



STOP motorvej over Samsø

Nyhedsbrev 16, december 2021

Kære medlem,

Ved kommune- og regionrådsvalgene er der flere resultater, som vi bromodstandere kan glæde os over. Vi opridser de vigtigste i afsnittet "Kommune- og regionsvalgene"

Og så er det ligesom om, der er ved at være hul igennem til pressen. Vi resumerer nogle skriftlige og digitale medier og fremhæver synspunkter, som er væsentlige, eller som tilføjer nye vinkler på modstanden. Se afsnittet "Den fjerde statsmagt og Kattegatforbindelsen".

Endelig skal det nævnes, at Anders Jørn Jensen fra Røsnæsgruppen har skaffet aktindsigt i et dokument udarbejdet af COWI for Vejdirektoratet. Det er et udkast, som vil indgå i Forundersøgelsen, som forventes afrapporteret i første kvartal i 2022. Og Ulla Holm har skaffet aktindsigt i to andre udkast, som også vil indgå i Forundersøgelsen. Vi vender tilbage med kommentarer til dokumenterne i et senere Nyhedsbrev.

Kommune- og regionsvalgene

Valget i Region Midtjylland



Ulla Holm fik et godt valg og strøg med over 3.000 stemmer ind i regionsrådet, hvor hun kom i hospitals- og bæredygtighedsudvalgene.

Her får Ulla selskab af to andre SF'ere: Susanne Buch og Jacob Klærke. Buch er overbevist modstander. Klærke afventer at tage stilling til Kattegatforbindelsen til efter forundersøgelsens offentliggørelse.

Enhedslisten fik to modstandere ind i regionsrådet, og vi er i gang med at se, om der er flere bromodstandere blandt de øvrige ny- eller genvalgte regionsmedlemmer.

Ny borgmester i Odder



Odders hidtidige borgmester Uffe Jensen, som er en markant tilhænger af Kattegatforbindelsen, tabte borgmesterkæden til Lone Jacobi fra Socialdemokratiet.

Med støtte fra Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre og Enhedslisten blev Jacobi valgt som borgmester.

Mens Uffe Jensen var medlem af lobbyorganisationen Kattegatkomitéens formandsskab, har Lone Jacobi valgt at udtræde og kun deltage som observatør.

Bromodstanderen Ditte-Marie Thejsen (Enhedslisten) er nu viceborgmester, og Kresten Bjerre (Det Radikale Venstre) blev formand i udvalget for Miljø, Teknik og Klima. Marianne Hundebøll, SF, Leif Gjørtz Christensen, Enhedslisten og socialdemokraterne Lars Bluhme, Claes Jensen, Torben Madsen og Palle Holsting blev også valgt ind i kommunalbestyrelsen. Alle er modstandere af Kattegatforbindelsen.

Af Odders 19 kommunalbestyrelsesmedlemmer er der 9 (alle fra C og V), som enten er for Kattegatforbindelsen eller afventer Forundersøgelsens resultat. Der er ligeledes 9, som er modstandere, og så er der borgmesteren, som ikke er afklaret, men vil forsøge at samarbejde med hele bestyrelsen.

Alt i alt en styrkelse af bromodstanden i Odders kommunalbestyrelse.

DR2 giver i udsendelsen Kommunekontoret et indblik i årsagerne til borgmesterskiftet, se:

[DR2 - Kommunekontoret: Borgmesterskifte i Odder - søn 21 nov 2021 10:45 CET \(tvepg.eu\)](https://www.dr2.dk/indhold/nyheder/2021/11/21/borgmesterskifte-i-odder-21-nov-2021-1045-CET-tvepg-eu)

Borgmester på Samsø



Efter aftale mellem Socialistisk Folkeparti og Socialdemokratiet fortsætter Marcel Majier fra Socialdemokratiet som borgmester.

Modstanden mod Kattegat-forbindelsen fortsætter uændret i kommunalbestyrelsen, da alle 11 medlemmer er modstandere af forbindelsen.

Ulla Holm indtræder som viceborgmester.

STOPMOS ser frem til et fortsat godt samarbejde imod Kattegatforbindelsen.

Valget i Kalundborg, Horsens og Aarhus



I Kalundborg fortsætter Martin Damm som borgmester.

Kalundborg byråd består af 27 kommunalbestyrelsesmedlemmer, og alle er imod motorvej på Røsnæs og også på Asnæs.

De er ikke alle modstandere af Kattegatforbindelsen, da flere godt kan acceptere den, hvis der bliver tale om en tunnelløsning.



