



STOP motorvej over Samsø

Nyhedsbrev 6, januar 2021

Tema: Kattegatforbindelsen og klimaet

Kære medlem af **STOP motorvej over Samsø**

Temaet er denne gang Kattegatforbindelsen og klimaet. Vi har fået Jesper Theilgaard til at skrive temasideerne.

Jesper har vist sin interesse for Kattegatforbindelsen ved at deltage i flere møder om projektet, og vi er meget glade for, at han har sagt ja til at dele sine betragtninger med vores medlemmer.

Især fordi der er flere nye aspekter i artiklen, som der ikke har været fokus på tidligere.

En anden god nyhed er, at vi styrker samarbejdet med bromodstanders foreninger i Østjylland og på Røsnæs. På et fællesmøde den 21. januar blev det aftalt at:

- Vi nedsætter et fællessekretariat, som skal koordinere gruppernes arbejde. Det skal bestå af to medlemmer fra hver forening. Sekretariatet skal udarbejde et slags "forståelsespapir" for det fremtidige arbejde. Det skal godkendes i de tre foreningers bestyrelser.
- Vi opretter et fælles videncenter, hvor relevante artikler og videnskabelige afhandlinger registreres.
- Pressegruppen udvides med repræsentanter fra Østjylland, så alle tre foreninger er repræsenteret.
- Fællesmøder mellem de tre foreninger skal være en tilbagevendende begivenhed.

God læselyst!

Medlemsnyt

Ny hjemmeside

Vores hjemmeside har fået et grafisk pift, så den er mindre dystert.

Kontingent

Vi udsender kontingentopkrævninger i nær fremtid.

Vent med at betale, til du har modtaget opkrævningen.

Er du indmeldt via MobilePay?

Hvis du har indmeldt dig via MobilePay, mangler vi din emailadresse. Du bedes derfor genindmelde dig via hjemmesiden <https://motorjevoversamsøe.dk>.

Vi skal bruge din emailadresse for at kunne kommunikere med dig fremover.

Vil du distribuere STOPMOS-materiale?:

Du kan rekvirere pjecer, plakater og klistermærker ved henvendelse til vores næstformand Anders Baun Sørensen. Ring til 2947 2524





STOP motorvej over Samsø

Nyhedsbrev 6, januar 2021

Nytårshilsen fra forfatteren Carsten Jensen

Forfatteren og den ubarmhjertige samfundsrevser Carsten Jensen, kan også være blid og drømmende. Det viser han i sin nytårshilsen til os, som også synes der er motorveje nok:

Jeg har en drøm, hvor larmen fra motorvejene dør hen, mens den elektriske summen fra højhastighedstog blidt synger gennem landskabet.

Jeg har en drøm, hvor naturen taler til os, og vi lytter.

Lad os håbe at Folketingspolitikkerne også begynder at lytte.

Støt Østjyder mod Kattegatforbindelsen

I december konstituerede bestyrelsen for Østjyder mod Kattegatforbindelsen sig. Foreningen er åben for alle bromodstandere (også selv om du ikke er østjyde).



Vi anbefaler, at du støtter foreningen (ligesom vi også anbefaler medlemskab af NEJ til motorvej på Røsnæs).

Foreningen har allerede etableret en meget flot hjemmeside. Se den og meld dig ind:

<https://oestjydermodkattegatforbindelsen.dk>



Du kan skrive til foreningen på mailadressen: oestmodkat@gmail.com

Eller kontakte formanden Finn Vesterlund på telefon 2021 3614 eller Birgitte Bjerre på 2961 5279

Borgerforslag om Røsnæs som Nationalpark

På Folketingets hjemmeside **Borgerforslag** kan du se forslaget [Oprettelse af en Nationalpark på hele Røsnæs-halvøen \(borgerforslag.dk\)](#) som blev oprettet den 1. december 2020 og (pr 20.01.21) har 4887 underskrifter.

STOPMOS' bestyrelse støtter helhjertet forslaget. Lykkes det Røsnæs at slippe for en motorvej henover deres halvø, vil det være en kæp i hjulet for hele Kattegatforbindelsen. Og det vil være en sand lykke for alle naturelskende borgere i Danmark, hvis Røsnæs friholdes for motorvejen hen over næsset.

Anbefal forslaget i dag!

Borgerforslag mod Kattegatforbindelsen

På Folketingets hjemmeside **Borgerforslag** kan du se forslaget [KATTEGATFORBINDELSE TIL VEJLEDENDE FOLKEAFSTEMNING \(borgerforslag.dk\)](#) som blev oprette den 28. oktober 2020 og (pr 20.01.21) har 3.711 underskrifter.

STOPMOS' bestyrelse vurderede på bestyrelsesmøder i januar, maj og juli nytten af et lignende borgerforslag. Vi indhentede et erfarent folketingsmedlems beskrivelse af spørgsmålet og vurderede på den baggrund, at befolkningen ikke vidste tilstrækkeligt om Kattegatforbindelsen. Vi mente derfor, at en underskriftsindsamling ikke ville opnå de krævede 50.000 stemmer og blive en succes.

