

Jyder

nr. 1. apr. 2007

mod overflødige motorveje

Ren luft

- er titlen på vores næste

aktion

der løber af stabelen

torsdag den 19. april kl. 15 - 17
ved to trafikkrøds i Århus Centrum

Det drejer sig om krydsene: Bruunsgade / Jægergårdsgade og
Vesterbrogade / Hjortensgade.

Aktionen består i uddeling af løbesedler og luftmasker.
Alle er velkomne!

Vil du være med? Så kontakt

Jette: 86 10 61 73 el. 25 21 61 73

Svend: 86 18 99 62 el. 20 69 26 94

Kære Jyder...

Så kom varmen vältende. Solcremen blev fundet frem i samme uge, som vi lagde vinterjakken, og vi blev endnu engang mindet om, at klimaet generelt bevæger sig mod større ekstremer.

Det nye er, som Julie Albeck beskriver, at denne kendsgerning endelig er slået igennem. Men der er stadig en stor opgave i at råbe op om forbindelsen mellem vores trafik-kultur og CO-2-forureningen. Vi køber stadig flere biler til trods for øget viden om gener og problemer med bilisme for både mennesker og miljø. Ifølge Vejdirektoratets tællinger er det gennemsnitlige antal passagerer pr. bil nu støt faldende mod 1 (én) person.

Og som vi vil gøre opmærksom på ved Ren Luft – aktionen d. 19. april, er bilismen også problematisk af mange andre årsager end CO-2-forureningen.

Derfor er der god grund til at holde argumenterne i frisk erindring. Det er ikke til at vide, hvornår der bliver brug for at lufte dem. Derfor bringer vi et interview med Ellen Odgaard, der kommer omkring nogle af "klassikerne".

Tillykke med sejrene så langt, og på gensyn til Ren Luft – aktion d. 19. april.

Red.



Vores motto om flere tog og færre biler er en reel mulighed, viser statistikken

Tre gange så mange passagerer på Grenåbanen

DOKUMENTATION: Det ER muligt at flytte passagerer fra biler til tog, viser erfaringer fra både Grenaabanen og Svendborgbanen

Af NOAH-Trafik

DSBs tilbud i hele maj om gratisrejser på Grenaabanen har medført en tredobling af passagertallet.

Det samlede antal passagerer i løbet af måneden kommer op på omkring 200.000, fremgår det af de tællinger, DSB har foretaget.

Til sammenligning var der i april tale om ca. 62.000 passagerer.

Tællingerne viser også, at en stor af kunderne benyttede lejligheden til at foretage en tur på hele strækningen mellem Århus og Grenaa. De to byers andel af det samlede antal rejser er steget fra 27 og 8 pct. i april til henholdsvis 32 og 17 pct. i maj.

En varig ændring

De mange ekstra kunder har gjort det vanskeligt at køre rettidigt, men det er DSBs indtryk, at passagererne har vist forståelse for den ekstraordinære situation, hvilket også fremgår af, at passagertallene har været stigende hen over måneden. Og nu da gratiskørslen slutter, og mere normale forhold vender tilbage, forventer DSB atter høj rettidighed på Grenaabanen.

I en kommentar til den store tilstrømning af passagerer siger salgsdirektør Bjørn Wahlsten, DSB:

- Formålet med gratisrejser var først at gøre så mange muligt opmærksom på de forbedringer, der er sket, både gennem kortere rejsetid, mere behagelig kørsel og moderniserede tog. Det mål er nået. Og den ekstra opmærksomhed, der er opnået med vores tilbud, vil helt givet medvirke til at styrke den fremtidige brug af banen.

Også på Fyn

Da DSB i januar 2004 havde et tilsvarende tilbud med gratiskørsel på Svendborgbanen, var der mellem to og tre gange så mange passagerer som hidtil. Her blev det konstateret, at omkring 150.000 ud af de i alt 275.000 rejser på den ene måned blev foretaget af kunder, der normalt ikke ville have brugt toget, men benyttede lejligheden til en gratis tur. Efter gratismåneden viste det sig, at DSB havde 25 pct. flere passagerer på Svendborgbanen end tidligere.

Også på Grenaabanen vil den direkte effekt af gratiskørslen blive målt. Det sker gennem en tælling, når sommerferien er overstået.

Børn tæt på motorveje

FORSKNING: Det giver dårlige lunger at vokse op tæt på større veje

Af Svend Vestergaard

Børn og biler er en dårlig cocktail på flere måder, selvom folk ofte anskaffer sig bil, når de får børn. Ifølge en undersøgelse offentliggjort i det amerikanske tidsskrift *New Scientist* er livet tæt på større vejanlæg meget risikabelt for børn.

