

Spørgsmål og protest til vejdirektoratet

## Formuleret af styregruppen efter borgermøde i Hulsig

11.01.24

Sammenslutningen af fastboende og sommerhusejere (der blandt andre er omfattet af samtlige grundejerforeninger), en facebookgruppe, samt en gruppe, der ikke er organiseret i en grundejerforening i sommerhusområdet nord for Ålbæk (langs Ålbækvej), og dele af Lodskovvad på vestsiden, har været samlet til fællesmøde i Hulsig. (Flere sommerhuse bruges i øvrigt lovligt som helårshuse.)

Efter borgermødet vil vi gerne bede Vejdirektoratet om at besvare en række spørgsmål, idet vi skarpt protesterer mod, at der ikke laves tilfredsstillende støjforanstaltninger på hele strækningen (2,8 Km) samt skarpt protesterer mod den i forvejen høje fart i et sommerhusområde.

Herunder er Lodskovvad stærkt utilfreds med, at deres P plads til deres foretrukne strand med redningskrans nedlægges, og der ikke etableres en erstatning i lokalområdet.

Ved en fornyet gennemgang af de videoer Vejdirektoratet har lagt på nettet, fremgår klart at projektlederen udtaler, at det bedste projekt opnår man ved at lytte til dem, der er brugere af området eller benytter det.

Af alle tre videoer fremgår også helt åbenlyst, at der stadig er store problemer omkring sommerhusområdet, som på ingen måde er løst tilfredsstillende eller man har ønsket at lytte til. 99 procent af de spørgsmål og tilkendegivelser der danner basis for videoerne, er problemer, der rejses og påpeges fra sommerhusområdet. Tilmed gives der tvivlsomme og ikke altid korrekte oplysninger og skøn, der ikke begrundes eller dokumenteres.

Det er forsamlingens opfattelse, at man måske har løst de påståede trafikale problemer der er i sommerperioden, ved at øge fremkommeligheden med et halvt minut om sommeren, men at man til gengæld klart har skabt yderligere sikkerhedsmæssige og sundhedsmæssige forringelser, ud over dem, man fra området har peget på i næsten 20 år. Det vil sige forværret situationen. Vi ønsker derfor besvarelse af nedstående spørgsmål fra Vejdirektoratet.

Nogle af spørgsmålene er, uden de er afklaret, tidligere stillet til transportministeren, der blot henviser til vejdirektoratet svar til ministeren.

Indledningsvis vil vi dog tilføje, at det glæder os, at vejdirektoratet i svar til blandt andre transportudvalget og ministeren (notat 1.2. 23 og senest svar fra ministeren 13.11.23), erkender, at sommerhusområdet i mange år har været under påvirkning af vejstøj, og det glæder os, at man har bemærket, at der fortsat (og især på den nordlige strækning) udbygges og etableres nye sommerhuse i det meget naturmæssigt smukke område.

Planloven der skulle sikre mod støj nu og i fremtiden blev ikke overholdt, da det daværende Skagen Kommune lavede lokalplanen og man udlagde det rekreative område i 1998.

Bilister fra Hirtshalsvej og fra Frederikshavn samles alle præcis ud for sommerhusområdet, hvilket netop giver en meget stærk trafikbelastning i sommerperioden, og selv om det var kommunens ansvar at overholde planloven er vores

#### **Spørgsmål:**

Mener VD ikke, at Staten har et moralsk ansvar i at rette op på dette svigt, nu da staten har overtaget vejen?

VD skriver i støjhandlingsplan på side 7, *at man nu (fra 2018) vil have fokus på sommerhusområder, så der indarbejdes støjdæmpende indsatser i fremtidige projekter, der indgår i en anlægslov.* På den pågældende strækning har man indarbejdet støjdæmpende indsats i form af en støjskærm, men kun på halvdelen af strækningen. Til gengæld ønsker man samtidig at hæve farten fra 80 til 90 km/t, hvilket nedbringer effekten og skaber endnu større usikkerhed for de bløde trafikanter. Lokalt, blandt samtlige partier, er det ikke et ønske at hæve farten. Det vil være yderst vanskeligt at få den bragt ned igen, når den korte støjskærm slutter. Hastighedsforøgelsen skyldes ( jvf videoen om støj,(VDs video 3) et hensyn til de samfundsøkonomiske beregninger. Transportministeren skriver i sit svar 13.11,23, at det ikke nødvendigvis er en betingelse at et projekt skal hænge sammen samfundsmæssigt økonomisk. I VD's video om Ålbæk-Skagensvejen del 3 om støj, forhindre projektlederen to gange støjeksperten ( ca. 10 minutter inde i videoen ) i at besvare spørgsmålet om, hvorfor man, når man nu gør noget ved trafikken, så ikke samtidig gør noget ved støjen.

