



STOP motorvej over Samsø

Nyhedsbrev nr. 29

Marts 2023

Kære medlem,

Vi fokuserer denne gang på fire emner:

- STOPMOS' generalforsamling den 15. april
 - Fælleshøring med brotilhængerne på Christiansborg
 - Præsentation af bestyrelsen i *Kattegatforbindelse Nej tak*
 - Brevet: Langsigtet planlægning er nødvendig for at løse trængselsproblemerne på vejene
- God læselyst!

Generalforsamling i STOP motorvej over Samsø

Den 15. april kl 14:00-16:00 afholder vi Generalforsamling i Energiakademiet.

Du kan indsende forslag til behandling indtil den 1. april.

Endelig dagsorden er tilgængelig på vores hjemmeside senest den 8. april, se: [STOP Motorvej over Samsø \(stopmotorvejoversamsøe.dk\)](https://stopmotorvejoversamsøe.dk)

Der skal vælges/gen vælges fire bestyrelsesmedlemmer.

Hvis du har lyst til at gøre en indsats i bestyrelsen, skal du melde dit kandidatur senest den 1. april.

Skriv til vores mailadresse: nejtilbro@gmail.com

Dialog med brotilhængerne på Fælleshøring

Som modstander af motorvej over Samsø, kan man godt blive ædende ond i sulet på tilhængerne af en fast Kattegatforbindelse.

Så kan man godt komme til at tænke: *"Hvorfor kan du ikke forstå, at det projekt er splittende og sindssygt? Er du dum eller hvad?"*

Men så er det, at man lige skal slå koldt vand i blodet. Trække vejret dybt. Tælle til ti. Og tænke:

"Hvis jeg skal så tvivl i hans sind. Hvis målet er at få ham til at se kritisk på Kattegatforbindelsen, hvis jeg vil påvirke hans overbevisning, skal jeg måske være lidt mere diplomatisk. Og pædagogisk"

Og så konkluderer man: *"Jo mere uenig du er med din modstander, jo pænere skal du tale til ham"*.

Ligesom Clement Kjærsgaard siger til deltagerne i Debatten.



For tiden taler vi pænt med Kattegatkomitéen. Vi er faktisk ved at planlægge et fælles arrangement på Christiansborg. Kattegatkomitéen skal stille med tre oplægsholdere, og det skal vi også. Tre temaer med relation til Kattegatforbindelsen blev udpeget: Trafikudviklingen, Klimaet og Økonomien.

Sammen valgte vi Lene Johansen (billedet) der som moderator skulle sikre en afbalanceret debat, og at vi efterlever Kjærsgaards ord.

Vi satser på, at vores formænd og næstformænd kan overbevise politikerne om, at ulemperne og usikkerhederne ved projektet er vigtigere end den vækst, som tilhængerne sværger til.

Vi var nået langt med planlægningen. Fællessalen på Christiansborg var reserveret den 20. april.

Alt var nøje planlagt. Partiernes 12 transportordførere og formanden for Transportudvalget, Ramus Prehn blev inviteret den 18. februar (altså mere end to måneder før arrangementet). Vi anser transportordførerne for at være en meget væsentlig målgruppe for vores oplysningsarbejde.

Det var planlagt, at modstandsforeningerne skulle repræsenteres af:

- Anna Dyrvig, formand for landsorganisationen *Kattegatforbindelse Nej Tak*. Anna taler over emnet Trafik
- Ulla Holm, vores næstformand holder vores oplæg om Natur, Miljø og Klima
- Peter Askjær, vores formand belyser økonomien bag Kattegatforbindelsen, som vi ser den.

Desuden indgik Jacob Bregnballe, næstformand i *Nej til motorvej på Asnæs*, som repræsentant for modstandsforeningerne på Sjælland i planlægningen af arrangementet.

I sidste uge havde vi modtaget et afbud og en tilmelding til høringen. 11 transportordførere havde ikke svaret på indbydelserne, og vi gjorde os klar til at rykke dem for svar....

Så: I fredags den 10. marts meddeler Michael Svane, at han havde hørt, at alle transportordførerne skal til Transportmesse i Herning den 20. april.

