

# En stenet fremtid

## Frederiksborg Amts Avis mener

Sidste år viste en meningsmåling, at et flertal af danskerne foretrækker, at hash bliver legaliseret, og argumentet vil i den kommende tid dukke op igen og igen som en behændig løsning på den bandekonflikt, der nu lader til at være brudt ud på Christiania. Med et fingerknips kan vi trække tæppet væk under de kriminelle bandemedlemmer, så de pludselig står uden indtægtskilder og må møde nyfriserede op i jobcentret mandag morgen for at blive aktive samfundsborgere - lyder det.

Men så nemt går det selvfølgelig ikke, og argumentet kan i bedste fald kaldes lidt naivt. Debatten om legalisering er ikke sort/hvid, og der er bestemt fordele ved at legalisere. Staten vil tjene store summer på salg af hash. Der vil endda blive skabt

arbejdspladser. En stor del af bandernes indtægtsgrundlag vil helt givet forsvinde - men det vil selve banderne ikke.

En del lande har helt eller delvist gjort hash lovligt, blandt andre USA, Canada og Holland, og her er de kriminelle bander langt fra forsvundet. For det første kan banderne stadig tjene penge på salg af hash. De kan tilbyde stærkere hash og til en lavere pris, end staten kan. Derudover kan banderne stadig tjene penge på salg af hårdere stoffer, våben, prostitution og afpresning. Man kan endda argumentere for, at banderne vil blive mere risikovillige, når de mister deres "nemme" indtægtsgrundlag.

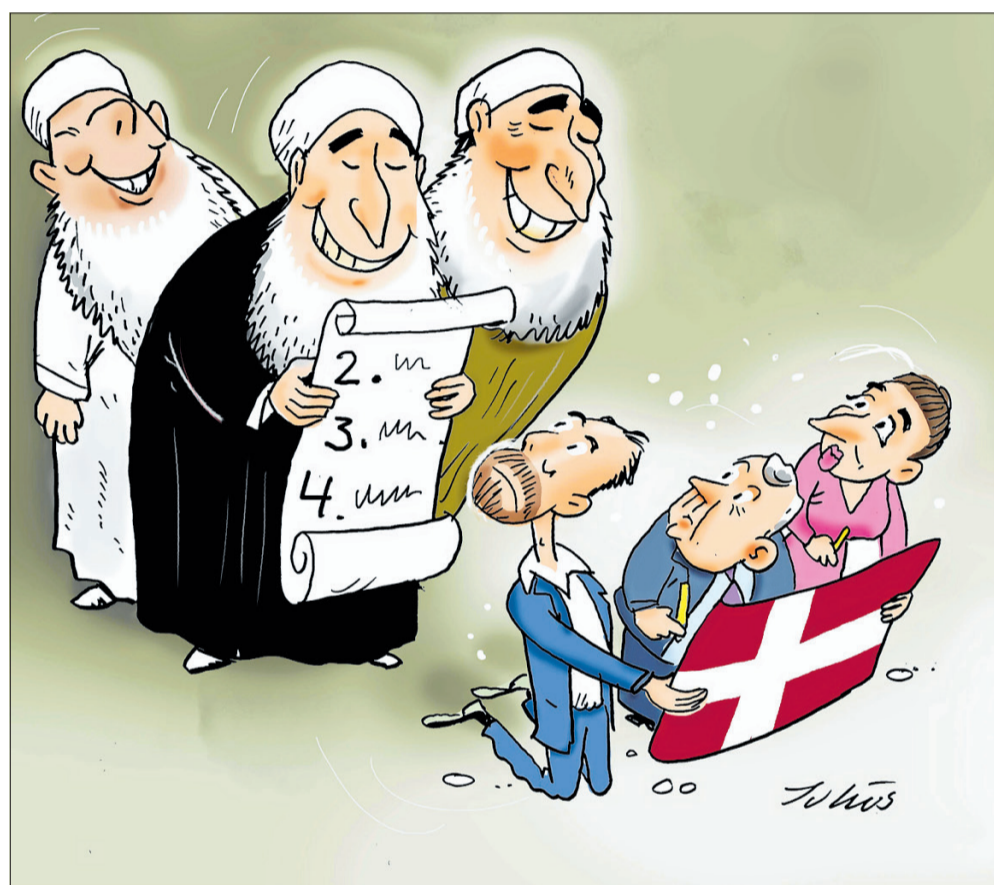
En legalisering har desuden andre utilsigtede konsekvenser. I USA peger undersøgelser på, at antallet af dræbte i trafikken er steget med 10 pct. i de stater, der har gjort hash lovligt. Der