#### **Spørgsmål**

Når man lokalpolitisk ikke har et ønske om at øge hastigheden og i transportministeren i et svar 13.11 oplyser, at det ikke nødvendigvis er en betingelse at et projekt skal hænge sammen samfundsmæssigt økonomisk, hvad er baggrunden så for, at man på strækningen ved sommerhusene og i øvrigt ingen andre steder i landet i et rekreativt område generelt må køre med så uansvarlig høj fart, selv ikke 80?

#### **Spørgsmål**

I videoen fra VD's høring "Ålbæk- Skagen svar på spørgsmål del 3 om støj" oplyses, at det ikke er vejdirektoratet der afgør om hastigheden skal hæves, men det er en politisk beslutning. ( 37,34 minutter ind i videoen) Efter lovgivningen er det politiet efter rådgivning fra vejmyndighederne, der træffer er denne beslutning. Er det vejdirektoratets hensigt at overlade rådgivningen til en politisk beslutning?

#### **Spørgsmål**

Når man kommer fra Skagen mod Ålbæk, er det tanken, at der skal skiltes ned til 70 ved Råbjergvej. Kort efter skiltets op til de nuværende og i forvejen alt for høje 80 km/t og kun godt km længere fremme skiltes yderligere op til 90 for så at skulle nedsætte farten blot en kilometer efter på grund af rundkørslen ved Hirtshalsvej. Hvordan harmonerer det med et flow, der giver en jævn hastighed og mindre brændstof og CO2 udledning, når det samtidig skaber yderligere støj med accelerationer og nedbremsninger på en så kort strækning?

### Spørgsmål

Hvad er forklaringen på, at man ikke laver støjdempende foranstaltninger på halvdelen af strækningen, når man er vidende om, at støjbelastningen her er lige så stor, tilmed højere end første halvdel?

VD skriver, til ministeren, og begrundet det også i VDS videoer, at det ikke er muligt at ændre og samle adgangsveje på den nordlige del og at de negative konsekvenser for et større antal ejendomme er større, end at bibeholde den status der er nu med 14 udkørsler østsiden (og 4 på vestsiden.) *På strækningen er netop en vejbyggelinje, der præcis tager højde for sammenlægninger af veje.*

### Spørgsmål

Når der netop er *afsat areal* til at sammenlægge veje i fremtiden, hvad er begrundelsen så, for at det ikke er muligt at ændre og samle adgangsvejene?

### Spørgsmål

Har VD været i dialog med de berørte sommerhusejere der retfærdiggør, man på deres vegne kan vurdere, at de negative konsekvenser vil være større ved at etablerer en støjdempende foranstaltning?

### Spørgsmål

Med hvilken begrundelse mener man, at 18 udkørsler begge sider af vejen medtaget, (12 +6) ikke udgør en trafikmæssig risiko, på den nordligste del af strækningen, mens man på den sydligste del mener, at man øger trafiksikkerheden ved samleveje. (7 veje til 2)?

