabel 1, under brugereffekter.

https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2023-12/Samfunds%C3%B8konomiske%20beregninger%20-%203.%20Limfjordforbindelse_wcag.pdf

Bilag 2.

Klimamæssige konsekvenser af den 3. Limfjordsforbindelse, side 3, næstsidste afsnit.

https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2023-12/Klimam%C3%A6ssige%20konsekvenser%20af%20den%203.%20Limfjordsforbindelse_wcag.pdf

Bilag 3.

Steen Hildebrandt (red): "Bæredygtig global udvikling", Jurist og Økonomforbundets Forlag 2016. Side 9, 5., 6. og 7 afsnit.