I Horsens fortsætter Peter Sørensen som borgmester.

Horsens byråd består af 27 medlemmer.

I forhold til Kattegatforbindelsen fordeler de sig således:

For forbindelsen	Afventer forundersøgelsen	Imod forbindelsen	Ikke afklarede
2	2	6	17



I Aarhus fortsætter brotilhænger Jacob Bundsgaard som borgmester.

Aarhus' kommunalbestyrelse består af 31 medlemmer.

I forhold til Kattegatforbindelsen fordeler de sig således:

For forbindelsen	Afventer forundersøgelsen	Imod forbindelsen	Ikke afklarede
7	3	6	15

Den fjerde statsmagt og Kattegatforbindelsen

Demokratier kendetegnes ved tredelingen af magten.

- Den lovgivende magt ligger hos Folketinget og Regeringen
- Den udøvende magt har dronningen (som så har god hjælp af politiet i udøvelsen)
- Den dømmende magt varetages af domstolene

Opdelingen skal sikre, at der ikke sker magtmisbrug. Herudover har den frie presse en kontrollerende funktion og kaldes ofte "Den fjerde statsmagt". Pressens fornemmeste opgave er at stille kritiske spørgsmål til den lovgivende, den udøvende og den dømmende magt.

Ideelt set burde pressen koncentrere sig om denne opgave og give borgere, som kritiserer magtudøvelsen, spalteplads og taletid.

Men næsten alle, som har en sag, de brænder for, kan bekræfte, at det er hulens svært at trænge igennem til offentligheden. Det er selvfølgelig svært for enkeltpersoner, men når det også er svært for sammenslutninger af borgere, begynder det at true demokratiet. Modstandere af Kattegatforbindelsen har afleveret talrige læserbreve, kronikker og debatindlæg, som er blevet besvaret med venlige afslag.

I den senere tid er der dog flere medier, som har fået øjnene op for Kattegatforbindelsen og modstanden mod projektet. I det følgende nævner vi nogle af de senere indlæg og fremhæver nogle væsentlige pointer eller pointer, som hidtil ikke har været i fokus, og som fortjener en tanke.

Appel fra Odder: Kære århusianer, vil du virkelig have en bro?

Debatindlæg i Aarhus Stiftstidende, den 1. november

Bodil Just

Bodil Just, som er medlem i Østjyder mod Kattegatforbindelsen, opfordrer vælgerne til at stemme på en bromodstander.

Indlægget kommer med en række tankevækkende argumenter, og Just går i rette med de brotilhængere, som beskylder modstanderne for at bremse udviklingen. Just svar til dem er:

"Vi skal ikke stoppe udviklingen, vi skal netop udvikle i takt med virkeligheden"

En fast forbindelse over Kattegat?

Jacob Rosenkrands interviewer Ulla Holm og Ole Birch Olesen i dobbeltinterview, DR2/Deadline, den 6. november

Ulla Holm kritiserede, at brotilhængerne hidtil havde arbejdet i det skjulte via Kattegatkomitéen, mens modstanderne først og fremmest ønsker en åben debat om forbindelsen.

Da Ole Birch argumenterede for, at Kattegatforbindelsen er nødvendig for forsyningssikkerheden, spurgte Ulla om, hvor mange gange forsyningssikkerheden har været truet i Storebæltsbroens tid. Det svarede Ole Birch ikke på.

Da Ole Birch påstod, at broen kan betales af brugerne, replicerede Ulla, at projektet kun kan løbe rundt, dersom der i al fremtid betales for kørsel på Storebæltsbroen, også efter at den er betalt i 2032.

Ole Birch forsøgte også at beskrive Kattegatforbindelsen som et klimavenligt projekt, da afstanden fra Aarhus til København vil blive reduceret med omkring 100 km og dermed vil reducere bilernes CO₂-udledning. Han modsagde selv argumentet, ved at oplyse, at når Kattegatforbindelsen kunne stå færdig (i mellem 2035 og 2040), vil de fleste biler være el-biler.

Det skal bemærkes, at Ole Birch undervejs i interviewet også forsøgte at mistænkeliggøre Ulla ved at antyde, at hun nok hører til dem, der forsøger at piske en stemning op og skræmme tilhængerne fra at ytre sig. Det afstod Ulla klogt at svare på. Den slags udokumenterede beskyldninger rammer kun ophavsmandens troværdighed.

