

Harlevholm d. 12. maj 2021

Transportminister Benny Engelbrecht
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Bemærkninger til dit svarbrev af 4. maj 2021

- i forlængelse af vores fire spørgsmål om borgerdemokrati og støjbeskyttelse ved anlæg af motorveje.

Tak for dit brev, som vi modtog få timer før foretræde for Transportudvalget d. 4. maj 2021.
Vi følger hermed op med kommentarer til dine oplysninger i brevet og uddybning af vores synspunkter.

1. Har borgerne reelt demokratisk mulighed for at anke i forhold til Vejdirektoratets indstillinger?

Nej, det har man ikke som borger.

Du svarer, at "Vejdirektoratets indstilling for projektet (udvidelse af E45 Aarhus S-Aarhus N) er udarbejdet på baggrund af den fremlagte VVM-redegørelse og den efterfølgende høring".

Ja, det er rigtigt. Men set fra et borgersynspunkt er det problematisk, at Vejdirektoratet selv behandler eventuelle indsigelser fra borgerne i forlængelse af høringsnotatet.

Både vi og andre borgere har kontaktet Vejdirektoratet om konkrete forhold i høringsnotatet.
Alle forhold er blevet tilbagevist - af den tekniker, som selv står i spidsen for projektet.

Dvs. eventuelle indsigelser kommer ikke længere i systemet.

Som borger har man derfor ingen uafhængig ankeinstans i denne fase.

Man får først mulighed for at anke, når ekspropriation og taksation går i gang - dvs processer som først ligger **efter** Folketinget har vedtaget en anlægslov.

Her er vores erfaring, at anlægsloven - som altså i realiteten er Vejdirektoratets indstillinger - bliver brugt som en begrundelse for, at der ikke kan tages andre beslutninger.
Så står man som borger særdeles dårligt.

Vi har selv i 1990'erne været igennem et ti år langt ankeforløb, der nåede helt i Højesteret.

Som privat lodsejer havde vi Staten med uanede ressourcer som modpart.

Hvor mange borgere har ressourcer både mentalt og økonomisk til at gennemføre sådan et forløb?

Vejdirektoratets indstilling er at dømme ud fra dit brev nu modtaget i Folketinget.

Det er et demokratisk problem, at borgerne altså ikke har en mulighed for komme med indsigelser i denne fase, hvor der kommer politiske beslutningstagere ind i billedet.

Vejdirektoratet kan jo i princippet skrive, hvad det vil i indstillingen.

Du skriver, at Transportudvalget har haft mulighed for at se et resume af høringssvarene.

Resumeeet er udarbejdet af Vejdirektoratet.

Hvis man læser selve høringssvarene, og hvis man ser chatten fra det digitale borgermøde, som blev holdt i forlængelse af VVM-redegørelsen, vil man se, at stort set alle 178 høringssvar fra borgere/borgergrupper og næsten alle spørgsmål i chatten handlede om støj, og at der specifikt var et stort ønske om støjafskærmning over Aarhus Ådal og de rekreative naturområder i den.

Chatten fra borgermødet blev ifølge Vejdirektoratet ikke gemt, men vi er i besiddelse af en kopi af den.

Den "ekstra støjafskærmning", som du oplyser, at Vejdirektoratet efter borgermøde og høring har inkluderet i indstillingen, består i at skærme østsiden af vejens krydsning af ådalen, men ikke vestsiden.

2. Får Folketinget forelagt indstillinger fra Vejdirektoratet, der giver mulighed for en nuanceret politisk beslutning fx i forhold til støjafskærmning af naturværdier?

Du forholder dig desværre ikke i dit brev til vores spørgsmål om støjafskærmning af naturværdier.

Vejdirektoratet opererer som udgangspunkt med mindst muligt støjværn og slet ikke i forhold til naturområder.

Som kuriosum er det værd at bemærke, at der altid etableres støjværn ved rasteplasser.

Det er derfor Vejdirektoratet, der vælger om og i givet fald hvilke alternativer, der skal med i en indstilling til Folketinget.

Vi mener det må være et politisk valg, om naturværdier skal beskyttes.

Med den viden der eksisterer i dag om støjs negative effekter, burde det være en selvfølge rent samfundsøkonomisk at medregne værdien af natur og rekreative områder i overordnede beslutninger om støjafskærmninger.

I Aarhus Ådal planlægger Vejdirektoratet som nævnt nødtvungent med en støjskærm på motorvejens **østside** - begrundet i to mindre bebyggelser - men ikke på motorvejens **vestside**.

Der var ellers i høringsvarene et stærkt ønske fra borgere om at få skærmet begge sider.

