



Generalforsamling 30. januar 2024
(Revideret den 28. januar 2024)

Formandens skriftlige beretning

Vi gik ind i 2023 med en forundersøgelse fra juni 2022 og ventede på et politisk udspil omkring de videre undersøgelser af klima og miljø, som det var lagt op til i presmeddelelsen fra Transportministeren fra juni 2022. Der kom ikke noget, og der er i skrivende stund endnu ikke fremkommet noget som helst. Der har fra officiel side været meget tavst, men der er flere indikationer på, at der fortsat arbejdes på en fast Kattegatforbindelse, og vi har i modstandsgrupperne ikke ligget på den lade side, men afholdt en del arrangementer i løbet af året.

Møde med trafikministeren 24. marts

24. marts deltog vi sammen med foreningerne fra Samsø, Asnæs, Røsnæs og Vestsjælland i et møde med transportminister Thomas Danielsen. Som ventet kom vi ikke fra mødet med konkrete svar, men vi havde fået mulighed for at fremlægge vores synspunkter.

Vi er ikke de eneste, der kæmper imod store og overflødige infrastrukturprojekter, og i løbet af foråret fik vi nærmere kontakt med flere grupper over hele landet, der siger "nej tak" til anlægsprojekter som trumfer klima, natur og demokrati i deres område.

Konference 29. april Christiansborg

Sammen med Amager Fælleds Venner, Beskyt Aarhusbugten, Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen, Byen for Borgerne – Stop Lynetteholm deltog vi i foråret i planlægningen af en konference på Christiansborg d. 29. april med titlen: *"Hvorfor trumfer store anlægsprojekter natur, klima og demokrati?"*

Baggrunden for dette samarbejde er blandt andet, at vi oplever, hvordan kommuner og stat sammen med offentlige selskaber, private entreprenører, konsulentfirmaer og investorer danner tætte alliancer, der fungerer som konsortier. Kristian Olesen, en af foredragsholderne, omtaler disse fora som "soft spaces", og de er ikke underlagt nogen form offentlig adgang. De samordner deres interesser og skaber ofte deres egne

regler for at få gennemført projekterne uanset omkostningerne for natur og klima eller protester fra borgerne. Beslutningerne tages typisk i lukkede fora, længe inden at der er set på konsekvenserne for natur og klima.

På konferencen d. 29. april afdækkede kompetente eksperter det system, der er opbygget for at sikre, at store bygge- og anlægsprojekter altid kan trumfes igennem med påstande om, at skaderne er minimale eller ikke væsentlige. Vi lyttede til Hans Thor Andersen, forskningschef i Institut for Byggeri, By og Miljø, Aalborg Universitet; Kristian Olesen, lektor, Institut for planlægning, Aalborg Universitet, Jacob Steen Møller, tidligere afdelingsleder på Dansk Hydraulisk Institut, Louise Faber, advokat ph.d., juridisk ekspert i VVM/MKV m.m. og Lone Kørnov, professor i miljøvurdering, Aalborg Universitet.

<https://arbejderen.dk/indland/konference-afdaekker-hvorfor-trumfer-store-anlaegs-projekter-natur-klima-og-demokrati/>

Høring d. 8.maj Christiansborg

Næste runde blev en høring på Christiansborg planlagt af ”Stop motorvej over Samsø” og Kattegatkomiteen – altså modstandere og tilhængere af projektet. Hver gruppe havde fundet frem til 3 oplægsholdere inden for emnerne trafik, klima/miljø og økonomi. Fra vores side fremlagde Hans Henrik Samuelsen, Peter Askjær og Ulla Holm vores synspunkter.

Lørdag d. 13.maj deltog vi i en demonstration sammen med flg. grupper: Mod Aarhus havneudvidelse, Det fælles Bedste og Bedsteforældrenes klimaaktion. Vi sang fællessange, og der blev holdt taler. I kan finde fotos og videoer på Facebook: Demonstration 13.maj 2023 mod klima-, natur- og miljøskadelige projekter.

