

Deltag gerne i debatten. Læserbreve sendes til debat@mf.dk. Indlæg skal forsynes med navn og adresse. Redaktionen forbeholder sig ret til at redigere og forkorte i indlæg.

LEDER

I krig med sine egne

Hidtil har den amerikanske præsident trodset den politiske tyngdelov: Donald J. Trump bliver stående med benene solidt plantet i sit eget univers, mens en rundtosset verden kommer tættere på at stå på hovedet.

En forfærdelig fejl af FBI udløste måske den seneste skoleskydning med 17 dræbte og flere sårede i USA. Og tragedien udløste endnu et af præsidentens sarkastiske tweets.

Forbundspolitiet burde ifølge Trump have brugt sine kræfter dér i stedet for at undersøge den mulige hemmelige aftale mellem Rusland og Trumps kampagnestab under præsidentvalget, hvor falske russiske hjemmesider hævdes at føre valgkamp i USA netop for Trump.

Sammenkoblingen har åbenlyst skabt vrede i USA, ikke mindst dér, hvor tragedien fandt sted, fordi Trump satte Trump First.

Præsidenten fortsatte krigen mod sine egne efterretningstjenester i andre tweets, efter at den særlige anklager Robert Mueller havde sigtet 13 russere og tre russiske organisationer for at påvirke valget til Trumps fordel. Og efter at hans egen sikkerhedsrådgiver H. R. McMaster offentligt havde sagt, at det var indiskutabelt, at russerne havde blandet sig.

Ingen har kunnet bevise et hemmeligt samarbejde (endnu), og russernes indblanding kan lige så godt skyldes, at de for alt i verden ville undgå demokraten Hillary Clinton.

Det er en ligning med mange ubekendte, men det er stærkt bekymrende - måske endda for verdensfreden - at USA's præsident er mere optaget af sit eget ry end af, at Rusland notorisk har blandet sig i et andet lands valg med det formål at skade demokratiet.

Verdenskrig er et meget stærkt ord, men det er en form for krig på de sociale medier, som også hævdes at have ramt de seneste valg i lande som Frankrig og Tyskland. Den, der har magten på nettet, har lettere ved at vinde magten på jorden - især, hvis modstanderen er mest optaget af sin egen forfængelighed. Trump er Trump, javist, men der er brug for en leder, der står fast på, at verden er verden ...

Morsø Folkeblad

Udgivet af **NORDJYSKE**
Morsø Folkeblad
Elsøvej 105, 7900 Nykøbing Mors
Tlf. 97 72 10 00

Ansvh. redaktør:
Jens Peter Svarrer
Mobil: 27 29 35 48
Mail: js35@nordjyske.dk

Souschef:
Lars Bang Bertelsen
Mobil: 31 76 40 89
Mail: lb70@nordjyske.dk

Mail: redaktion@mf.dk
Læserbreve: debat@mf.dk

OBS se journalisterne direkte tlf.nr. på næstsids side i avisen.

ANNONCE/REKLAMEAFDELINGEN:
Mail: ann@mf.dk

Salgschef:
Morten Bang Andersen
Mobil: 30 89 20 88
Mail: ma65@nordjyske.dk

Markedschef: Jette Vestergaard
Mobil: 24 20 69 20
Mail: jv@mf.dk

Kontortid hos Morsø Folkeblad:
Man, tir og torsdag kl. 9.00 - 15.00
Onsdag lukket
Fredag kl. 9.00 - 12.00
Lørdag - søndag lukket

Kundeservice hos **NORDJYSKE**:
tlf. **99 35 34 34**

Mandag - torsdag kl. 7.00 - 16.30
Fredag kl. 7.00 - 15.30
Lørdag, søndag og helligdage kl. 8.00 - 10.30

Mail: abon@nordjyske.dk

Hvis avisen udebliver:

tlf. **99 35 34 34**

tryk 1 - afvent tryk 2
Uden for kontortid - tryk 5

Mandag - fredag kl. 17.00 - 17.30
Lørdag kl. 10.00 - 10.30

Mail: reklamation@nordjyske.dk

Affotografering af Morsø Folkeblads tekst, billeder og annoncer til brug ved andre media er forbudt.



