



Ida Maries Vej 16  
9000 Aalborg  
CVR: 33806108

Nejtilegholmmotorvej.dk  
borgerbevægelsenaalborg@gmail.com  
FB: Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen

Til  
Transportminister  
Thomas Danielsen

CC: TRU, Vejdirektoratet,

Aalborg d. 12/5-2023

**Vedr. Transportministerens svar på spm. 163 af 11/5-2023 ifm. foretræde d. 12/4-2023**

Med tak for svar på vores foretræde, vil vi gerne præcisere følgende.

Vejdirektoratet mener ikke at man kan sammenligne lande i EEA-rapport 20/2019. For det første tager rapporten udgangspunkt i et veldefineret begreb, Lden 55 dB, der ikke giver anledning til store varianter af fortolkning. Ekspert i Danmark og EU mener ikke mindre afvigelser i andre lande giver anledning til at betvivle sammenligneligheden i rapporten, og slet ikke at stille spørgsmål ved den store forskel på støjbelastningen i Tyskland ift. Danmark, da forskellen er over 100%. Vi opfordrer derfor Vejdirektoratet til at fremlægge dokumentation for deres påstand.

Udviklingen i støjgener i de pågældende lande er beregnet ud fra de samme metoder i det enkelte land først og sidst i perioden, så denne udvikling er uomtvistelig, uanset om der måtte være metodevarianter imellem de forskellige lande. I Danmark stiger den markant, mens den falder markant i Tyskland. Vejdirektoratet bedes dokumentere, hvad der gør at denne sammenligning i EEA-rapporten ikke kan anvendes.

Det glæder os at Vejdirektoratet anerkender mulige alternative og supplerende støjberegninger (slide 7), og som man kan se i Silkeborg eksemplet, er det særdeles risikabelt at bero en MKV på en usikker trafikprognose. På TRU høringen d. 20/1-2020 blev det anbefalet af eksperter, at man fx indførte anvendelse af en vejs maksimale kapacitet som grundlag for støjberegning. Et væsentligt mere sikkert tal, der også tager højde for den forøgede støjkonsekvenszone forårsaget af stigende trafik. På denne måde kender man også i større grad, den maksimale støjkonsekvenszone, så beboelse anlagt efter vejens etablering, men uden for Lden 58 dB (dvs. under 58 dB), kan tage hensyn til den maksimale zone som opstår, når MKV trafikprognoser passerer, enten pga. fejlskøn eller pga. den almindelige trafikudvikling. En metode der vil kunne forhindre massive kommende støjgener på sigt ifm. anlæg af nye veje.

Vi opfordrer Vejdirektoratet eller relevant myndighed til at overveje nævnte metode, eller fremlægge argument for ikke at anvende denne metode.

Mht. "blåstempling af metode" vil vi opfordre Vejdirektoratet til at dokumenterer, hvorledes at beboelse etableret op ad/tæt på MKV Lden 58 dB, iht. gældende vejledninger, sikre sig ikke at blive belastet med over 58 dB på et senere tidspunkt, når trafikken stiger over prognosen.

Også det faktum, at man allerede i dag, før anlægsprojektet for 3. LFF er vedtaget, kan diskutere hvem der er skyld i at støjgrænserne allerede er overskredet i Sofiendal Enge, vidner om et system der ikke fungerer.

Vi vil gerne opfordre myndighederne til at Silkeborg eksemplet danner grundlag for eftertanke. Ingen kan acceptere så stor usikkerhed i støjberegningerne, specielt ikke med alle de kommende vejprojekter baseret på samme metode. Alle er enige om at støjen ved aktuelle målinger i området ved Silkeborg, langt overstiger hvad man kan forvente iht. MKV's Lden-beregning baseret på årsgennemsnit. Da der ikke er et fremviseligt sammenligningsgrundlag, henviser vi igen til slide 7 med supplerende beregninger, der i større grad fremviser, hvad man kan forvente af støjniveau i relevante perioder. Nu vil man så symptombehandle med støjskærme i Silkeborg, men stadig er der ingen der kender støjen ved vejens maksimale kapacitet, med eller uden støjskærm. Det er utilstrækkeligt.

Vejdirektoratet oplyser, at der mangler kildehenvisninger. Alle slides markeret med \* har henvisninger sidst i ppt-fremlæggelsen.

Vejdirektoratet oplyser, at de "flere gange" har efterspurgt grundlag for beregningen af de omtalte 26.000 støjbelastede borgere. De 2 forespørgsler er besvaret i brev af

- 13/4-22, J. nr. ANLVD04, stilet til Transportministeren og Vejdirektoratet.
- 3/5-22, J. nr. ANLVD04-02, stilet til Transportministeren og Vejdirektoratet.

Vejdirektoratet erkender i brev af 29/4-22, at have misforstået konklusionen. Samtidig præciserede vi i ovennævnte breve, hvordan beregningen er foretaget, og at de 26.000 borgere findes i den beregnede og fremviste støjkonsekvenszone (slide 20). I svarbrev af 7/7-22 fra departementet, Transportministeriet, udtrykkes der ikke længere tvivl om beregningen, hvorfor vi antager, at dette er færdigbehandlet og accepteret.

Hvis Vejdirektoratet stadig mangler henvisninger skal vi gerne fremsende yderligere, hvis blot Vejdirektoratet vil præcisere hvilke fakta de henviser til. Som oplyst tidligere er alle støjberegninger baseret på Nord2000.

Desuden vil vi opfordre til at transportministeren forholder sig til følgende fremlagt til foretræde:

- Lovgivning på området, trigger values mv. iht. Slide 23
- Hvorvidt anbefalingen om støjgrænse på 52 dB for nye motorveje, ønskes indført, eller i modsat fald, hvorfor ikke. Slide 25
- Hvorvidt man erkender manglende visualisering set fra beboelsesområderne nord og syd for fjorden, og om man ønsker at udarbejde disse. Slide 28 mv.

Vi står altid til rådighed for konstruktiv dialog og yderligere dokumentation.

Mvh.

Henrik Sakstrup

Talsmand

Borgerbevægelsen mod en motorvej i Egholmlinjen

Direkte mail:

[henrik@sakstrup.dk](mailto:henrik@sakstrup.dk)

M. 4072-1015