



STOPMOS Stop motorvej over Samsø

Nyhedsbrev nr. 41

Juli 2025

NYT OM:

- Illustration af støjen fra en Kattegatforbindelse over Samsø
- Sund & Bælts opkøb af Halsskov Havn
- Svalegangens teaterforestilling om Kattegatforbindelsen
- Hvad er Beta ALIA CX300?

Illustration af støjen fra en Kattegatforbindelse over Samsø

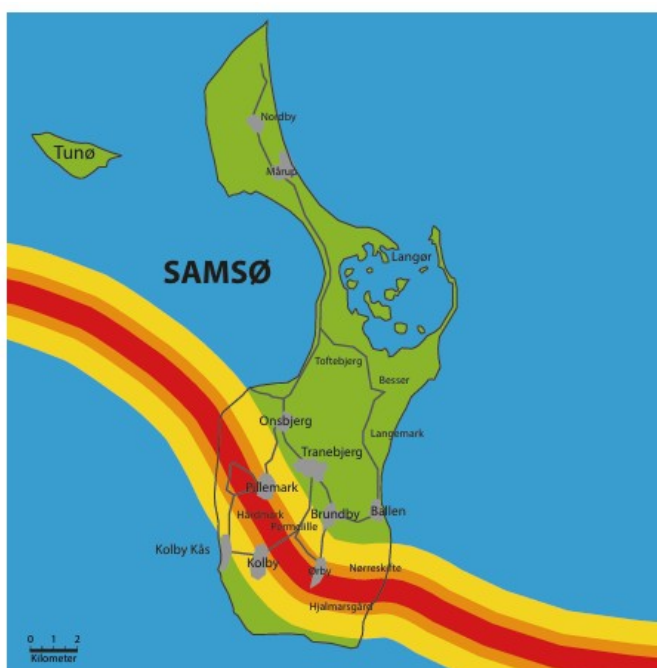
Modstandsforeningerne mod Kattegatforbindelsen har udarbejdet landkort, som viser hvilke områder, der bliver generet af støj, hvis Kattegatforbindelsen bliver til noget. Herunder præsenterer Peter Askjær støjkortet for Samsø.

Utallige gange har vi berettet om de støjgener, som en fast Kattegatforbindelse vil medføre. Og med rette, for støj er en af de største miljøproblemer i Danmark og i det store udland.

Støj er beviseligt skadeligt for helbredet. Støjen stresser kroppen og øger risikoen for blodpropper, diabetes, depression og en generel for tidlig død. Et omfattende datagrundlag helt tilbage fra slutningen af 1960'erne har i Danmark sikret forskningsresultater af høj klasse. Der er fuld evidens for sammenhængen mellem støj og visse typer af sygdomme.

En Kattegatforbindelse som forventeligt vil blive benyttet af 35.000 bilister dagligt, vil øge støjniveauet og flytte Samsø fra Roens Mekka til Støjens Højborg.

Vores kort illustrerer, hvorledes støjen fra forbindelsen vil sprede sig på øen. Kortet er udarbejdet efter officielle danske normer. Disse er baseret på gennemsnit over døgnet og viser derfor ikke det maksimale støjniveau. Der kan derfor være tidspunkter på døgnet, hvor støjniveauet kan være endog meget højere end illustrationen viser.



- 2 km: 45-55 dB - Områder med irriterende støj
- 1 km: 55-65 dB - Områder med stærkt generende støj
- 500 m: 65-80 dB - Områder med sundhedsskadelig støj

Trafikstøj gør os syge

Trafikstøj er et alvorligt sundhedsproblem. Trafikstøj ved hjemmet kan man ikke fjerne sig fra eller slukke for. I Danmark findes der kun vejledende grænseværdier og ingen lovgivning for trafikstøj. Som støjramt borger har man ingen rettigheder, selv om man kan risikere at blive alvorligt syg af støjen. Nye forskningsresultater viser, at hvis man over en årrække udsættes for vejstøj over 55 dB, så har man forhøjet risiko for at udvikle bl.a. Alzheimers, demens, blodprop i hjertet og diabetes. ⁽¹⁾

(1) Dansk forskningsprojekt fra SDU, RUC, OUH og KU om sammenhæng mellem støj og udvikling af demenssygdomme.