Og vel er der undertiden røget en finke af panden, når frustrerede modstandere har udtrykt sig på de sociale medier, men de tilhængere og de embedsmænd, der har deltaget i modstandernes debatmøder på Røsnæs, på Samsø, i Odder og ved høringen i Folketinget, er alle blevet hørt i en respektfuld atmosfære. Det gælder f.eks. Kattegatkomitéens profiler regionrådsformand Anders Kühnau, tidligere borgmester Uffe Jensen og Dansk Industris talsmand Michael Svane.

På det afsluttende spørgsmål om Ulla ville sætte natur og miljø over vækst, svarede Ulla klart ja. Ole Birch mente, at han balancerede hensynet til natur og vækst.

Gense interviewet på: [Deadline - 6. NOV 2021 22:30 | Se online her | DRTV](#)

Kattegat-forbindelse medfører ny jernbane tværs gennem det halve Sjælland

Ingeniøren den 11. november

Christian Rantorp

"Cowi sammenligner linjeføringer i en ny analyse af landanlæggene til en kommende Kattegatforbindelse. På Sjælland ser der ud til at være en klar favorit.

Hvis en Kattegatforbindelse rammer det nordvestlige Sjælland, skal der lægges nye dobbeltspor på omkring 60 kilometer gennem byer og natur, der hidtil har været fri for store jernbaneanlæg. Og nu skal den rette linjeføring findes. Blandt rækken af linjeføringer bliver mennesker og natur generet mindst muligt, hvis jernbanedelen til en kommende Kattegatforbindelse har sin østlige begyndelse i Fjenneslev uden for Ringsted og skærer op gennem Sjælland og ud til nordvestkysten".

Rapporten om landanlæggene vil vi orientere mere om i næste Nyhedsbrev. Men bemærk at der nævnes en linjeføring, som generer mennesker og natur "mindst muligt". Det forslag, som der refereres til, vil gennemskære en unik ådal nord for Tissø. En uoprettelig ødelæggelse af et enestående landskab.

På Røsnæs frygter borgerne, at en bro til Jylland vil ødelægge landskabet

Information, den 12. november

Bo Elkjær

Bo Elkjær belyser i artiklen den generelle tendens til, at anlægsprojekter inddrages i kommune- og regionrådsvalg og fokuserer specielt på motorvejsmodstandernes kritik af Kattegatforbindelsen.

Venstremanden Uffe Jensen, der ved interviewet var borgmester i Odder, så helst at bromodstanderne holdt deres kritik af Kattegatforbindelsen ude af valgdebatten. Han siger:

"Jeg er virkelig meget overrasket over, hvor meget Kattegatforbindelsen fylder i et kommunalvalg, som jo mere bør handle om minimumsnormeringer og velfærd og de ældre. Jeg synes, at man må have respekt for, at vi har kommunalvalg, kommunerne tager sig af det nære, så har vi regioner og så har vi Folketinget. Man er nødt til at bakke op om det system. Jeg noterer mig, at der er et markant flertal på Christiansborg bag beslutningen om forundersøgelsen. Det har jeg den dybeste respekt for, det er sådan, demokratiet fungerer."

Niels Erik Danielsen, som blev valgt ind i kommunalbestyrelsen for Enhedslisten i Kalundborg, citeres for en anden demokratiopfattelse:

"Demokrati handler om meget mere end bare at rette sig efter, hvad magthaverne siger. Demokrati handler om at få indflydelse det sted, hvor man bor. Hvis det er truet, så er det helt naturligt, at folk begynder at reagere"

Louise Paaschburg, der er aktiv i kampen mod broen, ser heller ingen grund til betænkelighed:

"Jeg vil aldrig klandres for, at jeg ikke gjorde noget. Det kan ikke nytte noget bare at sidde foran fjernsynet og brokke sig. Op af stolen!"

John Holten-Andersen, formand for NEJ til motorvej på Røsnæs, har heller ingen betænkeligheder ved at starte en lokal debat, selvom den formelle beslutning om projektet skal tages i Folketinget. John siger i interviewet:

"Det betyder noget inde på Christiansborg, om de fornemmer, at der er en lokal modstand. Hvis ikke de fornemmer modstanden, og hvis de tror, at de bare kan trække det her ned over hovedet på folk, uden at de protesterer, jamen, så kører de bare videre. Men når man mærker, at 'hele kommunalbestyrelsen på Samsø er imod,' eller 'der er ingen i Kalundborg, der mener, at der skal være motorvej på Røsnæs,' så må man tage bestik af det. Mere ufølsomme er de trods alt ikke inde på Borgen"

Bo Elkjær talte også med daværende borgmester Marcel Meijer, der var til COP26-møde i Glasgow. Meijer peger på Samsøs ry, som foregangskommune på den grønne omstilling:

"Vi har et nærsamfund, som bliver udvisket, hvis vi får den forbindelse. Nu er jeg på COP26, men hele den tanke om, at vi skal være foregangskommune i den grønne omstilling, det giver ingen mening, når der går en motorvej tværs over øen. Vi bliver bombarderet tilbage til nul".