Morsø Folkeblad er trykt på FSC® certificeret papir, der støtter bæredygtigt skovbrug i hele verden

» Det er bare Morsø Kommune, som ikke vil. Kommunen blæser åbenbart gerne borgerne en hatfuld.

BO FINK (EL), Sundby

Ingen garanti mod støj



Af Bo Fink

For Enhedslisten på Mors, Sundbyvej 156, Sundby

MILJØ: Det er lige før lokalplanen for Nørrebro skal vedtages. Det er bemærkelsesværdigt, at kommunen afviser at indsætte en bestemmelse mod støjgener fra området, hvor Filtenborg er ved at etablere sig med genbrugsaktiviteter, bl.a. betonknusning og komposteringsanlæg.

Det er ellers meget miljøbelastende aktiviteter, som ligger i de højeste miljø-

klasser 6 og 7.

Men miljøbelastningen fra Nørrebro må ifølge lokalplanen slet ikke blive så stor. Belastningen må kun svare til belastningen fra den meget lavere kategori 4. Derfor skal der laves omfattende foranstaltninger, der kan nedbringe støj- og lugtgener.

Men virker foranstaltningerne? Hvordan bliver det i praksis?

Det kan man kun gisne om. Borgerne har med planens nuværende ordlyd ingen garanti.

Det er derfor velbegrundet, at en meget bred kreds af borgere i Vodstrup har ønsket følgende indføjet som bestemmelse i lokalplanen for at sikre en effektiv indsats mod miljøgenerne, så der ikke bliver noget at rafler

om: "Det skal sikres, at aktiviteter i lokalplanområdet hverken påfører omgivelserne eller påvirkes af et støjniiveau, der overstiger de gældende grænseværdier i henhold til Miljøstyrelsens vejledning 5/1984 om "Ekstern støj fra virksomheder".

"Det skal sikres, at grænseværdi for lugt i nærliggende boligområder ikke overstiger 7,5 lugtenheder/m³".

Kommunen har ikke indarbejdet dette ønske i lokalplanens vigtige bestemmelsesafsnit, og af sagsfremstillingen til miljøudvalgets dagsorden kan man se, at det heller ikke er tilfældigt.

Kommunen vil ikke.

Sådan noget hører ikke hjemme i en lokalplans bestemmelser, siger kommunen. Det kan synes at være en detalje, men djæveln lig-

ger ofte i detaljen. Kun ting, der er nævnt i en lokalplans bestemmelser, har nemlig lovkraft.

Resten er sange fra de varme lande.

Begrundelsen for at afvise borgernes anmodning forekommer også at være helt hjemmestrikket. En simpel googlesøgning viser, at andre kommuner herunder Aalborg og Odense godt kan finde ud af at indføje bestemmelser i deres lokalplaner, der sikrer mod støjgener, når virksomheder etableres.

Det er bare Morsø Kommune, som ikke vil. Kommunen blæser åbenbart gerne borgerne en hatfuld.

Er det sådan man arbejder for at fremstå som en erhvervsvenlig kommune?

Masterplan for trafikale infrastruktur



Af Kristian Pihl Lorentzen

MF og transportordfører for Venstre, Hermelinvej 4, Ans

TRAFIK: I rækken af transportpolitiske mål, er der navnlig et, som fortjener fuld fokus. Her tænker jeg på det påtrængende behov for en langsigtet og helhedsorienteret investeringsplan for den trafikale infrastruktur, så vi sikrer forudsigelighed for borgerne, erhvervslivet og kommunerne samt mere effekt for hver eneste krone.