Man kan selv forestille sig, hvad forskelsbehandlingen betyder for stemningen i et lokalsamfund.

Vejdirektoratet har afslået at lave beregninger på effekten af støjværn på naturværdierne vest for motorvejen.

Begrundelsen er, at der kun er få boliger, så det skal man ikke.

En tommelfingerregel om fem husstande forvaltes unuanceret som en fast regel - uafhængigt af antal beboere i boligene. Det må være værdien af ejendommene og antallet af beboere i dem, der er afgørende og ikke, som

Vejdirektoratet har oplyst, antallet af husstande opgjort ved opslag i BBR-registret.

Der er etableret støjværn på Silkeborg-motorvejen tværs over både Gudenådal og Funder Ådal.

Begge steder for at skåne naturen - der er ingen bebyggelse. Det kan altså lade sig gøre.

Den jord, som alligevel skal graves væk for at udbygge og fundere dæmningen over Aarhus Ådal, kunne man placere som støjvold på vestsiden af motorvejen - MEN jorden skal ifølge Vejdirektoratet køres væk og bruges som støjvold 5-7 km sydligere ved Hørning.

Som borger kan man kun betragte det som en hån mod al sund økonomisk fornuft og mod naturen i ådalen - inkl. de berørte lodsejere, som også tæller Aarhus Kommune.

3. Hvem faktatjekker Vejdirektoratets oplysninger i indstillinger?

Vedr. Holmbækken som i Vejdirektoratets høringsnotat omtales som i dårlig stand, skriver du i dit brev til os, at Vejdirektoratet henviser til en vandområdeplan for 2021-2027, hvor Holmbækken er fastsat til at have en dårlig økologisk tilstand og at målsætningen er, at den skal have en god tilstand.

Faktum er, at Aarhus Kommune i flere år har haft særlig positiv opmærksomhed på Holmbækken, fordi den er første tilløb til Aarhus Å med frisk vand for de ørreder, som søger ind til gydepladser ude fra Aarhusbugten.

Aarhus Kommune og frivillige interesseorganisationer har derfor investeret betydelige ressourcer i Holmbækken.

Etablering af gydepladser, beplantning, afretning af brinker mm. er blevet prioriteret af Aarhus Kommune, og disse tiltag er således allerede gennemført i foråret 2020 - altså for et år siden. Dvs før VVM-redegørelsen kom.

Måske understreger det, at ikke alle Vejdirektoratets oplysninger er helt ajour, og at vi som lodsejere naturligt stiller spørgsmålstejn ved, om man kan fæste lid til alle fakta fra Vejdirektoratet.

Det må samtidig være helt afgørende at sikre, at Folketingets beslutninger tages på et korrekt og fuldt ud belyst grundlag.

4. Gennemføres Vejdirektoratets VVM-undersøgelser og høringsforløb borgerdemokratisk forsvarligt?

Du skriver i dit brev, at Vejdirektoratet har annonceret i lokale medier, og at der har været pressedækning i forbindelse med VVM-redegørelse og borgermøde.

Du forholder dig desværre ikke til, om du synes, det er i orden, at Vejdirektoratet **ikke** kontakter berørte lodsejere direkte med information om de enkelte faser og deres indhold.

Her taler vi altså om lodsejere, som i Vejdirektoratets materiale står til at få eksproprieret arealer med de følger for liv og ejendom, det har for dem og deres familier.

Det betyder, at lodsejere kan risikere at overse muligheden for at få vigtig information om projekterne og for at kommentere Vejdirektoratets dispositioner.

I dagens digitale Danmark er det så uhyre nemt både at finde de berørte lodsejere og at sende informationer direkte til dem via e-boks.

Vi er glade for, at du udtrykker forståelse for den usikkerhed naboer kan have i forhold til udbygning af E45 omkring Aarhus.

Netop derfor er det vigtigt, at det politiske system lytter til de erfaringer og synspunkter, vi som mangeårige naboer til E45 har med såvel processer som beslutninger i forhold til disse store anlæg.

Vi mener, der er behov for:

- **Et politisk eftersyn af borgerdemokratiet ved anlæg af motorvej**
- **Et politisk helhedssyn på støjbeskyttelse ved nyanlæg**

Vi står meget gerne til rådighed med yderligere oplysninger.

Dit brev af 4. maj og dette svar fra os, sender vi i kopi til Transportudvalget, som på foretrædet d. 4. maj spurgte, om vi ville sende vores opfølgende kommentarer til udvalget.