En forsker har fulgt 3700 børn i Californien fra de var 10 år, og målt lungernes funktion hvert år. Forskeren konstaterer, at børn, der bor 500 meter fra en motorvej, har svagere lunger end dem, der bor mindst 1500 meter væk fra motorvej. Da børnene blev 18 år, havde de børn, der levede inden for 500 meter til motorvejen, udviklet en signifikant dårligere lungefunktion end dem, der boede længere væk.

De teenagere, der voksede op tæt på en stor vej, udåndede luften syv procent langsommere end dem, der boede mindst 1500 meter fra de meget trafikerede områder.



Forskerne anslår, at trafikforureningen forårsager en betændelseslignende tilstand i lungerne på børnene, så de har sværere ved at trække lungerne sammen og puste luften ud.

Det ser voldsomt ud, men måske burde mange flere gøre som denne cyklist

Luften er giftig i Århus

Bilerne er synderne. Cykler og letbaner løsningen

"Befolkningsundersøgelser viser, at folk, der bor tæt ved trafikerede veje, bliver mere syge. Det drejer sig om luftvejssygdomme som astma og bronkitis, men der er også set øget dødelighed."

Steffen Loft, professor i folkesundhed ved Københavns Universitet.

I Danmark kommer der 300.000 flere biler på vejene hver år. Også i Århus er trafikken steget voldsomt. Forureningen fra det stigende antal biler kan aflæses på målestationen i Banegårdsgade i Midtbyen.

Specielt bilernes udstødning af partikler og kvælstofilter er alvorlig at indånde. *"Det er sandsynligt, at de forstærker hinanden,"* siger Steffen Loft, der vurderer at risikoen stiger drastisk ved at indånde den århusianske luft.

Det er tankevækkende, at der i disse år er en succesfuld kamp mod passiv rygning men ikke en tilsvarende indsats mod forureningen fra bilerne.

Nedennævnte organisationer peger på to elementer, der vil føre til en massiv forbedring af luften i Århus.

- Forbedring af forholdene for cyklister

- Indførelse af letbaner. Erfaringer fra europæiske storbyer viser, at letbaner kan få bilister til at skifte transportmiddel. Samtidig er det værd at fremhæve, at halvdelen af århusianske familier har ikke bil.

Det er mange fordele ved disse to initiativer.

Bilkøerne ved indfaldsvejene til Århus bliver stadig længere. De koster i tid og penge. Alene i hovedstadsområdet er trængselsudgifterne sat til 6 mia. kr. årligt. Grænseværdierne overskrides år for år. Og da det drejer sig om grænseværdier fastsat i et EU-direktiv, så kommer EU med stokken!

Det er pinligt, at EU's bestemmelser ikke kan overholdes af miljøbevidste danskere.

Brug masken til at gøre opmærksom på din protest mod forureningen fra bilerne!

Udkast til pressemeddelelse og løbeseddel i forbindelse med aktionen i Århus midtby d. 19.4.

Film – og debataften om ”*En ubekvem sandhed*”

SUCCEs: Stort fremmøde til Jydernes seneste aktivitet i Silkeborg

Af Ellen Odgaard

Søndag d. 21.januar havde JMOM sammen med Arbejdernes Internationale Forum i Silkeborg arrangeret en film/debataften i Camera 5 i Silkeborg.

Palle Bendsen, der har arbejdet med miljø og trafik indenfor mange felter igennem mange år, bl.a. i NOAHs Trafik-og Energigruppe og som Grøn Guide, gav et kort oplæg før filmen, og bagefter gik han i dialog med publikum.

Filmen, der er af oplysende og dokumentarisk art, har som dominerende mål at få folk til at forstå, hvor galt det står til med det globale klima. Forstår man dette, kan man ikke undlade at forholde sig aktivt både personligt og i forhold til valg af politikere.

I øvrigt har Al Gore netop fået en Oscar for filmen, der blev kåret som årets bedste dokumentarfilm.

Vi var ca. 70 mennesker i salen - en del kendinge men også ukendte og helt unge, og vi fik også lidt godt til ganen.

En god aften, synes vi, med tanker på fremtiden, hvor trafikken også vil spille en betydelig rolle. Spørgsmålet er blot hvordan.



"Hargrove, what's all this I hear about your living in constant fear of the polar ice caps melting?"

"Hargrove, hvad er det jeg hører om at du lever i konstant frygt for at polar-isen smelter?"

Er klimarevolutionen endelig kommet?