Næstformand, Finn Vesterlund, sluttede sin tale med følgende opfordring:

” Politikerne må sadle om – klima, miljø og natur skal komme før økonomi. Ellers kommer vi i den situation, at klimaet og naturen slår tilbage, og det kan vi ikke styre. Så hør efter Christiansborg, - lyt til os.

Demokratiet lever kun, hvis de, det føres for, er en del af det.

Vi skal støtte og vælge de politikere, der ikke vil bruge mia. på vanvittige og uansvarlige projekter, som en fast Kattegatforbindelse til mindst 110 mia. - et overflødigt, CO2-udledende, naturødelæggende, ressourceforbrugende projekt, der vil skabe et trafikalt, tidsrøvende kaos i byerne og sundhedsskadende støj til borgerne – det er ikke det eneste projekt, hvor den sunde fornuft er blevet glemt. Lad mig blot nævne havneudvidelsen her i Aarhus.

Lad os stoppe en fast Kattegatforbindelsen.

Lad os stoppe en havneudvidelse i Aarhus

Lad os stoppe de anlægsprojekter, der trumfer natur, klima og demokrati.

Lad os kæmpe sammen, så en mangfoldig og grøn verden kan være en del af vores liv!"

Link til Finn Vesterlunds tale <https://fb.watch/laHMR2Z321/>

Grundlovsdag mandag d. 5.juni organiserede vi på meget kort tid en demonstration fra kl.11 – 13 mod en fast Kattegatforbindelse på indfaldsvejene til Testrup, hvor der var stort grundlovsmøde med bl.a. Jacob Bundsgaard, Pia Olsen Dyhr og Søren Pape. Vi fik "thumbs up" og "godt gået" fra de mange, der skulle til grundlovsmøde. Demonstrationen blev afholdt efter aftale med højskolen, som for øvrigt på deres morgensamling nævnte, at vi kom. Det medførte, at mange af de unge mennesker kom ud til os for at spørge og hjælpe til – virkelig positivt. I løbet af grundlovsmødet fik formanden, Anna Dyrvig lejlighed til at tale med Pia Olsen Dyhr, og de var da ganske enige om, at vi ikke skulle have en fast forbindelse over Kattegat.

Se videoen med Pia og Anna https://fb.watch/laJem9Df_K/

Og videoen med de unge mennesker, der besøgte os: <https://www.facebook.com/100000770938802/videos/817240530106669/>

Nyt fra Danmarks Naturfredningsforening og Kattegatforbindelsen

Mange har efterlyst en klar udmelding fra DN angående deres holdning til Kattegatprojektet. Det kom endelig 2. pinsedag, 29. maj, i forbindelse med en videohilsen fra Sebastian Jonshøj, vicepræsident i DN, hvor han utvetydigt giver udtryk for modstand mod Kattegatprojektet med udtalelsen: "Kattegatforbindelsen forekommer unødvendig og kontraproduktiv i forhold til natur og klimamål." Anledningen var et støttearrangement, som gruppen, Nej til Kattegatforbindelsen og Højhastighedstog i Vestsjælland havde arrangeret.

Se Sebastians hilsen: https://www.youtube.com/watch?v=ZVo-kb__ITE

Concito skriver 14. juni 2023

Vi kan kun være enige med Concito, derfor citeres fra et af deres indlæg:

Grøn omstilling kræver ny tilgang til infrastrukturbeslutninger.

Mange lande, Danmark inklusive, kæmper med at nedbringe CO2-udledningerne fra transport, især vejtransporten, som står for hoveddelen. Alligevel investerer mange lande i mere vejinfrastruktur, som typisk vil føre til mere trafik og dermed gøre det sværere at nedbringe de samlede emissioner fra vejtransport.