Med venlig hilsen

Peter Dyrholm og Hanne Fuglsang Nielsen
Harlevholmvej 24, 8462 Harlev
hannefuglsang@hotmail.com tlf. 3091 0083



Peter Dyrholm og Hanne Fuglsang Nielsen
Harlevholmvej 24
8462 Harlev
hannefuglsang@hotmail.com

4. maj 2021

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Kære Hanne Fuglsang Nielsen og Peter Dyrholm

Tak for jeres henvendelse af 23. marts 2021 vedrørende udbygningen af E45 mellem Aarhus S og Aarhus N. Indledningsvist vil jeg gerne undskylde for det sene svar. Jeg vil gerne fastslå, at jeg har forståelse for den usikkerhed, en kommende udbygning af E45 omkring Aarhus giver for de nærmeste naboer til motorvejen.

Vejdirektoratets indstilling for projektet er udarbejdet på baggrund af den fremlagte VVM-redegørelse samt den efterfølgende høring. Høringsperioden har blandt andet givet anledning til en revurdering af støjafskærmningen i projektet. Det har betydet, at der i indstillingen er inkluderet ekstra støjafskærmning. Indstillingen vil blandt andet danne grundlag for de politiske forhandlinger i forbindelse med regeringens udspil *Danmark fremad – Infrastrukturplan 2035*.

Folketingets Transportudvalg har derfor også modtaget Vejdirektoratets indstilling for projektet, sammen med høringsnotatet, som resumerer de indkomne høringssvar. Medlemmerne af Transportudvalget har derfor haft mulighed for at orientere sig om hvilke høringssvar, der har været indsendt.

Jeg har forelagt jeres øvrige bemærkninger for Vejdirektoratet, der oplyser, at vandløbet Holmbæk i seneste vandområdeplan 2021-2027 er fastsat til at have en dårlig økologisk tilstand samt, at Aarhus Kommunes målsætning for vandløbet er, at det skal have en god tilstand.



Side 2/2

Vejdirektoratet bemærker desuden, at der i forbindelse med høringsfase og borgermøde har været annonceret i lokale medier, ligesom der har været pressedækning i forbindelse med offentliggørelse af VVM-redegørelsen og borgermødet.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Benny Engelbrecht', written over the printed name.

Benny Engelbrecht

Til Transportminister Benny Engelbrecht
(bilag med fotos vedlagt)

Forhandlinger om infrastruktur - spørgsmål og bemærkninger vedr. udvidelse af E45 Aarhus S til Aarhus N

Vi ønsker, at du er opmærksom på en række forhold, som, vi mener, er kritisable i Vejdirektoratets forarbejde og indstilling til Folketinget om anlæg af motorveje.

Som lodsejere ved E45s krydsning af Aarhus Ådal har vi - både ved motorvejens anlæggelse i 1990'erne og ved Vejdirektoratets forarbejde til en eventuel udvidelse - oplevet procedurer og beslutninger, hvor man kan stille disse fire spørgsmål:

- 1. Har borgerne reelt demokratisk mulighed for at anke i forhold til Vejdirektoratets indstillinger?**
- 2. Får Folketinget forelagt indstillinger fra Vejdirektoratet, der giver mulighed for en nuanceret politisk beslutning fx i forhold til støjafskæmning af naturværdier?**
- 3. Hvem faktatjekker Vejdirektoratets oplysninger i indstillinger?**
- 4. Gennemføres Vejdirektoratets VVM-undersøgelser og høringsforløb borgerdemokratisk forsvarligt?**

Spørgsmålene og baggrunden for dem uddyber vi i de følgende afsnit.

1.

Har borgerne reelt demokratisk mulighed for at anke i forhold til Vejdirektoratets indstillinger?

Vejdirektoratet behandler selv eventuelle indsigelser fra borgerne i forlængelse af direktoratets eget høringsnotat, som ligger til grund for indstillingen til Folketinget.

Som borger har man derfor reelt ingen uafhængig ankeinstans i denne fase. Man får først mulighed for at anke, når ekspropriation og taksation går i gang - processer som først ligger **efter** en anlægslov er vedtaget af Folketinget.

Her er vores erfaring desværre, at anlægsloven - som i realiteten er Vejdirektoratets indstillinger - bliver brugt som en begrundelse for, at der ikke kan tages andre beslutninger.

Så står man som borger særdeles dårligt.

Vi har selv været igennem et ti år langt ankeforløb, som måtte helt i Højesteret, og hvor vi som privat lodsejer havde Staten som modpart.

Hvor mange borgere har lige ressourcer både mentalt og økonomisk til det?

2.

Får Folketinget forelagt indstillinger fra Vejdirektoratet, der giver mulighed for en nuanceret politisk beslutning fx i forhold til støjafskæmning af naturværdier?