Vejdirektoratet vurderer, at man halverer antallet af støjbelastede sommerhuse, idet der politisk og efter saglig argumentation fra Sammenslutningen efter VDs anbefaling er bevilliget en støjskærm på halvdelen af strækningen. Den anden halvdel ligger, hvor der ikke er lavet støjberegninger af en støjvolds virkning. *VD er ikke enige i, men dokumenterer ikke for deres uenighed, at husene ligger tættere på vejen, hvor der ikke er lavet støjforanstaltninger, end hvor der er.* Man har end ikke ulejlighed sig med at lave fysiske støjmålinger, eller set på fremtidigt byggeri. End ikke da projektet blev udarbejdet, og man kendte allerede planlagt byggeri. Fakta som kan ses på Danmarks Arealinformation, (se bilag)

<https://arealinformation.miljoportal.dk/html5/index.html?viewer=distribution> er, at på den strækning, hvor der er bevilliget en støjskærm ligger 9 huse frem til Perlevej sidste udkørsel 50 meter eller mindre fra vejen. På den strækning der ligger, *hvor der ikke er lavet støjskærm*, er antallet tæt på det dobbelte, nemlig 14 huse, der ses på arealinformation og 3 nytilkomne ud mod vejen. Altså i alt 17 huse. En strandbyggelinje begrænser byggefeltet til at være tæt på vejen. Yderligere kan man konstatere, at de første 400 meter hvor der er planlagt støjskærm i bedste fald kun beskytter to boliger, der ligger 50 meter fra vejen. Man skal yderligere 150 meter frem eller i kroner mere end 6 -7 millioner, for at nå de næste huse, der ligger 50 meter fra vejen. Tillige er der på de første 400 meter en meget bred nåletræsbeplantning. Den egentlige årsag til støjskærmen synes derfor ikke at være for at dæmpe støjen, men mere for at kunne hæve farten,

for i det hele taget at få det samfundsøkonomisk til at hænge sammen. I dag er der ingen økonomisk sammenhæng.

Man argumenterer placeringen med, at der her ligger flest huse ud til vejen og området er tættere bebygget end den nordlige del, der ikke har får støjskærm. Tæthed er helt irrelevant, idet støjskærmen kun gavner de huse der ligger ud til vejen. Der er dobbelt så mange huse ud mod vejen i den nordlige del end den sydlige. Det må handle om at beskytte de, der er sundhedsmæssigt generet af støjen, og ikke hvor tæt bebyggelsen er.

### Spørgsmål

Hvad er årsagen til at man i beregningerne og konklusionerne for etablering af støjforanstaltninger vurderer antal huse (tætheden af en bebyggelse) på en strækning og ikke antal huse der er støjbelastede?

### Anlægslovens formål

VD mener, at den ideelle løsning med en hastighedsgrænse på 60 km i timen i sommerperioden ikke er i overensstemmelse med den vedtagne anlægslov *uden at forklare dette nærmere*.

Anlægsloven er ikke vedtaget før trafikministeren godtager den og kan efter udsagn fra Transportudvalgets formand 21.2. 23, sagtens ændres. Citat: *"Selvom vejen er vedtaget, er den jo ikke anlagt endnu. På et tidspunkt skal infrastrukturplanen måske revideres. Det sker næsten altid."* VD mener også, det strider mod projektets formål om at forbedre fremkommeligheden, og fremstiller det som ønsket om nedsættelse gælder hele året. Det er det ideelle, men vi er åbne for at det etableret i turistsæsonen, nøjagtig som det sker ud for sommerhusene syd for Ålbæk. Hvorfor der skulle være forskel syd og nord for Ålbæk by, kan kun forklares med at vejen syd for er en kommunal vej, og vejen nordfor er en statsvej. Ved at gøre rabatterne bredere vil der også være en øget fremkommelighed, men det er korrekt, at når VD laver sin egen definition som projektlederen udtaler i videoen ud af mange muligheder og vælger at definerer fremkommelighed som hastighed, så vil man tabe nogle af de på strækningen fra Ålbæk til Skagen hele 36 sekunder, end en mere sikker løsning vil give. Vel at mærke kun en forskel i sommerperioden.

Til gengæld kunne VD, *hvis man ville*, se mere nuanceret på sikkerhed og bruge andre argumenter. På visse strækninger nedsætter man jo hastigheden, skiltes ned som det udtrykkes, og hvis en hastighedsnedsættelse på visse strækninger var mod anlægsloven, kunne man ikke som planen er, nedsætte hastigheden andre ømtålelige steder. En anlægslov skal ikke alene varetage bilismen.