I Danmark er et forholdsvis frisk eksempel på det 'Infrastrukturplan 2035'. Selvom den indeholder tiltag, der reducerer udledningerne, så er der også mange projekter, som trækker i den forkerte retning. Og i fravær af en plan for at reducere sektorens

udledninger i henhold til vores mål om klimaneutralitet i 2050, så kommer Infrastrukturplan 2035 i konflikt med vores klimamål.

Link til artiklen: <https://concito.dk/concito-bloggen/groen-omstilling-kraever-ny-tilgang-til-infrastrukturbeslutninger>

Lørdag d. 5. august kl. 9 – 18 havde foreningen købt stadeplads på Odder Kræmmermarked. Vi oprettede en bod med information om en fast Kattegatforbindelse og uddelte materialer til interesserede. Flere medlemmer tog en tårn på et par timer i løbet af dagen. Vi mødte mange mennesker, fik udvekslet synspunkter og mange gav udtryk for at være imod en fast Kattegatforbindelse. Der var dog også tilhængere, som generelt holdt fast i væksten og tidsbesparelserne og som en af deltagerne sagde: ”Vi kan ikke gå mod udviklingen”, hvortil Finn svarede, at det er jo netop det, vi kan. Vi kan pege på en anden udvikling. En udvikling med færre motorveje og mere og bedre kollektiv trafik.

Lørdag d.26.august deltog et bestyrelsesmedlem, Søren Stockmarr, i Høng Folke-møde sammen med foreningerne fra Røsnæs, Asnæs og Vestsjælland.

Søndag d. 1. oktober gentog vi succesen med en bævneaften på Hølken strand. Bålet tændtes kl.19.30. Vi sang fællessange under ledelse af Anna Dyrvig og Helge Teglgaard. Der var taler ved Anna Dyrvig, Kresten Bjerre, formand for planudvalget og Jesper Teglgaard. Foreningerne på Samsø, Røsnæs, Asnæs og Vestsjælland var også med på deres lokaliteter. Endvidere var der bævne i Aalborg, i Tangkrogen i Aarhus, Bedsteforældrenes klimaaktion havde tændt bævne på kysten nord for Aarhus. Der var bævne arrangeret af foreningen mod Als-Fyn-broen. Vi havde gennem andre netværk opfordret andre foreninger til at tænde bål søndag d. 1. oktober kl.19.30 for at tydeliggøre deres modstand mod deres projekt, der trumfer natur, klima og demokrati. Tak til Helge Teglgaard, som endnu engang førte os sikkert igennem sangene og endnu engang sang vi slagsangen: **Vi vil se land..**

Vi tænder bavn på stranden som et symbol på, at der stadig er fare på færde. Der bliver nemlig arbejdet på en fast Kattegatforbindelse i kulissen. Vi tænder bavn kort før Folketingets åbning, fordi vi vil signalere, at politikerne skal løse vores trængselsudfordringer på en helt anden måde. Vi skal ikke have mere unødvendig infrastruktur og dermed øge antallet af biler, som belaster klima, natur og mennesker.

Betonelementfabrikken.

I efteråret skrev vi til Folketingets politikere og indrykkede annoncer om, at vi synes, det er helt forkert at bevare betonelementfabrikken på Lolland, når der ikke var nogle konkrete opgaver, den skulle løse, når Femernforbindelsen stod færdig. Vi spurgte direkte om fabrikken skal producere elementer til en fast Kattegatforbindelse, men fik

ikke noget svar. Vi var godt klar over, at man ville bevare fabrikken, for vi er åbenbart så rigt et land, så vi kan have en fabrik liggende på vågeblus, hvis det nu skulle vise sig at blive brug for den. Folketinget vedtog d. 15. december at bevare elementfabrikken efter Femernforbindelsen er færdig. Dog kan vi se af kommentarer til lovforslaget, at vores fokus på sagen har fået politikere fra Radikale Venstre og SF til at lytte og reflektere over vores kritik af bevarelsen.