Nu er det så fremsat fra anden side, og vi kan kun opfordre til, at du støtter det med din anbefaling.



STOP motorvej over Samsø

Nyhedsbrev 6, januar 2021

Kattegatforbindelsen og klimaet

Efter 27 år som meteorolog på DR blev Jesper Theilgaard i 2018 selvstændig for at hellige sig formidlingen af klimaproblemet.

Samtidig har han hus på Samsø og har derfor en naturlig interesse i broprojektet. Vi giver ordet til Jesper:



Der er rigtig mange argumenter imod en Kattegatbro, hvis man tænker på de smukke naturområder på Røsnæs, Samsø og Østjylland, der skal gennemskaeres af motorvejen med tilhørende anden infrastruktur.

Enhver naturelsker og alle med viden om menneskets uheldige påvirkning af naturen i alle henseender burde være modstander af et sådant gigantisk projekt som en bro over Kattegat.

En bro sparer tid

Det store spørgsmål er imidlertid, hvad der får tilhængerne af forbindelsen til at synes, at det er en rigtig god ide. For det er jo de argumenter, der skal debatteres. Her handler det om en væsentlig ting, nemlig tid – al den tid, der kan spares ved at køre over Kattegatbroen i stedet for enten at tage Molslinjen til Aarhus eller køre over Fyn. Besparelsen vil være mellem 45-60 minutter - afhængigt af linjeføring og hvad man sammenligner med. Herudover har trafikministeriet en forventning om, at indenrigsflyvningen nedbringes betydeligt.

Men er der en klimagevinst?

Alt det lagt sammen skulle så desuden give en klimagevinst som et yderligere argument for broforbindelsen. Det lyder da også besnærende, og en rapport fra Region Midtjylland udarbejdet af Rambøll fastslår en besparelse på 350.000 tons CO₂ svarende til 2% af Danmarks samlede udledning på trafikområdet.

Men det er dog beregnet ud fra nutidens teknologi og trafikforhold. Spørgsmålet er, hvad der vil ske af teknologiske udviklinger i løbet af en given anlægsperiode, ligesom man skal vurdere, hvilke mulige alternativer der er. Givet er det, at der sker mange teknologiske landvindinger i disse år, og selv om det er svært at spå om netop den udvikling, er det nødvendigt at tage det med i betragtning.



STOP motorvej over Samsø

Nyhedsbrev 6, januar 2021

Trafikken på el

Folketinget har diskuteret omlægningen af privatbilismen fra fossilbiler til elbiler, og der er en generel enighed om, at vi i 2030 skal have i nærheden af en million elbiler på vejene, hvilket er omkring en tredjedel af biler i Danmark – og den udvikling vil formentlig fortsætte i årene derefter. Det giver derfor ingen mening at vurdere Kattegatforbindelsens klimabelastning med nutidens køretøjer.

For hvornår vil en forbindelse af den størrelsesorden i det hele taget stå færdig? Det er der ikke så mange bud på endnu, men et forsigtigt gæt vil være mellem 2040 og 2050. Først skal Femernforbindelsen være færdig, hvilket forventes at ske omkring 2030. Først på det tidspunkt vil der være kapacitet til at igangsætte en ny forbindelse. Dansk Erhverv påpegede i 2018 at Danmark har flere projekter, der burde prioriteres før en Kattegatbro. For i anlægsperioden, der formentlig vil være mindst 10 år, vil landet ikke have hverken arbejdskraft eller økonomi til at give sig i kast med andet – og så er spørgsmålet netop, hvad der giver størst samfundsværdi.

Det er naturligvis svært at vurdere udviklingen i trafikmønster og køretøjer så langt frem i tiden, men med det fokus der lige nu og i de kommende årtier vil være på nedbringelse af CO₂ udslippet, så vil trafikken bevæge sig mod elektrificering og nul-udledning.

Tung trafik og færger

Det gælder ikke kun privatbilismen! Forbedret batteriteknologi eller andre drivmidler som brint, teknofuel eller biogas vil betyde, at også den tungere trafik bevæger sig mod lavemission. Skibstrafikken er også på vej derhen. Kravet om mere klimavenlige færger på Molslinjen vil lyde stærkere og stærkere i de kommende år, så her vil der også ske en forbedring. Rederiet har netop udsendt en meddelelse om, at de konverterer deres korte ruter som bl.a. Fanø-Esbjerg til el-drift og derefter ses der på Bornholmsruten, hvor man vil se på ændring af fuel. Hurtigfærgerne fra Odden til Aarhus udleder i dag halvdelen af selskabets CO₂, og de er derfor rederiets klimatiske hovedproblem. Det bliver en vanskelig omlægning på netop den rute. Selskabet forventer dog at høste mange erfaringer ved omlægningen af de kortere ruter samtidig med, at der kommer nye teknologier på banen. Foreløbig regner man med en reduktion allerede i 2030 på 70 % på Kattegatruterne. Rederiets initiativ rokker afgørende ved en forestilling om Kattegatforbindelsens mulige klimagevinst, idet Molslinjens planer viser rederiets vilje til at reducere udledningen af CO₂.