Af Julie Albeck

"Den økonomiske vækst har gjort vores tilværelse alt for komfortabel. Vi har for meget at miste til at ville indse, at vi faktisk kan miste alt." (George Monbiot)

Varme-rekorder adskillige måneder i 2006. Isbjørnen er blevet et truet dyr. Al Gores oscarbelønnede film *"En ubekvem sandhed"* går verden rundt. Bjørn Lomborg begynder at trække i land, og indrømmer, at der *faktisk* foregår en global opvarmning, og afviser, at han på noget tidspunkt har benægtet dette. Til det kan jeg blot sige, prøv at gense hans film *"Dommedag aflyst"*, hvor han kommer med diverse "beviser" på, at der ikke er en global opvarmning, men at de stigende temperaturer der er målt, skal afskrives som udtryk for harmløs "urban opvarmning" m.m... Herhjemme slås vi i mindre målestok med de oversvømmelser, som Bangladesh og Seychellerne har kendt til i årevis og tryglet den CO-2-udledende verden om at tage alvorligt.

Det virker som om, at klimadebatten endelig ENDELIG er kommet på den politiske dagsorden, og endda har sneget sig helt ind i den danske regerings nattesøvn. I hvert fald indrømmer også højrefløjen nu, at der ER tale om en reel trussel, og at det nok godt kan "betale sig" at gribe ind.

Det er et kæmpe fremskridt.

Helt personligt er der et bjerg, der er lettet fra mit hjerte. For I det mindste skal jeg ikke længere slås mod den kollektive benægtelse og dæmonisering af "os dommedagsprofeter". På den måde kan vi begynde at bruge energien fremadrettet, og at se på konkrete løsninger.

Vi er nogen der har sagt det i 20 år nu, at vi skal nedbringe CO-2-udslippet fra fossile brændstoffer, vi skal spare på energien og nedbringe bilernes udslip meget drastisk. Vi skal holde op med at bygge flere motorveje fuldstændigt hovedløst, uden tanke på at vi eller i hvert fald børn og børnebørn måske ikke vil kunne bruge dem, når verden bliver ubeboelig.

Det usædvanligt våde efterår og vinter blæser tilsyneladende nye vinde i klimadebatten. Kunne vi nu én gang for alle slippe for at spille flere kræfter på bagstræbende såkaldte "miljø-skeptikere"s leflen for mageligheden, erhvervslivets evindelige sang om motorvejens nødvendighed, så havde vi i hvert fald gjort en lille forskel lokalt.

Jeg er ikke optimist på menneskehedens vegne, men jeg er ved at blive optimist i forhold til at vore politikere begynder at handle, om end det i første omgang kun er symbolske handlinger og alt for lave ambitioner.

Motorvejen omkring Silkeborg - situationen p.t.

LINIEFØRING: Det overraskende valg af en motorvejslinieføring gennem Silkeborg by har fået sindene i kog

Af Ellen Odgaard

Som det sikkert vil være de fleste bekendt, har vores statsminister (officielt Folketingets Koordinationudvalg) taget stilling til, hvor motorvejen skal placeres i det følsomme område omkring Silkeborg.

Valget er faldet på det, der bliver benævnt Kombilinen; som krydser Gudenåen, hvor den nuværende A15 også krydser åen, og som går igennem et erhvervs- og boligområde og igennem et rekreativt skovområde, Dyrehaven (ikke fredet). Desuden vil vejen også skulle gå gennem et fredet EU-habitatsområde, Nordskoven, nogenlunde parallelt med A15.

Udmeldingen om denne linieføring var en stor overraskelse for alle, især fordi både Venstre på landsplan og Vejdirektoratet havde anbefalet Resendal-linjen, som krydser Gudenåen 10 km nordøst for Silkeborg i et fredet EU-habitats-område, og som vi har anlagt klagesag om ved EU.

Hvad der har fået Hr. Rasmussen til at træffe denne beslutning er der blevet gisnet meget om; måske har han ikke været helt upåvirket af vores klagesag. Men beslutningen har givet voldsomme dønninger i Silkeborg-området og stor debat i Midtjyllands Avis. Alle er vrede på Fogh, som blev kaldt til offentligt stormøde. Den lokale kredsformand for Venstre har trukket sig tilbage, der er lavet underskriftindsamlinger mod Kombilinen og Foreningen for Kombi-ramte er stiftet. Der har været rigtig stor læserbrevsdebat, som næsten udelukkende har handlet om den ene eller den anden linieføring eller om knubs til Danmarks Naturfredningsforening, fordi de har truet med sagsanlæg i EU ifald man vedtog Resendal-linjen.