Kære kulsorte politikere: Hold jeres beskidte fingre fra Kattegat

Kristeligt dagblad, den 20. november

Christoffer Emil Bruun:

Også Kristelig Dagblad har haft Kattegatforbindelsen til debat. Bruun, som er fast klummeskriver, kommer godt rundt om problemerne. Bruun har også fokus på manglen af debat om projektet, og han er meget direkte i sit ordvalg:

"Det mest bemærkelsesværdige ved idéen er måske manglen på offentlig opmærksomhed og debat. En magtfuld lobby af kulsorte regionspolitikere og borgmestre forsøger at skubbe projektet igennem uden den nødvendige diskussion. En af dem er den genvalgte borgmester i Aarhus, Jacob Bundsgaard (S). Han bryster sig af "grøn klimapolitik og omstilling med omtanke". Men Kattegatforbindelsen er end ikke en del af hans valgmateriale".

Og følgende svada viser, at forfatteren har gennemskuet postulaterne om projektets klimaforbedringer og om de irreversible naturødelæggelser:

"En bro for biler og tog over Kattegat vil sikkert blive præsenteret som en bæredygtig forbindelse, men det er selvfølgelig en åbenlys løgn.

Der skal ikke meget sund fornuft til at gennemskue, at en bro over Kattegat vil være en miljømæssig katastrofe. Den vil booste biltrafikken, og den vil ødelægge en række af de værdifulde naturområder, vi har så få af i landet. Både Røsnæs og Samsø bliver smadret til ukendelighed".

Og Bruun konkluderer:

"Da man i 1930'erne byggede de første store broer i Danmark, var det en rigtig god idé at knytte landet sammen med faste forbindelser, ligesom Storebæltsbroen var indlysende rigtig. Men her i det 21. århundrede er verden anderledes. Vi kan arbejde i toget, vi kan mødes over nettet, vi er ikke afhængige af kortere transporttid på samme måde som før".

"Kattegatforbindelsen er alt det, vi ikke har brug for i fremtiden".

Godt jeg er død, inden støjhelvedet når min baghave

POV (netbaseret nyhedsbrev), den 20. november,

Dorte Toft:

"Fra brotilhængeres side messes vækst og sparet tid, når motorvejsprojektet over Samsø skal sælges. Fra modstandere af en Kattegatbro messes trussel mod klima og natur. Vækst kontra klima? For mange er den stillingtagen svær, og for en del helt abstrakt. Støj er imidlertid såre konkret. I forvejen plages 1,5 millioner danskere af støj, der ligger over Danmarks i forvejen for høje støjgrænse".

Journalisten Dorte Toft kommer godt rundt om problematikkerne. Hun anser især støjforureningen for at være et meget konkret problem og påpeger, at støj henover vand breder sig meget længere end støj hen over landjord. Som Toft så rammende siger om støjdæmpende foranstaltninger:

"Men politikernes typiske løsning på motorvejsstøj svarer til et plaster på et åbent kraniebrud"

Undervejs afviser Toft også Ole Birch Olesens argument om forsyningssikkerhed og afslutningsvis stiller hun dette retoriske spørgsmål:

"Hvad om politikere, embedsværk og deres motorvejsrådgivere udviste samme tidlige omsorg for mennesker som for rastefugle, padder og fredede blomster?"

51 minutter med fokus på Kattegatforbindelsen

Radioudsendelse på Radio 4, den 22. november kl 9:00 til 9:51

Ida-Sofie Sellerup

Udsendelsens lytterpanel bestod af Vibeke, 68-årig sosuassistent i Beder, og Frederik på 34, som bor i Djursland. De var to meget reflekterende lyttere, som både så fordele og ulemper ved Kattegatforbindelsen. De blev enige om, at der måske var andre muligheder for at forbedre infrastrukturen og undgå trængsel end anlæggelse af en ny bro. F.eks. kunne man aflaste Storebæltsbroen i trængselstimerne, hvis man gav rabat for at køre over udenfor 'rush hours'.

Journalisten interviewede også Michael Svane fra Dansk Industri, som forudser, at der bliver et fremtidigt behov for yderligere forbindelser samt for større robusthed i infrastrukturen.