I starten af 2009 lykkedes det den daværende blå regering at skaffe 95 milliarder kroner i "Infrastruktur-fonden" som holdbar finansiering til påtrængende trafikale investeringer. Der var tale om reel finansiering, dvs. penge i hånden - i skærende kontrast den luftige og let-

købte finansiering af time-modellen i Togfondens fase 2. Efter konstruktive forhandlinger lykkedes det at lande en meget bred politisk aftale om en helhedsorienteret plan for investeringer i perioden 2009-2020. Omkring 2/3 blev disponeret til den kollektive transport, herunder eksempelvis et tiltrængt nyt landsdækkende signalsystem til jernbanen, en helt ny jernbane mellem København og Ringsted via Køge, samt en række andre forbedringer på banen landet over.

Nu er tiden inde til, at vi gentager denne succes, dog med klar tyngde på forbedring af vejnettet. Målet er dels at bekæmpe trængsel og tidsspilde i trafikken, dels at sikre bedre opkobling af alle landets regioner på det overordnede vejnet - dvs. et Danmark i bedre balance. Vi skal snarest have ryddet op i de påtrængende og grydeklare vejmassige hængepar-tier, hvor der foreligger anlægslov eller en afsluttet VVM-undersøgelse. Partierne i den brede forligskreds

har alle været med til at lægge vigtige vejprojekter på bedding med VVM-undersøgelser. Så er det også et fælles ansvar, at vi får dem finansieret og søsat, så titusinder af pendlende danskere og erhvervslivet undgår tab og tidsspilde i trafikken. Virksomhederne og deres mange medarbejdere med total afhængighed af bilen har krav på bedre veje i vor tid. For Venstre er det afgørende, at vi tænker helhedsorienteret og langsigtet. Det sikrer nemlig mest effekt for hver eneste investeret skattekroner samt forudsigelighed for erhvervslivet og kommunerne. Derfor bør vi samle kræfterne på tværs af partierne om at finde holdbar finansiering til en "Infrastrukturfond 2", og derefter lave en bred aftale om en masterplan for trafikale investeringer i perioden 2020-2030.

Venstre og regeringen har allerede vist vejen ved at afsætte knapt 20 milliarder kroner i vores 2025-plan. Nu afventer vi, at andre partier byder ind med holdbar

finansiering. Desuden er det en oplagt adgangsbillet til forhandlingerne om en masterplan, at man dropper Togfondens ufinansierede fase 2, herunder den komplet unødvendige og skævriddende timemodel mellem Aarhus og Fredericia. Man kan altså ikke bruge penge, der ikke findes. Specielt ikke når der skal skaffes penge til vigtige og længe ventede vejprojekter landet over. Herunder opgradering af rute 26 på Mors.

Konklusion: Måltrettede og kloge investeringer i nødvendig infrastruktur gør Danmark rigere og binder landet bedre sammen. Og nu er det for alvor vejenes tur efter år med massive investeringer i jernbanen. Den danske vækst skal ikke holde i kø på vejene. Bedre fremdrift styrker virksomhedernes konkurrencekraft og øger arbejdsudbuddet i en tid med mangel på kvalificerede medarbejdere. Vi har brug for en masterplan, der sikrer forudsigelighed og mest effekt for anlægskronerne.

Vinden gør os grønne - og gør godt for erhvervslivet

Af Kristine Grunnet

Chefkonsulent i Dansk Energi, Hviddingvej 52, Rødovre

ENERGI: To år i træk har Danmark fået guldmedalje i disciplinen grøn omstilling. Prisen gives for det grønne, mest stabile og billigste energisystem, og på alle tre

områder scorer vi topkarakter. En af årsagerne til de flotte priser er, at vi er rigtig gode til at stille landvindmøller op i Danmark. Landvind er faktisk langt den billigste vedvarende energikilde, vi har. Og da 40 procent af vores elforbrug blev dæk-

ket af vind sidste år, stod landvind da også for to tredjedele af produktionen. Det er godt i sig selv, men det er ikke den eneste gode udvikling. Vi har nemlig mange gamle vindmøller i Danmark, der er klar til at gå på pension. Og i takt med at de

bliver pilleret ned, får vi langt færre, men meget mere effektive, møller op i stedet. Faktisk kan en ny vindmølle erstatte op til seks gamle. Det er godt for klimaet, det er godt for dansk erhvervsliv, og det er godt for det danske landskab.