Læs mere på: www.stopmos.dk

Store dele af sydøen vil befinde sig i et sandt støjhelvede. Og så tegner kortet måske endda ikke det fulde billede, idet en fast forbindelse må antages at medføre en eksplosion i antallet af endagsturister i bil, som i løbet af et par timer vil "se" vores dejlige ø. Vores små veje kan slet ikke håndtere en sådan trafik, og støjen herfra vil genere den del af øen, som ikke er blevet støjplaget af selve forbindelsen.

El-biler er ikke løsningen på støjproblemet, idet de er tungere og udstyret med bredere dæk end andre biler – og derfor støjer de mere selv ved en middelhastighed.

På kortet kan du se, hvorledes støjen vil spredes på store dele af øen i vindstille vejr. Med en frisk vind fra sydlige retninger vil også Tranebjerg ligge direkte i støjbæltet.

Kampen imod en Kattegatforbindelse fokuserer i høj grad på bevarelsen af den unikke ro på Samsø. Den er et særkende for øen.

Den ro skal vi bevare.

Sund & Bælts køb af Halsskov Havn

I forsommeren oplyste TV2 Øst, at det statslige selskab Sund & Bælt havde købt Halsskov Færgehavn og vores gamle Samsøfærge, Broen, for syv millioner kroner.

Sund & Bælt offentliggjorde købet af havnen den 19. maj.

Formålet med købet er angiveligt at sikre forsyningssikkerheden i tilfælde af en længerevarende lukning af Storebæltsbroen.

Sund & Bælt

Sund & Bælt udvikler og driver på statens vegne store infrastrukturprojekter som Storebæltsbroen, Øresunds-forbindelsen og Femern Bælt-tunnelen, men de foretager også ejendomshandler, som understøtter mobilitet og forsyningssikkerhed.

Sund & Bælt driver blandt andet havnene,

- *Spodsbjerg og Taars samt Ebeltoft og Odden.*

Brotilhængerne og Sund & Bælt har i årevis argumenteret for, at endnu en fast Kattegatforbindelse vil:

- skabe **sammenhængskraft**
- sikre **forsyningssikkerhed** mellem Øst- og Vestdanmark, hvis Storebæltsbroen bliver blokeret

Argumentet om sammenhængskraft har vi i **Grøn bog om Kattegatforbindelsen** beskrevet som tomme flasker. Sammenhængskraft er et resultat af et samfund i balance, af en befolkning og et demokrati, som er kendetegnet ved nogenlunde ensartede livsbetingelser og muligheder. En bro vil ikke forbedre, men snarere forringe sammenhængskraften. En bro vil øge befolkningstallene i vores to største byer og gøre det dyrere at bo i byerne. Så meget dyrere at det kun er de velstillede borgere, der har råd til det. En bro fremmer ikke sammenhængskraften, men øger uligheden i befolkningen og skader dermed sammenhængskraften.

Nok om det i denne omgang, lad os se på forsyningssikkerheden.

Bromodstandernes foreninger har i årevis stillet spørgsmålstejn ved, om en fast Kattegatforbindelse sikrer forsyningssikkerhed. Forestil dig en krisesituation, hvor Storebæltsbroen sættes ud af drift i længere tid.

Det kunne være på grund af en naturkatastrofe som jordskælv eller en påsejling. Det kunne også være en fremmed magt, der saboterer Storebæltsbroen. I tilfælde af sabotage vil det kun kræve sabotage af yderligere en bro, så er forsyningssikkerheden mellem landsdelene effektivt afbrudt.

Derfor ser vi det som en større garant for forsyningssikkerhed, hvis der opretholdes effektive færgeforbindelser mellem landsdelene som supplement til den nuværende Storebæltsbro. Ekstra færger kan indsættes umiddelbart efter en bro nedbrud, mens genopbygning af en bro er en langvarig affære.

Vi håber, at Sund & Bælts opkøb af Halsskov Færgehavn skyldes, at de har indset, at vi sikrer forsyningssikkerheden bedst ved at bevare mulighederne for at indsætte færger i stedet for at anlægge endnu en bro.

Postulatet om, at to broforbindelser over Kattegat er garanti for forsyningssikkerhed, klinger i hvert fald lige så hult, som at en ny bro øger sammenhængskraften i samfundet.



M/F BROEN

Sejlede på Samsøruten fra 1966 til 1992. Dengang hed hun Kalundborg.

Og det var under DSB. Det betød blandt andet, at hvis DSB's tog fra København var forsinket, kunne du opleve, at togføreren ringede til færgen og fik den holdt tilbage, så togpasserne nåede færgen.