Vi oplever, at Vejdirektoratets udgangspunkt er at operere med mindst muligt støjværn og da slet ikke i forhold til at værne naturområder - i denne sammenhæng Aarhus Ådal.

Vi mener det må være en politisk afgørelse, om naturværdier skal beskyttes.

I Aarhus Ådal planlægger Vejdirektoratet nødtvungen med en støjskærm på motorvejens østside (begrundet i to mindre bebyggelser), men ikke på motorvejens vestside ind i Aarhus Ådal.

Netop i dette område har Aarhus Kommune både brugt ressourcer på store rekreative borgerrettede tiltag og har planer om at videreføre stisystemer ind i ådalen for at opnå et helt unikt og sammenhængende naturområde, der strækker sig lige fra centrum af Aarhus og mange kilometer ind i ådalen.

Vejdirektoratet har i tilfældet Aarhus Ådal afslået at lave beregninger på effekten af støjværn på naturværdierne, der ligger på den vestlige side af motorvejen. Begrundelsen er, at der kun er få boliger, så det skal man ikke.

Hvordan kan Vejdirektoratet beslutte, at der ikke skal laves støvjærn, når der ikke er lavet beregninger på støjni-veauet i forhold til de værdier, der skal beskyttes og de borgere, der bliver berørt?

I vedlagte fotoserie dokumenterer vi, at støvjærn er etableret ved Silkeborg-motorvejens krydsning af såvel ådalen over Gudenåen som over Funder Ådal. Begge steder udelukkende for at skåne naturen - der er ingen bebyggelse.

Vejdirektoratet afviser også, at den jord, som alligevel skal graves væk på stykket over ådalen, kan placeres som støjvold på vestsiden af motorvejen - jorden skal ifølge Vejdirektoratet køres væk og bruges som støjvold 5-7 km sydligere ved Høming.

Der er tale om særdeles store mængder jord, da motorvejen krydser ådalen på en dæmning. Den er funderet ved at grave 10 meter ned i den bløde ådalsbund, 60 meter i bredden og fylde op med stabilt materiale op til 8-10 meter over niveau. De øgede bredde på dæmningen for at kunne rumme et ekstra spor i hver side, må derfor skulle funderes på samme måde.

Som borger kan det at flytte jorden væk fra området, når der er andre oplagte og rentable muligheder, kun betragtes som en hån mod al sund økonomisk fornuft og mod naturen i ådalen på motorvejens vestside - inkl. de berørte lodsejere, som også tæller Aarhus Kommune.

Motorvej E45 har lige fra anlæggelsen i 1990'erne dannet et grimt og støjende ar tværs over Aarhus Ådal.

Ved en udvidelse af vejen, har man derfor en helt enestående chance for at rette op på de støjgener, som helt sikkert kun vil blive værre ved en udvidelse.

Vi håber, at du som ansvarlige politiker vil handle nu og vise, at du vil være med til at beskytte naturen på begge sider af E45.

3. Hvem faktatjekker Vejdirektoratets oplysninger i indstillinger?

Vi kan konstatere, at der er faktuelle fejl i det høringsnotat/indstilling Vejdirektoratet har sendt til Transportministeriet/Folketinget, som forarbejde til lovforslag om udvidelse af E45 Aarhus S til Aarhus N.

Det anføres fx at Holmbækken, der løber ud i Aarhus Å, er i dårlig forfatning, og at en udvidelse af E45 derfor ikke vil have betydning for vandløbet.

Vi kan oplyse, at Aarhus Kommune har særlig positiv opmærksomhed på Holmbækken, fordi den er første tilløb til Aarhus Å med frisk vand efter Brabrand Sø og Årslev Eng sø. Derfor er den essentiel i forhold til gydepladser for laks og ørreder, som søger ind fra Aarhusbugten. I løbet af det sidste år har Aarhus Kommune således investeret omkring 200.000 kr. + arbejdskraft fra en række frivillige fra interesseorganisationer til etablering af gydepladser, vandplanter og afretning af brinker langs hele Holmbækkens krydsning af Aarhus Ådal.

En sådan fejlagtig oplysning i indstillingen betyder, at vi som lodsejere naturligt stiller spørgsmålstegn ved, om man kan fæste lid til alle fakta fra Vejdirektoratet.

Det må samtidig være helt afgørende at sikre, at Folketingets beslutninger tages på et korrekt og fuldt ud belyst grundlag.

4.

Gennemføres Vejdirektoratets VVM-undersøgelser og høringsforløb borgerdemokratisk forsvarligt?

Svaret er desværre nej.