Al planlægning i.f.m. den 20. april har altså i første omgang været forgæves.

STOPMOS har imidlertid ikke tabt modet. For tiden arbejder vores formand og næstformand sammen med de andre foreninger ihærdigt på at finde en ny dato.

Vi vender tilbage, når vi har nyt.

Efterskrift: Ved vores høringer i 2021 (den 6. september) og i 2022 (den 28. april) udeblev hovedparten af transportordførerne også. Vi tænkte, at det var fordi, at vi havde været for sent ude med invitationerne.

I 2021 meldte Benny Engelbrecht afbud den 6. september, med oplysning om, at han samme morgen havde modtaget invitationen. Hans invitation var afleveret i Christiansborgs postafdeling den 17. august. Det havde altså taget 20 dage at transportere hans post 350 meter (hen til Transportministeriet, Frederiksholm Kanal 37).

Transporten af Transportministerens post: 20 dage.

Vi havde denne gang håbet, at et varsel på to måneder ville give ordførerne mulighed for at få høringen ind i kalenderen. Eller melde afbud.

Bestyrelsen i Kattegatforbindelse Nej tak



Vores søsterorganisation

Kattegatforbindelse nej tak har nyligt holdt generalforsamling og fik nyvalgt to bestyrelsesmedlemmer.

Fra venstre:

- Jarl Abrahamsen (nyvalgt)
- Bodil Just
- Anna Dyrvig (formand/talskvinde)
- Bente Lyngesen (kasserer)
- Søren Stockmarr (nyvalgt) og
- Finn Vesterlund (næstformand)

Søren indgår også i STOPMOS' bestyrelse, og det giver mulighed for, at vi kan koordinere vores arbejde i endnu højere grad end hidtil.



Hidtil har udviklingen af infrastrukturen været præget af lokalpatriotiske transportordførere, som i tuskhandler har fået gennemtrumfet projekter, som har tilgodeset deres eget valgområde. Mest kendt er trafikmafiaen i Jylland, som til gengæld for at sige ja til Storebæltsbroen fik gennemført hjemlige motorveje, hvis berettigelse er tvivlsom.

Det er vores holdning, at trafikudfordringerne skal planlægges ud fra mere overordnede betragtninger. Svaret på trængsel er ikke mere asfalt. Der skal søges andre veje, hvis vi ikke vil ødelægge endnu flere områder med støj og forurening.

Det er der heldigvis en stigende bevidsthed om.

Kattegatforbindelse Nej Tak sendte den 24. januar et brev til Transportministeren og transportordførerne om behovet for nytænkning om trafikudviklingen. Brevet har mange gode argumenter, som vi synes, du skal kende. Og til opfordringen til at stoppe planerne om en fast Kattegatforbindelse, kan vi kun råbe: "HØRT, HØRT, HØRT"

Trængsel løses ikke langsigtet med en ensidig satsning på flere motorveje og broer

En fast Kattegatforbindelse vil medføre øget trængsel i Aarhus og København

I foreningen **Kattegatforbindelse Nej Tak** opfordrer vi til, at planerne for en fast Kattegatforbindelse stoppes helt nu. Tidens udfordringer kalder i stedet på, at I politikere kommer op i helikopteren og ser på en overordnet og langsigtet mobilitetsstrategi i stedet for at fokusere på et enkeltstående mega-projekt, hvor udgangspunktet er en årtier gammel drøm om at komme hurtigt fra Aarhus til København.

En af de helt store mobilitetsudfordringer er trængsel og mangel på transportalternativer til bilkørsel i de tætbeboede områder, særligt i og omkring København og Aarhus. Netop derfor er det vigtigt at bemærke, at der i forundersøgelsen til en fast Kattegatforbindelse forventes en ekstra trafikstigning på 15.800 biler i døgnet SOM FØLGE AF, AT BROEN BYGGES.

Der er altså tale om en EKSTRA trafikbelastning (et trafikspring) på 29 % på Storebæltsbroen og Kattegatforbindelsen tilsammen, hvis Kattegatforbindelsen bygges. Det er helt nye bilture, som vil blive skabt, fordi muligheden vil være der. En fast Kattegatforbindelse vil med andre ord animere til endnu mere bilkørsel.