er også forskning, der viser, at unge, der jævnligt ryger hash, får dårligere karakterer på deres uddannelse og er mere tilbøjelige til at droppe ud. Og endelig kender vi ikke de langsigtede effekter af cannabis, når det gælder vores mentale helbred.

Alligevel ser vi flere og flere lande flirte med tanken om at legalisere hash. I Tyskland har regeringen tidligere på måneden fremsat et forslag om legalisering, men man har måttet gøre forslaget mindre vidtgående på grund af modstand fra EU-Kommissionen. I Tyskland frygter politiforbundet, at legaliseringen vil føre til mere - ikke mindre - kriminalitet.

Som formand Rainer Wendt udtaler: "Det vil være begyndelsen på en stenet fremtid i stedet for lanceringen af et moderne Tyskland". Det er måske værd at tænke over.

CB



Flere stemmer fra den arabiske og muslimske verden ser positivt på det danske forslag om at forbyde koranafbrændinger. Et skridt i den rigtige retning.

- Tak for det, og det næste, I skal i gang med, er...

## Mikrofonholderi for ævl

### Kystsikring

Af Anders Hedelund,  
Civ. ing., Nødebovejen 103,  
Hundested

Nordkystens Fremtid var et almindeligt anlægsprojekt. Sådanne foregår ud fra vedtagne og lovgivne tekniske godkendelses- og udførelsesvilkår og de betales som udgangspunkt af brugerne. For kystsikring er dette grundejerne i første række. Kommunen kan dog beslutte en bredere model. De kan også prøve at få andre til at spytte i kassen. I dette tilfælde var det kun staten, der gik ind med supplerende midler.

Hvis man derimod vil prøve noget nyt, som kystnære

rev, er det et eksperiment. Udgifterne dertil kan ikke pålægges de grundejere, der måske/måske ikke får en gavnlig effekt eller måske oven i købet får skade af det. Kommunalbestyrelsen kan selvfølgelig beslutte at tage det af kassen, altså fra skatteyderne. Jeg tvivler stærkt på, at nogen af nordkystkommunerne vil gå ind i at afsætte henad 50 mill hver til et sådant formål.

Så kan staten selvfølgelig beslutte at trække 150 mill af havmiljøpengene. Det er helt ukontroversielt, for så er det miljøgenopretning. Samtidig kan man også bede kystforskere på DTU om at rådgive og kontrollere for at se, om der er nogen positiv eller negativ effekt på kysten.

Efter 5-10 år og et par nye storme af Bodils kaliber vil vi dermed kunne forudse, at kommunerne har en meget stærk sag for at få genåbnet Nordkystens Fremtid, men nu som udgangspunkt under fuld statslig finansiering.

For mig at se er sagen enkel: Det er forbavsende med hvilken lethed stenrevsfolkerne mener at kunne disponere over andres penge. Den falder også tilbage på avisen. I stedet for passivt at fungere som mikrofonholdere for det ævl, der fyldte det meste af side 1, 2, og 3 i mandags, burde I i forvejen have spurgt eksperter i Kystdirektoratet eller Ole Juul Jensen fra Cowi, der for nylig havde et udmærket læserbrev om emnet.

## Dugfriske indikationer på at Kattegatforbindelsen lever

### Infrastruktur

Af Søren Stockmarr,  
Trenkærvang 4,  
Birkerød, medlem af bestyrelsen i  
»Kattegatforbindelse - Nej Tak«

Officielt har vi ikke hørt meget til planerne om Kattegatforbindelsen for nylig. Men der arbejdes under overfladen. Hen over sommerferien har Transportministeriet sneget en høring ud med forslag om en lovændring, der gør, at betonelementfabrikken i Rødby bliver bevaret, når Femern-forbindelsen er bygget færdig.