### Spørgsmål

Hvad er baggrunden for at man ignorerer færdselsloven, bekendtgørelsen 1486 af 13/12/2017 § 7, stk. 2, Citat: *"at der for vejstrækninger ved strand, skov eller andre rekreative områder med sæsonpræget gennemkørsel kan fastsættes en lavere hastighedsgrænse, end den generelle ned til 30 km/t. En sådan hastighedsgrænse kan begrænses til de måneder om året, hvor der er behov her for. Baggrund herfor er, at der ofte kan være øget antal lette trafikanter på langs og på tværs af veje"* En bestemmelse der heller ikke strider mod anlægsloven, og netop giver adgang til nedsættelser af hastighedsgrænser helt ned til 30km/t ved skov og strand.

## Spørgsmål

Når der kan nedskiltets andre steder på strækningen og når det normale i hele landet er at have en hastighed på max 60 ved sommerhusområder, ofte mindre, hvordan kan en nedskiltning så stride mod anlægsloven?

## Om den såkaldte minimale støjforøgelse

VD hævder at støjbelastningen kun bliver 1 dB højere, **hvilket er irrelevant**. Støjgrænserne er i forvejen langt over de grænseværdier på 53 dB som Miljøministeriet selv anbefaler og WHO kalder alvorlig skadelig for helbredet. Næste gang den hæves 1 dB, kan man sige det samme og fortsætte i en uendelighed. VD beregner støj ud fra en kontinuerlig hastighed og måler over hele døgnet og hele året. Virkeligheden er en hel anden. Havnen i Skagen taler om øget trafik og flere arbejdspladser, vestenvinden regnes ikke med i beregningerne, trafikstigningen de sidste 10 år har været 17 %

## Spørgsmål

Hvad er baggrunden for at VD overser Miljøministeriet og WHO's grænseværdier, der ud for rekreative områder er 53 dB. og tillægger kun WHO's anbefaling den betydning, at den er vejledende, noget man i lighed med planloven, også hos VD ikke behøver at overholde?

## Turismen

VD går helt uden om problematikken med at turister og sommerhusfolk på vestsiden nu skal køre væk fra de strande de normalt benytter og væk fra området mod nord. Igen et negativt CO2 fremmede projekt, samt en nedprioritering for turismen i området og for de lokale og det lokale erhvervslivs interesser. P Pladsen ved Råbjergvej nedlægges og de lokale skal nu køre længere for at nå strandområderne. Staten opfordrer os alle til at gøre noget ved CO2 udledningen, idet selv små tiltag gavner det samlede resultat.

## Spørgsmål

Hvad er baggrunden for at VD ikke mener, man skal bidrage med nedsættelse af CO2. Selv små indsatsen som for eksempel klimaasfalt gavner det samlede resultat? Laver hastighed det samme.

## Spørgsmål

Hvad er baggrunden for at man ikke kan flytte cykelstien lidt ud i klitlandskabet i lighed med den cykelsti der er fra Hulsig til Skagen? ( Og som i øvrigt kunne benyttes frem for at sende cyklisterne ud på landevejen til en cykelsti der ikke er nødvendig, fordi der er en langt mere sikker og naturskøn cykelsti parallelt med. )

**Støj nedsætter ejendomsværdierne væsentligt og øget støj endnu mere.**

## Spørgsmål

Hvad er baggrunden for, at man på samme korte strækning udsætter den ene gruppe sommerhusejere for tab der er endnu større, end man gør i den anden del? Med andre ord skaber forskelsbehandling på en kort strækning.

VD hævder man skal ekspropriere mindst en enkelt ejendom, hvis der skal være en støjskærm i den nordlige del. Støjskærmen skal anbringe ud til cykelstien og man kunne hvis ejeren ikke ønsker skærm, sagtens springe denne ene ejendom over at lade skærmen fortsætte efter ejendomme. Der er også en lang række andre værktøjer, der kunne løse dette problem.

### **Spørgsmål**

Hvilken ejendom mener man skal ekspropriere, og med hvilken begrundelse?

### **Natur**

Strækningen er kendt for ynglende odderfamilie. Hvad er baggrunden for at man ikke tillægger, ja end ikke i VVM-rapporten omtaler og ikke overholder **EU's** habitats-direktiv?

På Sammenslutningens vegne  
Dirigent og medlem af styregruppen  
Svend Ole Lanpe