"Socialistisk Folkepartis og Radikale Venstres medlemmer af udvalget støtter lovforslaget, fordi det kan bidrage til fremtidige anlægsprojekter. Det er dog afgørende for SF og RV, at de fremtidige anlægsprojekter er årsagen til bevarelsen af fabrikken og ikke omvendt. SF og RV lægger vægt på, at vedtagelsen af denne lov ikke må blive et argument for gennemførelsen af nye projekter. Fabrikken skal bidrage til nemmere og grønnere anlæg – ikke til flere anlæg."

Indikationer på at der arbejdes på en fast Kattegatforbindelse

Læserbrev skrevet af bestyrelsesmedlemmerne:

Finn Vesterlund, Vesterhåb 3, 8300 Odder
Anna Dyrvig, Testrupvej 123, 8320 Mårslet
Bodil Just, Nølev-Driften 110, 8300 Odder
Kattegatforbindelse – Nej Tak

Officielt har vi ikke hørt meget til planerne om en fast Kattegatforbindelse for nylig. Men under overfladen arbejdes der på planerne. Hen over sommerferien har Transportministeriet sneget en høring ud med forslag om en lovændring, så betonelementfabrikken på Lolland, der er opført i forbindelse med Femernforbindelsen, bliver bevaret, når Femernforbindelsen 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 en fast Kattegatforbindelse, der rør 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 salamibid 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 en fast Kattegatforbindelse. Giver det overhovedet mening, at gøre en midlertidig betonelementfabrik permanent midt i en klimakrise? Det estimeres, at fabrikken vil udlede 10 mio. tons CO₂ i de kommende år, hvis produktionen fastholdes, så det rimer overhovedet ikke på, at vi skal reducere CO₂-udslip med 70% inden 2030. Og skal arbejdspladser på betonfabrikken (hvor en stor del er udenlandsk) bevares for enhver pris?

Sund & Bælt og Vejdirektoratet uddelte i august - december et spørgeskema på Molslinjen. Her bliver man bl.a. spurgt, om man vil foretrække at bruge en fremtidig Kattegatforbindelse eller benytte færgeforbindelsen. 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 en Kattegatforbindelse. Men det er jo vildt manipulerende at gå ud med den slags unuancerede drømmescenarier i en undersøgelse. Samlet vil en fast Kattegatforbindelse medføre en udledning på 3-4 mio. tons CO2 i anlægsfasen, og vil ifølge Vejdirektoratet medføre tusindvis af flere biler dagligt. Men man kan ikke vælge den mest CO2-venlige, støjsvage og naturbevarende løsning i spørgeskemaet. 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 hastebesluttet før sommerferien. Folketinget har besluttet at bygge 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. Bl.a. har Kalundborgs borgmester presset på. Det synes slet ikke at give mening med den motorvej, med mindre 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 høringen: ”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 så som så med borgerinddragelse og klagemuligheder, hvis politikerne vælger at gå videre med en fast Kattegatforbindelse. Den ulmer i hvert fald stadig lige under overfladen.

Fællessekretariatet

Modstandsgrupperne mod en fast forbindelse over Kattegat er organiseret i 5 foreninger, og vi har for at koordinere arbejdet etableret et såkaldt Fællessekretariat. Fællessekretariatet udgøres af ca. 15 personer, der mødes elektronisk en gang om måneden, for at diskutere ting, der er relevant for modstanden. Nogle ting kræver nærmere analyse og kræver at blive set fra en juridisk vinkel. Til dette har Fællessekretariatet etableret Juragruppen.

Juragruppen - eller hvordan arbejder man som frivillig med modstanden mod Kattegatforbindelsen?