Svane fremhævede, at togbanen på forbindelsen ville give den kollektive trafik et skub fremad. En togtur på godt en time fra Aarhus til København vil få flere til at vælge den kollektive trafik fremfor den individuelle biltur og indenlandsk flyrejse og således nedsætte CO₂-udledningen.

Det er utvivlsomt, at togforbindelse over Kattegat vil medvirke til nedbringelse af CO₂-udledningen, da rejsende vil komme hurtigere fra Øst- til Vestdanmark med tog, og derfor i stigende grad vil vælge toget fremfor bilen og flyet.

MEN, det helt store MEN, er at tog over Kattegatforbindelsen måske ikke bliver til noget. Over halvdelen af Kattegatforbindelsens pris går til togbanen og skal betales over skatten. Motorvejen over Kattegatforbindelsen påstås at kunne blive betalt ved brugerbetaling.

Svane fik også sagt at *"der sagtens kan blive tale om tunneller"*, med en hurtig tilføjelse *"helt eller delvist"*. Tilføjelsen er vigtig, fordi tunneller er voldsomt meget dyrere end broer, og det er begrænset, hvad projektet kan finde af midler til de dyre løsninger.

Sellerup interviewede også Kresten Bjerre, radikalt kommunalbestyrelsesmedlem i Odder, medlem af Østjyder mod Kattegatforbindelsen og initiativtager til Den Nye Kattegatkomité.

Bjerre ser to overordnede linjer i modstanden:

- De landspolitiske hensyn, som handler om klimaet, hvor CO₂-udledningen ved anlæggelsen aldrig kan retfærdiggøres, samt en natur, der skal bevares, fordi den er uerstattelig og vil få stadigt højere værdi i fremtiden.

- De lokale hensyn, hvor ødelæggende støj og manglende naturhensyn vil skade de berørte områder og nulstille den positive udvikling af bosætningen, som er i gang.

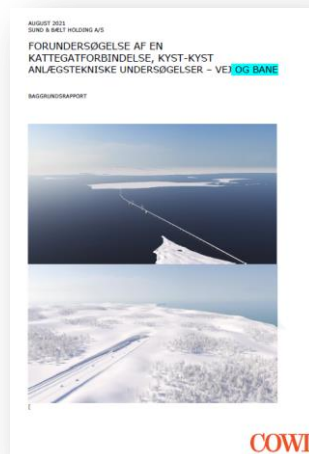
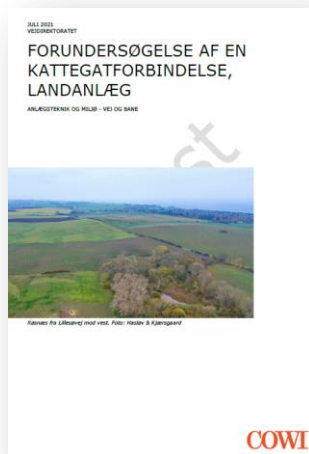
Bjerre vurderede også, at Kattegatforbindelsen bliver langt mere kostbar, fordi Folketingets klimamål bliver dyrere at opfylde, efterhånden som CO₂-afgiften stiger. Når afgiften bliver på 1500,00 kr pr tons stiger prisen på Kattegatforbindelsen med 5 milliarder.

Kresten Bjerre konkluderer at omkostningerne i hans optik bliver langt, langt større end fordelene og lover, at modstanden vil fortsætte usvækket med fokus på to elementer:

- Mobilisering af den folkelige modstand
- Påvirkning af politikerne, bl.a. gennem modstandsforeningerne og Den Nye Kattegatkomité

Forundersøgelse af en Kattegatforbindelsen

Anders Jørn Jensen fra NEJ til motorvej på Røsnæs har via aktindsigt skaffet et udkast til COWI's delrapport om landanlæg. Ulla Holm har ligeledes efter aktindsigt fået adgang til udkastene til Anlægstekniske undersøgelser og Miljøundersøgelser.



Rapporten om landanlæg kan du hente via linket herunder:

[A133652-003 Teknik og miljø vej og bane Jylland \(kattegatforbindelsenejtag.dk\)](https://www.kattegatforbindelsen.dk/A133652-003_Teknik_og_milj%C3%B8_vej_og_bane_Jylland_(kattegatforbindelsenejtag.dk))

Med venlige hilsener fra bestyrelsen:

***Anders Baun Sørensen, Anne Grethe Olsen, Arne Krogh,
Lars Nicolaisen, Lone Matthiesen, Mogens Bo Thomsen og Ulla Holm***