JMOM har deltaget i denne debat med et enkelt læserbrev for at gøre opmærksom på det paradoksale i, at "Bilernes By" afviser motorvejs-linjen, men at vi har et andet godt tilbud - nemlig 0 motorvej.

Som det fremgår andetsteds i bladet har vi nu på ny anlagt klagesag ved EU i forbindelse med planer om anlæggelse af motorvejen gennem Nordskoven, der også er et fredet EU-habitatsområde. Dette har været godt omtalt i Midtjyllands Avis og på TV2, men besynderligt nok har der ikke været nogen reaktion på dette i den ellers hede, lokale debat.

Nu er motorvejsplanlægningen jo reelt ikke en lokal sag, og den endelige beslutning skal igennem Folketingets 3 behandlinger, så meget kan ske endnu. Derfor vil det være godt, at så mange som muligt forsøger at påvirke Folketingets politikere til at støtte kollektiv eller cyklende trafik frem for motorveje/bilisme. Klimaproblematikken blæser i gunstig retning for os. Hvis man vil udtale sig i JMOM's navn, bedes man vende det med én fra bestyrelsen.

Anlæggelsen af en anden bid af motorvejen fra Pårup til Funder går sandsynligvis snart i gang. Den gennemskærer den meget flotte Funder Ådal, som desværre ikke er fredet.



Fredningen af Gudenåen er pludselig blevet taget alvorligt - til stor overraskelse for mange

Mere brok fra Jyderne

GU DENÅSAGEN: Ny klagesag understreger vores principielle modstand

Af Nanna Kinch

I januar måned indsendte JMOM på ny en klage til EU-kommissionen over planerne om at anlægge en motorvej gennem et fredet EU-habitatsområde. Denne gang drejer det sig ikke om habitatsområdet i selve Gudenådalen, men om habitatsområdet i Nordskoven ved Silkeborg.

Pelle Andersen Harrild, der også hjalp os ligesom sidste gang, har igen guidet os gennem paragraf- og procedure-junglen, og vi har fået svar fra kommissionens sekretariat, at klagen er modtaget og videresendt til Generaldirektoratet for miljø.

Vi gør det ikke for at ændre den valgte linieføring, tværtimod – men for at understrege, at det ikke er nogen løsning at flytte problemet fra den frie natur til den bynære natur. Motorvejen er og bliver en fejlprioritering.

Hvis nogen er interesserede i at se klagen, kan I henvende jer til Nanna Kinch eller Svend Vestergaard.

Jyder i pressen

INTERVIEW: Herning Folkeblad bragte for nogen tid siden dette interview med Ellen Odgaard fra JMOM's bestyrelse

Hun kommer ikke til festen

Ikke alle er begejstrede for den ny motorvej mellem Herning og Brande

Da Folkebladet spørger de handlende i Herningcentret om deres forhold til den ny motorvej mellem Herning og Brande, er der kun positive tilkendegivelser. Selv fra personer, der slet ikke forventer at gøre brug af motorvejsstrækningen.

At motorveje er en god ting, synes der ikke at være tvivl om blandt de adspurgte. Men det er ikke alle, der er begejstrede.

Ellen Odgaard fra Ry er med i bestyrelsen for »Jyder mod overflødige motorveje«, og hun mener, at motorvejen mellem Herning og Brande er netop det. Overflødig.

- Der kører 6000 biler på strækningen mellem Herning og Brande i døgnet. Der er slet ikke en trafik på strækningen, der står mål med, at man skal have en motorvej. I Tyskland opererer man med et tal på 25.000 biler i døgnet, inden man anlægger en motorvej, siger Ellen Odgaard.

Men for Ellen Odgaard handler det ikke kun om, at motorvejen er overflødig. Det handler om trafikpolitik.

- »Jyder mod overflødige motorveje« vil gerne sætte fokus på den trafikmæssige udvikling på landsplan. Hvor mange biler vil vi acceptere i vores samfund. For biler skaber jo kaos rundt omkring, og motorveje fordrer mange flere biler. Og dermed mere kaos, fortæller Ellen Odgaard.

»Jyder mod overflødige motorveje« har i årevis arbejdet på at stoppe Herning-Århus motorvejen. Medlemmerne af »Jyder mod overflødige motorveje« mener, at der i stedet for motorveje skal udvikles løsninger på trafikproblemerne, der gavner alle slags trafikanter og er mere skånsomme ved miljøet.