Juragruppen har arbejdet 1,5 år nu og består pt. af 4 personer:

- Søren Stockmarr - Kattegatforbindelse - Nej Tak (tovholder)
- Helle Lokdam - STOP motorvej over Samsø
- Lars Bagge - NEJ til Kattegatforbindelsen og Højhastighedstog i Vestsjælland
- Jacob Bregnballe - Nej tak til motorvej på Asnæs

De skriver her om deres arbejde:

Det primære virkemiddel, vi har, er aktindsigt. Da det kom frem, at Sund & Bælt i efteråret 2022 arbejdede videre med Kattegatforbindelsen, idet der fremkom et udbud af miljøundersøgelser, var det Juragruppen der fandt frem til, at Transportministeriet kendte til det, selvom transportministeren bedyrede, at hun ingenting vidste. Vi har også fremfundet hvad Region Midtjylland, Region Sjælland, Region Nordjylland og Århus kommune præcis har betalt til Kattegatkomiteen (knap 3 mio. kr.), så de kan propagandere for forbindelsen for offentlige penge.

Det mærkeligste ved at arbejde i Juragruppen er at få indblik i, hvor mange krumspring staten, regioner og visse kommuner laver for at få trafikprojekter igennem. Hvis man tror, at de er borgernes værn mod ødelæggelser af naturen, så glem det. Det er erhvervslivets interesser, der tæller, i en evig jagt på økonomisk vækst bl.a. ved at kapitalisere natur. En vækst som jo rent logisk må stoppe en dag, men hvor dagens politikere bare sender Sorteper videre.

Et sekundært virkemiddel er afgivelse af høringssvar. Vi har netop deltaget i høring af Miljøkonsekvensvurdering (MKV) for Kalundborgmotorvejen sammen med mange andre borgere og foreninger. Her møder vi også krumspring. Meget ubelejligt for politikerne kom der en rapport, der sagde, at vejen ikke er rentabel, og at der manglede 500 mio. i budgettet. Det skete samtidig med at høringsperioden på MKV udløb. Hvad gør en driftig minister? Han indkalder sine forligspartnere og 13 dage efter høringsperiodens afslutning, er der aftale om at finde pengene, og at lave et lovforslag om projektet uden ændringer, selvom man slet ikke har fået en høringsrapport endnu, som loven foreskriver. Det er simpelthen en skandale. Så har man endnu en trædesten til Kattegatforbindelsen, for nu har man motorvej helt til Kalundborg uden at det belaster økonomien i Kattegatforbindelsen.

Endnu et krumspring er elementfabrikken i Rødby til Femernforbindelsen. Den har politikerne fundet ud af skal bevares. Selvom Juragruppen ved aktindsigt hos Sund & Bælt har fundet ud af, at der ingen konkrete planer er for, hvilke projekter fabrikken skal levere til. Så har man igen endnu en trædesten til at få Kattegatforbindelsen, for nu kan man spare etablering af en elementfabrik.

Hvorfor hører man ikke mere om Juragruppens arbejde og resultater? Fordi det er hamrende svært at trænge igennem i pressen. Det aflyste udbud fra 2022 kom i pressen. Der har været skrevet om bevarelsen af elementfabrikken, og vi har givet input til en artikel i Berlingske med den fantastiske titel "Politikernes anlægsstrategi kalder på ord som sutteklud og listepik " af Dorte Toft. Men ellers kniber det, selvom vi prøver. Det virker som om, at pressen hele tiden ser enkelthændelser, og ikke er i stand til at se det store billede.

Vandgennemstrømningsgruppen

En anden problematik som fællessekretariatet arbejder med er vandgennemstrømningen i Østersøen – hvad sker der med den, hvis der bliver en fast forbindelse over Kattegat?

Efter et møde i klimabevægelsen i København april 2023 tog bestyrelsesmedlem Søren Stockmarr kontakt til havforsker Morten Holtegaard Nielsen og det blev anledning til at der etableredes en vandgennemstrømninggruppe. Deltagere er:

- Søren Stockmarr - Kattegatforbindelse - Nej Tak
- Lars Bagge - NEJ til Kattegatforbindelsen og Højhastighedstog i Vestsjælland
- Jacob Bregnballe - Nej tak til motorvej på Asnæs (tovholder)

Gruppen har et samarbejde med Morten Holtegaard Nielsen og har fået udarbejdet et notat der forklarer problemet med vandgennemstrømning i de danske farvande, som kan bruges i fremtidig debat om emnet.