Vejdirektoratet benytter udelukkende annoncer i diverse medier for at oplyse om VVM-undersøgelser, høringsperioder, borgermøder mm.

Direktoratet kontakter **ikke** berørte lodsejere direkte med information om de enkelte faser og deres indhold - dvs. det kan dreje sig om lodsejere, som i Vejdirektoratets materiale står til at få eksproprieret arealer.

Som lodsejer kan det derfor være mere eller mindre tilfældigt, om man overhovedet opdager disse processer - og dermed risikerer at overse muligheden for at ytre sig om Vejdirektoratets dispositioner.

Vi står selvfølgelig meget gerne til rådighed, hvis vi skal uddybe vores spørgsmål og bemærkninger - eller hvis der er interesse for at bese E 45 og området i Aarhus Ådal.

Med venlig hilsen

Peter Dyrholm og Hanne Fuglsang Nielsen
Harlevholmvej 24, 8462 Harlev
hannefuglsang@hotmail.com tlf. 3091 0083



Alle billeder i hele denne fotoserie er taget fredag d. 25. september mellem kl. 15 og 16.30 - dvs. de aftøjer og på Silkeborg/Herring-motorvejens trafiklæthed på et af ugens travleste tidspunkter.

Støjfjælskræmning så langt øjet rækker på ubebygget strækning af motorvejen før Silkeborg fra Aarhus-siden
- på den ene side skærm mod vej (!) og nytplantet areal
- på motorvejens anden side skærm mod et skovområde.



Øverst:
Fotografen er 178 cm høj.
Det giver et indtryk af støj-skærmens højde.



Nederst:
Nærbillede af støjfjælskræmmens perforerede side, der vender ind mod motorvejen.



Disse fotosider er i denne sammenhæng gengivet i lille størrelse af pladshensyn.

I originalbrevet til Transportministeren fylder hvert ark en hel side.



Øverst tv:
Naturområderne hvor motorvejen krydser Gudenådal.

Øverst th:
Gennemsigtige støjfjælskræmme på motorvejen over ådalen.



Nederst:
Støjfjælskræmning så langt øjet rækker på ubebygget strækning af motorvejen efter krydsning af Gudenådal.
- på den ene side skærm mod skrænt og vej (!)
- på motorvejens anden side skærm mod et skovområde.



Støjfjælskræmning over Funder Ådal med de store ubebyggede naturområder på begge sider.



Støjfjælskræmning - åbent land i nærheden af Funder og Funder Kirkeby vest for Silkeborg.

Fotos herunder:
Indersiden af støjfjælskræmmene.
Nærmeste beboelse ligger uden for de områder billederne viser.



Foretræde for Transportudvalget tirsdag d. 4. maj 2021.

Hanne Fuglsang Niensens oplæg - powerpoint + tekst hannefuglsang@hotmail.com tlf. 3091 0083



Goddag - og tak fordi I ville se mig. Jeg hedder Hanne Fuglsang Nielsen.
Jeg har søgt foretræde på vegne af naturen og borgere i Aarhus Ådal - vest for hvor E45 krydser ådalen.

Samtidig er min familie og jeg lodsejere med E45 som nærmeste nabo.
Vi har boet i dalen fra 1983 - altså længe før E45 blev åbnet i 1994.

Jeg har derfor årelang erfaring med, hvordan processer og beslutninger omkring så store anlæg gennemføres, og hvordan man som borger og lodsejer oplever sagsgangene.
Det vil jeg gerne formidle videre til jer, nu hvor udvidelsen af E45 til seks spor bl.a. over Aarhus Ådal er en del af forhandlingerne om infrastruktur.

1. Har borgerne reelt demokratisk mulighed for at anke i forhold til Vejdirektoratets indstillinger?
2. Får Folketinget forelagt indstillinger fra Vejdirektoratet, der giver mulighed for en nuanceret politisk beslutning fx i forhold til støjskærmning af naturværdier?
3. Hvem faktatjekker Vejdirektoratets oplysninger i indstillinger?
4. Gennemføres Vejdirektoratets VVM-undersøgelser og høringsforløb borgerdemokratisk forsvarligt?

Hanne Fuglsang Nielsen - foretræde Transportudvalget 4. maj 2021

Vi har stillet Transportministeren disse fire spørgsmål, som jeg vil uddybe enkeltvis.

Ministerens korte svar modtog jer her til morgen, mens jeg sad i toget på vej herover.
Svaret bekræfter mig kun i, at det er vigtigt, at Transportudvalgets medlemmer får uddybet de spørgsmål, vi har stillet.

På den måde kan I få et billede af, hvordan processer og beslutninger opleves ude i den virkelighed, hvor både natur og mennesker skal fungere.