Ingen naturlov

- Det er ikke nogen naturlov, at vi skal have de motorveje. Det er en politisk prioritering. Det er blevet meget tydeligt her på det seneste, hvor jernbanenettet ligger underdrejet, fordi det er blevet nedprioriteret. Imens har der været en vældig vækst på motorvejsområdet, forklarer Ellen Odgaard.

Men synes du slet ikke, at det er herligt, at vi kan komme hurtigt til Brande?

- Hvad er der herligt ved det? For mig er det herlige, at jeg kan tage min cykel og cykle ud af en almindelig landevej. Er det måske herligt at sidde i motorvejskø, sådan som det allerede ske på motorvejen ved Vejle? Den frihed, motorvejen er for nogle, er en hæmsko for os andre, der gerne vil ud at opleve naturen. Den frihed er lidt forkvaklet set med mine øjne, siger Ellen Odgaard.

Hun er også bekymret for de miljømæssige konsekvenser af motorvejsbyggeriet.

- Hvis man kører ene person i en bil, forurener man tre gange så meget, som hvis man tager toget. Så motorveje er ikke nogen god løsning på vores trafikpolitiske problemer, siger Ellen Odgaard.

Siger ikke tillykke

- Er du slet ikke glad på bilisternes vegne?

- Nej, det er ikke fordi, at »Jyder mod overflødige motorveje« har noget specielt mod lige præcis motorvejen mellem Herning og Brande. Det er hele trafikpolitikken, vi mener, kører ad det gale spor. Vi opfordrer til, at man satser på jernbanedrift og den kollektive trafik, fortæller Ellen Odgaard.

Hun bakker sine synspunkter op med tal.

- I Nordjylland planlægges der 100 kilometer motorvej til en pris af tre milliarder kroner. For den pris kunne man have fået 1500 kilometer cykelsti. Det ville have gavnet folkesundheden betydeligt at investere i cykelstier frem for motorveje. Den prioritering kunne politikerne have valgt. Det er et spørgsmål om, hvad man egentlig vil på det trafikpolitiske område, siger Ellen Odgaard.

Ellen Odgaard mener også, at det er påfaldende, at der hvor der er blevet planlagt motorveje er der i nogle tilfælde sammenfald med, hvor medlemmerne for trafikudvalget er valgt.

- Kristian Jensen, der er valgt i Herning, sad i Folketingets trafikudvalg, da man vedtog planerne om en ny motorvej i området.

Kampen fortsætter

- *Nu kan jeg se på »Jyder mod overflødige motorvejes« hjemmeside, at den ikke er opdateret i næsten et år. Har I opgivet kampen?*

- Nej, vi har ikke opgivet kampen. Vi fortsætter kampen mod overflødige motorveje. Men det er frivillig arbejdskraft, der driver foreningen, så vores hjemmeside har ligget noget underdrejet, og i øjeblikket bruger vi mest vores tid på aktiviteter og læserbreve.

- Men vi er her stadigvæk, lover Ellen Odgaard

Hvorfor?

Jyder Mod Overflødige Motorveje (JMOM) arbejder aktivt på at stoppe unødvendige motorvejsprojekter.

Vi går ind for en bæredygtig trafikplanlægning, som er til gavn for alle mennesker, og som er skånsom for nærmiljøet og det globale klima.

Jyder Mod Overflødige Motorveje bruger aktioner, når alle andre politiske kanaler ikke virker. Aktionsformen er bevidst fredelig, ikke-voldelig og åben.

Nye medlemmer er altid velkomne.

Læs mere på www.jmom.dk eller kontakt et af bestyrelsens medlemmer.

Foreningens bestyrelse:

Svend V. Jensen, Poul Martin Møllers vej 29, 1. sal, 8000 Århus C. tlf 86189962 / 20692694

Julie Albeck, Ørvadsvej 25A, 8220 Brabrand tlf. 86263377 / 30682703

Jette M. Søgård (kasserer), Stendalvej 13, 4. th. 8210 Århus V. tlf. 25216173

Ellen Odgård, Vadestedet 1, 8680 Ry, tlf. 86892662

Heidi Madsen, Møller Meyers Vej 55, 8240 Risskov, tlf. 86157771 / 28264709

Flemming Madsen, Møller Meyers Vej 55, 8240 Risskov, tlf. 86157771

Runa Sand, tlf. 86686626

Jyder Mod Overflødige Motorveje udgives af foreningen af samme navn.

Udgivelsen finansieres af kontingent og frivillige bidrag.

Ansvarshavende redaktør: Nanna Kinch – email: nannakinch@yahoo.dk

Kasserer: Jette Søgård – email: jettesoegaard@yahoo.dk

Kontingent: 75 kr. årligt (dog 50 kr. for pensionister og studerende)