En anden indgang til emnet er at på høringen d. 29/4 fortalte Jacob Steen Møller, tidl. Afdelingsleder på Dansk Hydraulisk Institut, hvordan der i forbindelse med bygning af Storebælt - og Øresundsbroen var krav om en såkaldt 0 – løsning, men at man nu ifm. med Kattegatforbindelsen godt kan fravige og acceptere ikke at nå en 0 – løsning.

Hvad betyder en 0-løsning?

0-løsninger betyder ganske kort, at konstruktionen af en fast Kattegatforbindelse ikke må påvirke saltvandsgennemstrømningen på nogen måde. Det er vigtigt, at Østersøen får den mængde saltvand, som den altid har fået, så der ikke sker ændringer i dyr og planter leveforhold.

Storebæltsbroen og Øresundsbroen er konstrueret, så de ikke hindrer saltvandsgennemstrømningen. Det har man bl.a. klaret ved at afgrave område, så vanddybden øges og dermed kan den samme mængde saltvand strømme ind. Det var et krav at der skulle laves en 0-løsning.

Det krav ser umiddelbart ikke ud til at eksistere længere. Der må godt reduceres i saltvandsgennemstrømningen med 0,xx %. Sker det, vil der over tid ske ændringerne i livsbetingelserne i Østersøen med uforudsigelige konsekvenser.

Derfor skal der gennemføres ordentlige undersøgelser af dette problem – om man i det hele taget kan bygge et projekt over Kattegat, som påvirker 0%.

Vores vandgennemstrømningdgruppe har beskrevet det således:

Foreningerne har kontaktet danske, svenske og tyske myndigheder, samt statsejede danske selskaber. De svenske myndigheder er vendt tilbage med svar i løbet af efteråret 2023 og vil lave en yderligere samlet tilbagemelding her i starten af 2024. Det er den svenske Samhällsplaneringsenheten under Naturvårdsverket, der er ansvarlig. De tyske myndigheder har endnu ikke svaret, mens de danske myndigheder og de danske statsejede selskaber har kommenteret.

Konklusionen af tilbagemeldingerne er desværre meget dystert, bemærkelsesværdig og bekymrende:

Vi har ikke modtaget målinger eller beskrivelser af målinger på saltvandsindstrømningen til Østersøen fra myndigheder eller statsejede selskaber.

Der er desværre ingen myndigheder eller statsejede selskaber, der har svaret på spørgsmålet, om der er en begrænsning eller blokering af saltvandsindstrømningen fra Kattegat til Østersøen.

Landene omkring Østersøen har stor bevågenhed på forholdene i Østersøen med forskningsinstitutter og afsættelse af midler til forskning og tilsyn. Danmark har et unikt og specifikt ansvar for at føre tilsyn med og beskyttelse af saltvandsindstrømningen til Østersøen.

Vi henviser i øvrigt til aktuelle artikler, dels om blokering af Kongedybet, dels omhandlende Østersøens store behov for tilførsel af saltvand.

Men vandgennemstrømningdgruppen arbejder ufortrødent videre.

Vil du vide mere om vandgennemstrømning i Østersøen er her et par links:

https://www.berlingske.dk/synspunkter/danmarks-naturfredningsforening-og-ingenioerer-i-samlet-opraab-saet?fbclid=IwAR1ef43PJENt1YUnF-pefDIY1RndL4BDai3LRP85tn_bT5NlFnAvldItQ0oI

https://bornholm.nu/nyheder/kraftig-indstroemning-af-saltvand-i-oestersoeen-efter-stormen/119948?fbclid=IwAR1ef43PJENt1YUnF-pefDIY1RndL4BDai3LRP85tn_bT5NlFnAvldItQ0oI

Naturgruppen

En tredje problematik Fællesekretariatet arbejder med er naturødelæggelser ved en Kattegatforbindelse.