STOP motorvej over Samsø

Nyhedsbrev 6, januar 2021

På samme måde vil indenrigsflyvningen med dens korte distance kunne nyde godt af batterifly. Disse er under udvikling, og det er svært at forestille sig, at der ikke er mindre fly på batterier om 20 år, da disse næsten allerede findes – om end endnu kun med ganske få passagerer. Her handler det i høj grad om at udvikle batterier, der både har en større effekt og ikke vejer så meget. Behovet er stort, og lykkes det at løse det problem, vil den teknologi også finde vej til færgetrafikken.

Der er ingen klimagevinst

Konklusionen må derfor være, at den påståede klimaeffekt som følge af, at trafikken sparer distance ved at køre over en bro over Kattegat, ikke vil være eksisterende. Dertil kommer så den store udledning af CO₂, der kommer, når der skal produceres beton og stål til broelementerne. Selv om cementproduktionen også må forventes at få et mindre CO₂-udslip i fremtiden, vil det ikke blive til nul-emission, og der må derfor forventes at være et betydeligt udslip herfra. Rambøll har i deres rapport anført en CO₂ udledning på ca. 100.000 tons i forbindelse med anlægsarbejdet, hvilket så ifølge rapporten bliver "tjent ind" på et halvt år! Forventningen hos brotilhængerne er altså, at den klimatiske besparelse fra trafikken skulle opveje udslippet fra selve anlægget og mere til, men jævnfør betragtningerne ovenfor, mener jeg ikke, det bliver tilfældet.

Der er alternativer

Tilbage står så ønsket om at spare tid ved transport mellem de store byer København, Aarhus og Aalborg. Og ja, der vil naturligvis være en besparelse, når man skærer 100 km af en distance. Spørgsmålet er blot, om pengene – over 100 mia DKK – vil kunne bruges bedre. Det oplagte er at skabe højhastighedstog langs det eksisterende skinnenet mellem disse tre store byer. Hvis togene indrettes funktionelt til arbejde undervejs, vil der spares tid, og man kommer mere udhvilet frem, når man ikke selv skal sidde ved rattet. Det vil også være billigere at forbedre de eksisterende motorveje, hvilket så også vil komme Syddanmark til gode. Rambøll noterer i rapporten, at en udvidelse af de tre broforbindelser – Storebælt, Lillebælt og Vejle fjord – samlet vil koste 45 mia, og udvidelsen af motorvejene omkring 15 mia. Disse udvidelser vil ikke blive aflyst ved en Kattegatforbindelse, men alene skubbet 8-12 år ud i fremtiden. Udvidelsen af jernbanestrækningen København-Aarhus vil koste omkring 16 mia.



STOP motorvej over Samsø

Nyhedsbrev 6, januar 2021

Erfaring fra coronatiden

I de seneste måneder har vi under coronakrisen vænnet os til, at møder i mange tilfælde vil kunne afholdes digitalt. Med det in mente er det vel rimeligt at antage, at den mulighed vil bibeholdes også i tiden efter pandemien. Naturligvis vil der være mange situationer, hvor fysisk fremmøde er at foretrække. Jeg har det selv meget ambivalent ved at holde virtuelle foredrag sammenlignet med et fysisk foredrag, hvor man kan fornemme publikum. Men de korte udviklingsmøder, statusmøder og lignende, hvor det mest handler om at blive opdateret, vil stadig med fordel kunne afholdes over nettet. Det vil nedsætte belastningen på vej- og jernbanenettet og dermed også behovet for en Kattegatbro.

Oveni det hele kommer så debatten om vild natur og den svækkede biodiversitet. Det er åbenlyst, at mangel på insekter vanskeliggør bestøvning, og det går ud over afgrøderne. I det lys giver det slet ikke mening, at fjerne mere natur – selv om den ikke er vild.

Skade på mindre samfund

Endelig bør der være en seriøs overvejelse omkring de bysamfund en forbindelse vil berøre. Det handler som sådan ikke om klima men om humanisme. Det er sikkert muligt at finde en linjeføring, der ikke direkte berører ret mange mennesker, men det vil være umuligt ikke at ødelægge lokalsamfund langs anlægget. Jeg kender bedst forholdene på Samsø, men jeg kan ikke forestille mig en linjeføring, der gennemskærer Sydøen, der ikke fjerner flere bysamfund. Øens sammenhængskraft som samfund men også som natur – selv om det mest er landbrugsjord – vil fuldstændig forsvinde. De mange små veje, der forbinder landsbyerne, vil blive afløst af færre og større passager af motorvejen. Det må ikke ske!

NEJ TAK

Konklusionen er, at der ikke er en klimagevinst ved en Kattegatforbindelse samt at en udvidelse og forbedring af eksisterende veje og jernbaner er billigere og kan give en tidsgevinst, som ganske vist ikke er på højde med en bro, men dog en forbedring. Samtidig vil en broforbindelse ødelægge både natur og samfund langs linjeføringen, så der er al mulig grund til at sige NEJ TAK.

Med disse vise ord,

samt ønsket om at Kattegatbroen ALDRIG bliver til noget,

ønsker bestyrelsen dig et godt nytår!