Der foreligger ingen konkrete planer for, hvad betonfabrikken skal bruges til, så Folketinget skal altså stemme om at bevare en fabrik uden viden om, hvad den skal producere. Er det mon Kattegatforbindelsen, der rører på sig?

Vi kan ikke få svar. Men vi har efterhånden set, hvordan salamimetoden tages i brug ved større byggeprojekter i Danmark. Folketinget får serveret den første salami-bid om at bevare fabrikken. Det kan lyde som rettidig omhu, da det kan mindske omkostningerne til f.eks. Kattegatforbindelsen. Men et ja til fabrikken kan blive et ja til den faste forbindelse over Kattegat. Giver det overhovedet mening at gøre en midlertidig betonelementfabrik permanent midt i en klimakrise?

Det estimeres, at fabrikken vil udlede 10 mio. tons CO<sub>2</sub> i de kommende år, hvis produktionen fastholdes, så det rimer overhovedet ikke med, at vi skal reducere CO<sub>2</sub>-udslippet med 70 pct. inden 2030. Og skal arbejdspladserne på betonfabrikken

(hvoraf en stor del er udenlandske) bevares for enhver pris?

Sund & Bælt og Vejdirektoratet uddeler lige nu et spørgeskema på Molslinjen. Her bliver man bl.a. spurgt, om man vil foretrække at bruge en fremtidig Kattegatforbindelse, som beskrives med lav pris og hurtig rejsetid, eller benytte færgeforbindelsen, som koster mere og tager længere tid. Man bliver kun oplyst om forskellige rejsetider og priser, og hvem vil ikke gerne have kortere rejsetid og lavere priser? Som deltager i undersøgelsen bliver man altså taget til indtægt for et behov for Kattegatforbindelsen. Men det er vildt manipulerende at gå ud med den slags unuancerede drømmescenarier i en undersøgelse.

Samlet vil Kattegatforbindelsen medføre en udledning på tre-fire mio. tons CO<sub>2</sub> i anlægsfasen og vil ifølge Vejdirektoratet medføre 15.000 flere biler dagligt mellem Jylland og Sjælland. Men man kan i spørgeskemaet ikke vælge den mest CO<sub>2</sub>-venlige, støjsvage eller naturbevarende løsning, kun tid og pris angives som parametre. Enhver kan gætte, at analysens konklusion bliver et stort ønske om en fast Kattegatforbindelse, så Sund & Bælt kan få noget at lave.

En anden bid salami, som kan føre til en Kattegatforbindelse, er blevet hastet igennem før sommerferien: Partierne bag infrastrukturforliget med transportministeren i spidsen har besluttet motorvejen til Kalundborg, uden først at forholde sig til 198 borgerhøringssvar. Vejdirektoratets analyse viser, at der ikke er

trængsel på den nuværende strækning, og at samfundsnyttens af motorvejen er meget lille. Men Kalundborgs borgmester og Novo og Mærsk har presset på.

Det synes slet ikke at give mening med den motorvej, medmindre den er et led i en større plan om motorvej og bro til Jylland over Samsø. Det mest uhyggelige er, at de normale klageadgange er sat ud af funktion, idet der står i høringsbrevet fra Vejdirektoratet d. 7/7 - 2023: »På baggrund af projekternes størrelse, beliggenhed og kompleksitet er det vurderet nødvendigt at regulere visse myndighedsforhold samt fravige visse love og klagemuligheder relateret til anden lovgivning, hvor det konkret har betydning for projekterne. Dette er bl.a. af hensyn til at sikre fremdrift for projekterne«.

Så vi frygter, at det også bliver med reduceret borgerinddragelse og klagemuligheder, hvis politikerne vælger at gå videre med Kattegatforbindelsen. Og den ulmer stadig lige under overfladen.

**Det mest uhyggelige er, at de normale klageadgange er sat ud af funktion.**

Søren Stockmarr