Arbejdet sker i regi af Naturgruppen og deltagere er:

- Søren Stockmarr - Kattegatforbindelse - Nej Tak (tovholder)
- Begitta Blahaut - Nej tak til motorvej på Røsnæs
- Jacob Bregnballe - Nej tak til motorvej på Asnæs

Gruppen arbejder tæt sammen med Henrik Skovgaard og Lars Rudfeld som efter initiativ fra bestyrelsen i 2022 har udarbejdet et notat der beskriver konsekvenserne for natur og miljø ved en Kattegatforbindelse "Notat om Kattegatforbindelsen og miljø- og naturpåvirkninger med særlig fokus på de EU-retlige forpligtelser dateret 19. oktober 2022".

Citat fra notatet:

Forundersøgelsen lægger stor vægt på den evt. påvirkning af Natura 2000-områder og vandmiljøet.

Dette notat ser derfor nærmere på forundersøgelsens konklusioner med hovedvægt på forholdet til de EU-retlige forpligtelser, der følger af habitatdirektivet, fuglebeskyttelsesdirektivet og vandrammedirektivet.

Vurderingen sker på baggrund af de sammenfatninger, som Vejdirektoratet, Trafikstyrelsen og Sund&Bælt har udarbejdet i 2022 for hhv. vejforbindelsen og den kombinerede vej- og jernbaneforbindelse på baggrund af de foreliggende miljørapporter, først og fremmest den miljøfaglige baggrundsrapport "Forundersøgelse af en Kattegatforbindelse, kyst-kyst. Miljøundersøgelser Vej" (Rapport udført af Rambøll for Sund og Bælt, 20-01-2022).

Notatet består af et resumé af vores vurdering af natur- og miljøforhold efterfulgt af en konklusion. Herefter følge en mere detaljeret gennemgang af de EU-retlige rammer og en vurdering af dokumenterne fra forundersøgelserne i relation til disse.

I forlængelse af Afsnittet Resume og konklusion skriver Lars og Henrik: Det er vores opfattelse, at forundersøgelsen allerede, trods alle sine mangler, i sig selv indikerer afgørende forhold i strid med Danmarks direktivforpligtelser, herunder habitatdirektivet, fuglebeskyttelsesdirektivet, vandrammedirektivet og havstrategidirektivet.

Et så stort projekt vil kræve mere omfattende undersøgelser, hvilket kun i et vist omfang anerkendes i sammenfatningerne, udarbejdet af Sund&Bælt samt myndighederne.

Hvis man ønsker at gå videre med projektet i en VVM-proces, skal der udarbejdes en fuld Natura 2000 konsekvensvurdering af alle udvalgte projektforslag. Hensynene til vanddirektiverne, naturbeskyttelsesloven, miljøbeskyttelsesloven og beskyttelsen af bilag IV arter skal også inddrages i langt større omfang og for det fulde projekt med landanlæg og jernbane.

Gruppen arbejder som sagt tæt sammen med Henrik og Lars, og har distribueret notatet til en række ca. 10 NGO'er i Danmark efter Henrik og Lars valg. En af disse, Tænketanken Hav, har kvitteret for dette ved at anmode os om at se på muligheder for samarbejde. Der har været afholdt to møder med Naturgruppen incl. Lars og Henrik og tænketanken, om dette.

Notatet sendes kun til udvalgte personer og grupperinger, som vi mener kan regnes til modstandere af Kattegatforbindelsen. Vi regner med at notatet har den helt store værdi, hvis der lægges op til at gå videre med Kattegatforbindelsen.