Det var tider.

Siden har hun været "eventskip" både i København og i Aarhus, og nu ejes hun så af Sund & Bælt.

Kattegatforbindelsen tragedie eller komedie?

Teatret Svalegangen i Aarhus har til maj 2026 premiere på en forestilling om Kattegatforbindelsen

Vi tænker nok, at det mest må være en tragedie, for kan man forestille sig noget værre?

Der er premiere den 2. maj og vi forsøger at få billetter og arrangerer en fælles tur til Aarhus.



I teatrets præsentation bruges beskrivelsen "brolagt satire" og de skriver følgende:

KATTEGATFORBINDELSEN er en satirisk forestilling, der skarpt og humoristisk sætter fremskridtet under lup.

På den ene side af den planlagte bro står Steen, naturens mand, der med glød og lærkesang kæmper for at redde øens sjæl fra motorvejens larmende beton.

På den anden side Eva Jakobsen, den pragmatiske politiker, der med tørre tal og en hvid sikkerhedshjelm forsvarer broen som Danmarks fremtid. Men kan selv Eva blive i tvivl, når hun i grøftekanthen pludselig fører en samtale med en særlig butsnudet løvfrø?

KATTEGATFORBINDELSEN tager dig helt tæt på klimakampen og spørger: Hvad er vi villige til at ofre – og hvad betyder "fremskridt" egentlig?

STOPMOS glæder sig over, at Kattegatforbindelsen bliver et tema i kulturlivet. Vi er overbeviste om, at jo mere opmærksomhed og oplysning om Kattegatforbindelsen befolkningen får, des større bliver modstanden.

STOPMOS arrangerer en fællestur til Svalegangens forestilling i starten af maj 2026. Vi orienterer dig, når vi har fået en aftale med Svalegangen.

Hvad er Beta ALIA CX300?

Nej det er ikke navnet på Elan Musks søn, men navnet på en lille fem-personers flyvemaskine, som flyver på batteri.

En prototype af CX 300 landede i sidste uge i Danmark. Og lufthavnsdirektør Christian Poulsen og transportminister Thomas Danielsen er begejstrede. Lufthavnsdirektøren tror, at der inden 2030 kan produceres lignende flyvemaskiner, som kan medtage 60 passagerer. Så kan vi nå ethvert hjørne af Danmark inden for en time.



Beta ALIA CX300

Kan flyve op til 620 km på en batteriopladning.

Tophastigheden er 280 km i timen.

Kan medtage 5 passagerer.

En time i luften koster en tyvendedel af hvad en sammenlignelig traditionel flyver koster.

Transportministeren fremhæver økonomien: CX 300 kan holdes i luften i en time for 108 kr, mens driftsomkostningerne for en sammenlignelig traditionel flyvemaskine kræver omkring 2230 kr. Og ministeren jubler over udsigten til at vi kan flyve endnu mere i fremtiden, end vi gør i dag.

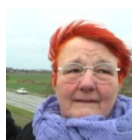
Ifølge AI (programmet, jeg bruger, hedder meget passende Copilot) forventes produktionsomkostningerne i sammenligning med de traditionelle flyvemaskiner at være konkurrencedygtige.

Det lyder næsten for godt til at være sandt. Så det ender nok, som med så mange andre luftkaster: Det var for godt til at være sandt!

Varm luft fra vores vindbøjtel af en transportminister, tænker vi.

Men hvis vi tager fejl i vores pessimistiske forudsigelse, har vi vel endnu et argument for at Kattegatforbindelsen ikke er fremtidens løsning på transport mellem Øst- og Vestdanmark. Hvorfor bygge endnu en bro, hvis du kan komme dobbelt så hurtigt frem med en lille lækker flyvetingest?

Varme sommerhilsner fra



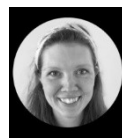
Anne Grethe



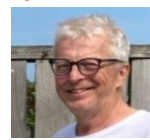
Begitta



Helle



Marie



Mogens



Peter



Ulla



PS: Vi har stadig vejrbestandige skilte i formatet 50 x 70 cm liggende, som kan erhverves for 150 kroner.

Med skiltet siger vi NEJ TIL BRO og dermed støjen fra en Kattegatforbindelse.

Du kan kontakte formand, Peter Askjær på tlf. 2339 4744 eller næstformand Ulla Holm på tlf. 3027 3053, hvis du er interesseret i at købe skiltet.