Har borgerne reelt demokratisk mulighed for at anke i forhold til Vejdirektoratets indstillinger til Folketinget?

- Vejdirektoratet behandler selv eventuelle indsigelser fra borgerne.
- Borgerne har ingen uafhængig ankeinstans i denne fase.
- Borgerne kan først anke ved ekspropriation og taksation mm.
- dvs. **efter** anlægsloven er vedtaget af Folketinget.
- Anlægsloven (= Vejdirektoratets indstillinger) er begrundelse for, at der ikke kan tages andre beslutninger.
- Resultat: Borgeren står særdeles dårligt.

Hanne Fuglsang Nielsen - foretræde Transportudvalget 4. maj 2021

1. Har borgerne reelt demokratisk mulighed for at anke i forhold til Vejdirektoratets indstillinger?

Efter borgermøder og hørings svar udarbejder Vejdirektoratet et høringsnotat, som ligger til grund for indstillingen til Folketinget.

Vejdirektoratet behandler selv eventuelle indsigelser fra borgerne i forlængelse af høringsnotatet.

Både vi selv og andre borgere har kontaktet Vejdirektoratet om forhold i høringsnotatet. Alle forhold er blevet tilbagevist - af den tekniker, som selv står i spidsen for projektet.

Som borger har man derfor ingen uafhængig ankeinstans i denne fase.

Man får først mulighed for at anke, når ekspropriation og taksation går i gang - dvs processer som først ligger **efter** Folketinget har vedtaget en anlægslov.

Her er vores erfaring, at anlægsloven - som altså i realiteten er Vejdirektoratets indstillinger - bliver brugt som en begrundelse for, at der ikke kan tages andre beslutninger.

Så står man som borger særdeles dårligt.

Indstillingen er at dømme ud fra ministerens svar her til morgen landet i Folketinget.

Det er et demokratisk problem, at borgerne altså ikke har en mulighed for komme med indsigelser i denne fase, hvor der kommer beslutningstagere ind i billedet.

Vejdirektoratet kan jo i princippet skrive, hvad de vil i indstillingen.

Vi har selv i 1990'erne været igennem et ti år langt ankeforløb, der nåede helt i Højesteret. Som privat lodsejer havde vi Staten med uanede ressourcer som modpart.

Hvor mange borgere har lige ressourcer både mentalt og økonomisk til at gennemføre sådan et forløb?

Får Folketinget forelagt indstillinger fra Vejdirektoratet, der giver mulighed for en nuanceret politisk beslutning fx i forhold til støjafskærmning af natur?

- Vejdirektoratet opererer med mindst muligt støjværn - og slet ikke ved natur. Det må være en politisk beslutning at prioritere beskyttelse af naturværdier.
- I Aarhus Ådal vil Vejdirektoratet ikke lave beregninger på effekten af støjværn på naturværdierne, der ligger på den vestlige side af motorvejen. Begrundelse: Vil ikke skærme ved natur og vurderer der er for få boliger.
- Støjværn ved Gudenådalen og Funder Ådal skåner naturen - ingen bebyggelse.
- Jord som skal graves væk over ådalen, vil Vejdirektoratet ikke placere som støjvold på vestsiden af motorvejen. Jorden skal køres væk og bruges som støjvold 5-7 km sydligere ved Hørning. Hån mod al sund økonomisk fornuft - og mod naturen i ådalen.

Hanne Fuglsang Nielsen - foretræde Transportudvalget 4. maj 2021

2. Får Folketinget forelagt indstillinger fra Vejdirektoratet, der giver mulighed for en nuanceret politisk beslutning fx i forhold til støjafskærmning af naturværdier?

Vejdirektoratet opererer som udgangspunkt med mindst muligt støjværn og slet ikke i forhold til naturområder.

Som kuriosum kan jeg oplyse, at der altid etableres støjværn ved rasteplasser.

Det er derfor Vejdirektoratet, der vælger om og i givet fald hvilke alternativer, der skal med i en indstilling til Folketinget.

Vi mener det må være et politisk valg, om naturværdier skal beskyttes.

I Aarhus Ådal planlægger Vejdirektoratet nødtvungent med en støjskærm på motorvejens **østside** - begrundet i to mindre bebyggelser - men ikke på motorvejens **vestside**.

Høringssvarene på VVM-undersøgelsen viste ellers, at der var et stærkt ønske fra borgerne om at få skærmet begge sider.

Man kan selv forestille sig hvad forskelsbehandlingen betyder for stemningen i et lokalsamfund.