Klimafolkemødet i Middelfart d. 31. august – 2. september

Vi deltog i Klimafolkemødet i Middelfart på en stand sammen med Borgerbevægelsen for en demokratisk motorvejsproces, Jyder mod overflødige motorveje, Modstand mod omfartsvej ved Lading sø, Nej tak til en fast Fyn-Alsforbindelse.

Stormøde lørdag d. 2. september på Middelfart Rådhus

Kattegatforbindelse – Nej Tak deltog i et møde med mange andre foreninger, der siger nej tak til anlægsprojekter, der trumfer klima, natur og demokrati. Vi lyttede til Rune Detlif Baastrup, som sammen med Bjarke Dahl Mogensen har skrevet "Efter Festen", der giver bud på, hvad det er for et samfund, vi nødvendigvis må stræbe efter i stedet for ønsket om evig økonomisk vækst. Rune pegede på, at der skabes politisk råderum, når der i befolkningen er stærke ønsker om ændringer på et specifikt område – det kunne være klima. Vi står bare alle i det dilemma, at rigtig mange kan se klimaændringer, men hvad skal vi gøre ved dem? Vi mangler politisk lederskab omkring klima. Efterfølgende skulle vi debattere og lægge strategi for, hvordan foreningerne kan være med til at skabe dette politiske råderum og hvordan vi kunne inddrage hinandens erfaringer.

Annoncekampagner

Også i år har vi indrykket annoncer i dagblade og digitalt, hvor vi forsøgte at påvirke politikerne til at sætte klima, natur og medborgeres helbred allerøverst på dagsordenen. Når vi går i gang med en annoncekampagne appellerer vi til jer om at støtte med en tyver og også i år har der været flot opbakning til indsamlingerne – omkring 30.000 har vi samlet ind.

Mange tak for støtten!

Lige inden beretningen sluttet:

Radio 4 godmorgen 25. dec. kl.9-10 – ikke citeret ord til andet, men hovedindholdet er der. Jens Mejlvang og Anna Dyrvig

Radio 4 startede 1.juledag med at tage fat på Kattegatforbindelsen for og imod. Transportordfører Jens Mejlvang (LA): *"Vi skal i gang med en Kattegatforbindelse – nu" efter at Storebæltsbroen måtte lukke pga. stormen Pia. "Jeg drømmer om en ekstra forbindelse fra syd for Aarhus over Samsø til Sjælland og det er den, jeg finder mest realistisk. Den giver vækst på Vestsjælland, i Nord-, Midt- og Vestjylland, fortsætter han, bilerne får en kortere tur og bilerne bliver grønnere og grønnere. Vi skal have en bilbro og bedre jernbaneforbindelser over Fyn. Jeg håber, at regeringen snart kommer ind i kampen, så vi kan få en afgørelse.*

Hertil svarer Anna Dyrvig: *Det er helt absurd, at fordi en bro lukkes under en storm, så er forslaget, at man åbner en ny bro et sted, hvor det oven i købet blæser mere end ved Storebælt. For det første, mener vi, at det er et overflødigt projekt. Det løser ikke vores problemer. Vi mener, den slet ikke vil binde landet bedre sammen. Vi mener, at projektet vil være lige så sårbart, som Storebæltsbroen. De negative konsekvenser med voldsom støj, naturødelæggelser, voldsom brug af naturressourcer som sand og grus, store CO₂ – udledninger 3 mio. tons, det store trafikspring, som vil skabe endnu mere trængsel i Aarhus og København, hvor skal alle de biler ende henne. Det er simpelthen nogle problematikker, som jeg ikke har hørt nogen politiker give svar på. Det er vigtigt for mig, at der tages en beslutning på et oplyst grundlag. Jeg arbejder fortsat på at oplyse folk om de negative konsekvenser og få svar fra politikerne. Vi skal have tid – tid til borgerinddragelse.*

Lyt <https://radio4.dk/podcasts/radio4-morgen> vælg 25.dec 9-10 – der kan I finde hele interviewet.

Med disse ord overgives beretningen til generalforsamlingens behandling.