Vi kan ikke bygge os ud af trængselsudfordringer

Den tidligere Trængselskommission, ingeniørfirmaet Niras og andre aktører har gentagne gange påpeget, at vi ikke kan bygge os ud af trængselsudfordringer, men er nødt til at tænke ændret adfærd ind i en overordnet mobilitetsstrategi. I Aarhus har kommunens mobilitetsafdeling i august 2021 skrevet:

"Vejkapaciteten kan med andre ord ikke følge med trafikudviklingen. Mange steder i kommunen er der dog ikke plads til at udvide vejarealet og mere trafikareal i byen medfører også negative miljøpåvirkninger i form af støj og forurening. Det er derfor ikke nødvendigvis fysisk muligt, økonomisk hensigtsmæssigt eller klimamæssigt bæredygtigt "at anlægge sig ud af" udfordringen med den stigende biltrafik."

Kort sagt kan vejene ind til og i selve Aarhus ikke rumme et ekstra trafikspring fra en fast Kattegatforbindelse – og problemet vil være det samme omkring København.

https://www.dropbox.com/s/niwl3nydmlv7zlh/20210818_notat-om-aarhus-kollektive-trafik.pdf?dl=0

De rigtige beslutninger, skal træffes, hvis trængslen skal minimeres

Hvis vores større byer ikke skal sande til i trængsel, skal der lægges en fremtidig mobilitetsplan, som sætter mål for en bredspektret indsats. Og særligt skal vi erkende, at vi ikke skal kunne køre i vores bil på alle tider af døgnet overalt i Danmark – vi skal tilbydes gode, billige og effektive alternativer. Her er nogle få eksempler af en lang række tiltag, som en mobilitetsplan burde adressere:

- Vi skal udnytte vores eksisterende vejnet og ressourcer mere optimalt. Gennem geografisk og tidsmæssig differentieret road-pricing vil meget privat transport kunne forskydes – ligesom DSB bruger prisen på billetter til at udjævne rejseaktiviteten.
- Statslig støtte til kollektiv trafik skal øges, så billetpriserne bliver attraktive. I øjeblikket hæves billetpriser, og busruter nedlægges, hvilket er katastrofalt for trængselsudfordringerne. DSB burde f.eks. slippe for afgift over Storebæltsbroen.
- Belønning af virksomheder, hvis ansatte arbejder hjemmefra eller fra virksomhedens satellitkontorer tæt på medarbejdernes bopæl.
- Belønning af privat samkørsel
- Park and Ride anlæg anlagt ved knudepunkter uden for de større byer, så man kan tage offentlig transport med hyppige afgang ind til centrum.

Fremtiden kalder måske på et mobilitetsdirektorat?

I stedet for at bruge enorme ressourcer på en forældet fast Kattegatforbindelse uden visioner for fremtidig mobilitet, burde området gentænkes i en ny organisering uden siloopdeling af drift og udvikling af veje, togbaner, bus, færger, byplanlægning med mere, så der bliver sammenhængende visioner for at mindske trængsel i fremtiden.

Læs også Anne Christoffersens og Jan Larsens fremragende artikel fra 2021:

<https://www.niras.dk/indsigt/fremtiden-kalder-maaske-paa-et-mobilitetsdirektorat/>

Vi opfordrer transportministeren og folketingets transportordførere til at standse projektet omkring en fast Kattegatforbindelse nu, fordi den rigtige og fremtidssikre beslutning er, at der i stedet skal bruges tid på visioner for mobilitet og planer, der rækker langt ud over at bygge flere motorveje og broer.

Har du husket at betale kontingent for 2023?

Hvis du kan svare ja, siger vi TAK

Hvis ikke, kan du stadig nå det.

Vi skal undgå motorvej over Samsø og kampen koster penge.

Og igen i år er kontingentet kun 100 danske kroner.

***Du kan betale via Mobile Pay: 70 60 30 og via
Bankkonto: 2190-6292352245 (Nordea).***