Netop i det vestlige område har Aarhus Kommune nemlig både brugt ressourcer på store rekreative tiltag for borgerne og har planer om at videreføre stisystemer ind i ådalen for at få et helt unikt og sammenhængende naturområde fra centrum af Aarhus og mange kilometer ind i ådalen.

Vejdirektoratet har afslået at lave beregninger på effekten af støjværn på naturværdierne vest for motorvejen. Begrundelsen er, at der kun er få boliger, så det skal man ikke.

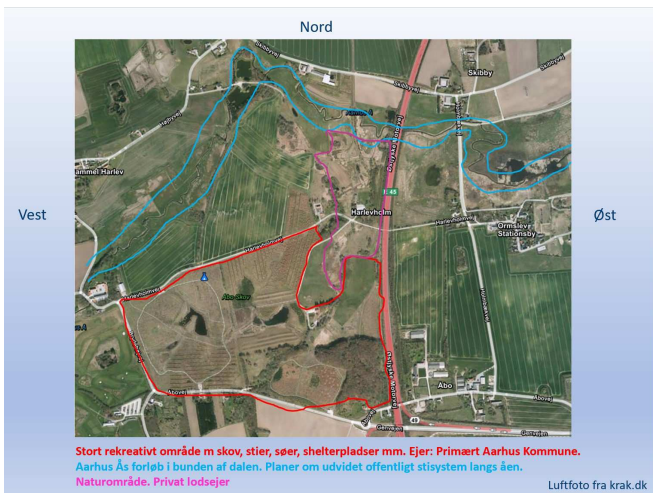
En tommelfingerregel om fem husstande forvaltes unuanceret som en fast regel - uafhængigt af antal beboere i boligerne.

Hvordan kan Vejdirektoratet beslutte, at der ikke skal laves støjværn, når der ikke er lavet beregninger på støjniveauet i forhold til de værdier, der skal beskyttes og de borgere, der bliver berørt?

Der er etableret støjværn på Silkeborg-motorvejen tværs over både Gudenådalen og Funder Ådal. Begge steder for at skåne naturen - der er ingen bebyggelse. Det kan altså lade sig gøre.

Den jord, som alligevel skal graves væk for at udbygge og fundere dæmningen over Aarhus Ådal, kunne man placere som støjvold på vestsiden af motorvejen - MEN jorden skal ifølge Vejdirektoratet køres væk og bruges som støjvold 5-7 km sydligere ved Hørning.

Som borger kan man kun betragte det som en hån mod al sund økonomisk fornuft og mod naturen i ådalen - inkl. de berørte lodsejere, som altså også tæller Aarhus Kommune.



E45 ligger på en dybt funderet dæmning over ådalen.

Aarhus Kommune ejer det store rekreative område (rødt felt) med stier, søer, shelterpladser mm. Kortet viser, hvor let det ville være, at lade jorden blive på stedet.

Hvem faktatjekker Vejdirektoratets oplysninger i indstillinger?

- Faktuelle fejl vedr. Holmbækken i Vejdirektoratets høringsnotat/indstilling til Folketinget om udvidelse af E45 Aarhus S til Aarhus N.
- Kan vi som lodsejere fæste lid til alle fakta fra Vejdirektoratet?
- Folketingets beslutninger skal tages på et korrekt og fuldt ud belyst grundlag.

Hanne Fuglsang Nielsen - foretræde Transportudvalget 4. maj 2021

3. Hvem faktatjekker Vejdirektoratets oplysninger i indstillinger?

Vi har konstateret faktuelle fejl i Vejdirektoratets høringsnotat/indstilling til Folketinget.

Det anføres fx at Holmbækken, der løber ud i Aarhus Å, er i dårlig forfatning, og at en udvidelse af E45 derfor ikke vil have betydning for vandløbet.

Faktum er, at Aarhus Kommune har særlig positiv opmærksomhed på Holmbækken, fordi den er første tilløb til Aarhus Å med frisk vand for de ørreder, som søger ind til gydepladser ude fra Aarhusbugten. Aarhus Kommune og frivillige interesseorganisationer har derfor investeret betydelige ressourcer i Holmbækken.

Ministeren skriver i sit svar til os, at Vejdirektoratet henviser til en vandområdeplan for 2021-2027, hvor Holmbækken er nævnt.

Til det kan jeg oplyse, at ressourcer til etablering af gydepladser, beplantning, afretning af brinker mm. blev prioriteret af Aarhus Kommune og således allerede er gennemført for et år siden.

Måske understreger det, at alle Vejdirektoratets oplysninger ikke er helt ajour, og at vi som lodsejere naturligt stiller spørgsmålstegn ved, om man kan fæste lid til alle fakta fra Vejdirektoratet.

