

16 April 2021.

Til Transportudvalget,

Jeg skriver i forbindelse med regeringens trafikplan og et specifikt projekt vedrørende udvidelse af rute 40 mellem Ålbæk og Skagen. Udbygning til en 2+1 vej er en 20 år gammel plan og virker som en principsag for visse politikere, Frederikshavn Kommune og Vejdirektoratet (VD). Fra deres side har jeg ikke set et eneste tegn på ønske om at tage hensyn til sommerhusbeboerne. Tværtimod kunne man få det indtryk, at prioriteten alene er at tilfredsstille særinteresser på Skagen Havn.

Som ejere af et sommerhus grænsende til rute 40 er vi direkte påvirkede af den del af planen, som vedrører den sydlige del. Derfor tillader jeg mig at gøre opmærksom på et antal forhold i forbindelse med den kommende beslutningsproces. Som det vil fremgå, er de forskellige forhold indbyrdes relaterede.

Først vil jeg for forståelsens skyld give et overblik over projektet, som har 2 dele på hver ca. 6 kilometer:

- Sydlig del mellem Ålbæk og Hulsig - går gennem et sommerhusområde og passerer offentlig strand og campingplads;
- Nordlig del gennem Skagen klitplantage, som er mere øde men meget naturskøn.

Nedenstående figur giver en oversigt over de to dele af projektet.



Fremkommelighed

Formålet med projektet er at øge "fremkommeligheden". Fremkommelighed defineres af VD som:

- Den tid det tager at tilbagelægge en strækning;
- Påregnelighed med hensyn til rejsetid;
- Sikkerhed.

På strækningen mellem Ålbæk og Hulsig er der punkter som f.eks. vejkryds, hvor sikkerheden kan forbedres, men ikke ved en vejudbygning med 2 spor og følgende højere hastighed. Ligeledes er den heller ikke afgørende for passage for ambulancer, som også er et typisk argument for 2+1 løsningen.

Et andet argument er kø og trafikpropper i ugerne 28-29-30 i sommerperioden. Disse findes i og ved indkørsel til Skagen. Den foreslåede vejudbygning mellem Ålbæk og Hulsig vil være helt uden effekt på disse problemer. Skagen har ganske enkelt ikke kapacitet til det antal besøgende, som opsøger byen i denne korte periode.

Jeg mener derfor ikke at den foreslåede 2+1 udbygning er en rimelig løsning på de faktiske problemer med hensyn til fremkommelighed.

Støj

Miljøministeriets støjgrænse for et rekreativt område som vores er 53 dB i modsætning til boligområder, hvor grænsen er 58 dB. På trods af et allerede erkendt støjproblem, har VD ikke foretaget støjmålinger, men blot baseret sig på computerberegninger. Dette leder VD til en påstand om, at "udbygning af strækningen vil betyde lille forøgelse af støjpåvirkningen".

Jeg mener det er et helt urimeligt overgreb på sommerhusbeboerne at forøge støjen yderligere fremfor at bringe den ned på niveauet anbefalet af Miljøministeriet, selvom VD under et virtuelt folkemøde har oplyst, at støjgrænser alene gælder for ny-anlæg af veje. Desuden er begrænsning af støjgener jo et af punkterne i regeringens trafikplan. Under det virtuelle borgermøde har VD givet udtryk for, at hastighedsgrænser og kontrol af disse er et politianliggende. Jeg finder det er uheldigt at man lægger op til beslutninger uden et holistisk syn på tingene ved et sådant projekt.

Økonomi

På det virtuelle borgermøde gav VD følgende oplysninger vedrørende samfundsøkonomisk forrentning:

- Ved uændret hastighedsgrænse på 80 km/t: 2,8 %
- Ved 90 km/t på 2+1-strækninger: 5,0 %

VD oplyste at en forrentning på 2,8 % er på grænsen af det acceptable. Så kræver det ikke megen fantasi at forestille sig, at der kommer et pres for en forøgelse af hastigheden. En hastighed som vil reducere sikkerhed, men forøge støj og forurening.

Jeg mener det er uheldigt, at økonomiske beregninger nærmest leder til en forøgelse af den tilladte hastighed, som i praksis formodentlig vil blive overskredet yderligere efter en udbygning af vejen. Desuden vil jeg tillade mig at sætte spørgsmål ved den slags samfundsøkonomiske beregninger, hvor et stort antal køretøjer per tid ganges med en

tidsbesparelse på sekunder og dermed omsættes til en samlet økonomisk gevinst. Jeg betvivler at en sådan ” gevinst” i praksis materialiseres i en konkret samfundsmæssig værdi.

Miljøpåvirkning

Der er flere aspekter af miljøpåvirkning, hvoraf det første er påvirkning af beskyttede naturområder. Der er mange hørings svar vedrørende dette, og et af dem er sågar fra Miljøstyrelsen.

Det andet aspekt er forurening, hvor højere hastighed fører til højere brændstofforbrug og dermed mere forurening. Selvom en forøget hastighedsgrænse endnu ikke er et faktum, skal man være meget naiv for ikke at kunne se, at en bred 2+1 vej vil føre til et øget tryk på speederen.

Jeg mener at miljøpåvirkning burde have afgørende indflydelse på løsningerne i en tid, hvor vi hævder at arbejde mod et grønnere samfund, men jeg kan ikke finde noget eksempel på, at VD bringer dette ind som et kriterium og forsøger at forbedre noget. Desuden er Skagen et område, som er afhængigt af turisme, og øget støj og forurening er ikke befordrende for dette.

Beslutningsproces

I forbindelse med VVM undersøgelsen er der rejst et stort antal spørgsmål på et virtuelt borgermøde. Mange af disse fik ikke noget reelt svar. Derefter er der indsendt et ligeledes stort antal hørings svar.

Jeg finder det underligt, at vejudbygningen er en del af regeringens plan før VVM undersøgelsen er færdig. Det kunne indikere, at man ikke har til hensigt at tage de modtagne spørgsmål og hørings svar i betragtning.

Jeg er ikke imod et vejprojekt til forbedring af fremkommelighed eller udvikling af erhvervsliv, men jeg er imod forøgelse af allerede erkendte støjgener og mangel på hensyntagen til naturen for at tilfredsstille særinteresser og gennemføre en 20 år gammel plan, som ikke længere er den bedste løsning på problemerne. Og jeg er imod en proces, hvor politikere og offentlige myndigheder tilsidesætter almindelige borgeres interesser.

Med venlig hilsen

Morten Trier Hansen

Catharina Daemenstraat 14

6241 EJ Bunde

Holland

Email: trier.hansen@outlook.com

GSM : 0031621644436