Det må samtidig være helt afgørende at sikre, at Folketingets beslutninger tages på et korrekt og fuldt ud belyst grundlag.

Gennemføres Vejdirektoratets VVM-undersøgelser og høringsforløb borgerdemokratisk forsvarligt?

- Desværre nej.
- Vejdirektoratet bruger udelukkende generelle annoncer i medier om VVM-undersøgelser, høringsperioder, borgermøder mm.
- Lodsejere kan let risikere at overse muligheden for at ytre sig om Vejdirektoratets dispositioner.
- Vejdirektoratet kontakter **ikke** direkte berørte lodsejere med information om de enkelte faser og indhold - og samarbejder heller ikke "i marken" med lodsejere, som fx står til at få eksproprieret arealer.

Hanne Fuglsang Nielsen - foretræde Transportudvalget 4. maj 2021

4. Gennemføres Vejdirektoratets VVM-undersøgelser og høringsforløb borgerdemokratisk forsvarligt?

Svaret er desværre nej.

Vejdirektoratet benytter udelukkende annoncer i diverse medier for at oplyse om VVM-undersøgelser, høringsperioder, borgermøder mm.

Det betyder, at lodsejere og andre interessenter kan risikere at overse muligheden for at få vigtig information om projekterne og for at kommentere Vejdirektoratets dispositioner.

Direktoratet kontakter **ikke** berørte lodsejere direkte med information om de enkelte faser og deres indhold.

Ministeren forholder sig ikke til dette i sit svar.

Og her taler vi altså om lodsejere, som i Vejdirektoratets materiale står til at få eksproprieret arealer med de følger for liv og ejendom det har for dem og deres familier.

Vejdirektoratet bevæger sig heller ikke ud "i marken" for at samarbejde med lodsejere. Det kunne eventuelt kvalificere projekterne.

Vi tvivler ikke på, at Vejdirektoratet er dygtige til at lægge asfalt.

Disse store anlæg handler bare om meget mere end asfalt.

Der er behov for

- Et politisk eftersyn af borgerdemokratiet ved anlæg af motorveje
- Et politisk helhedssyn på støjbeskyttelse ved nyanlæg

Motorvej E45 har lige fra åbningen i 1994 dannet et grimt og støjende ar tværs over Aarhus Ådal.

En anlægslov om udvidelse til seks spor giver en enestående chance for at rette op på dette ved at støjbeskytte naturen på begge sider af ådalen.

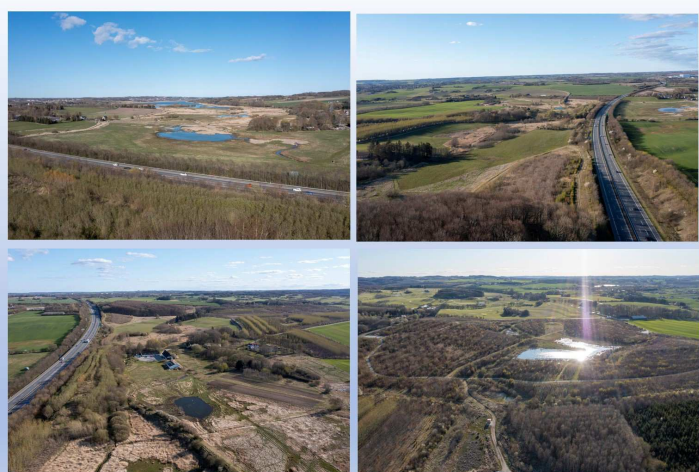
Vejdirektoratets beregninger:

1994:	10.000 - 14.000 biler i døgngennemsnit
2020:	70.000 biler i døgngennemsnit
Efter udvidelse:	100.000 biler i døgngennemsnit + øget hastighed

Hanne Fuglsang Nielsen - foretræde Transportudvalget 4. maj 2021

Som afrunding mener vi altså, at der er behov for både:

- Et politisk eftersyn af borgerdemokratiet ved anlæg af motorveje
- Et politisk helhedssyn på støjbeskyttelse ved nyanlæg



Tlf. 3091 0083 hannefuglsang@hotmail.com

Hanne Fuglsang Nielsen - foretræde Transportudvalget 4. maj 2021

Tak fordi I lyttede. Jeg kunne sagtens uddybe yderligere.
Derfor håber jeg, at I har nogle spørgsmål enten nu eller senere.

Ministeren skriver, at I har haft mulighed for at se et sammendrag af alle hørings svar på strækningen.
Hvis I læser selve hørings svarene, vil I se, at stort set alle 178 svar fra borgere og borgergrupper handler om støj.
Det håber jeg, at I politikere vil tage alvorligt.