



De skjulte konsekvenser

3. Limfjordsforbindelse

Støjgener

v/Henrik Sakstrup

**Borgerbevægelsen mod en 3. Limfjordsforbindelse i
Egholmlinjen**

Data:

Alle data og henvisninger er fra officielle kilder.

EEA, Det europæiske miljøagentur (pålidelige og uafhængige oplysninger om miljøet), VVM, Nord2000

henrik@sakstrup.dk

Krav til VVM:

- Sagligt
- Sandfærdigt
- Objektivt

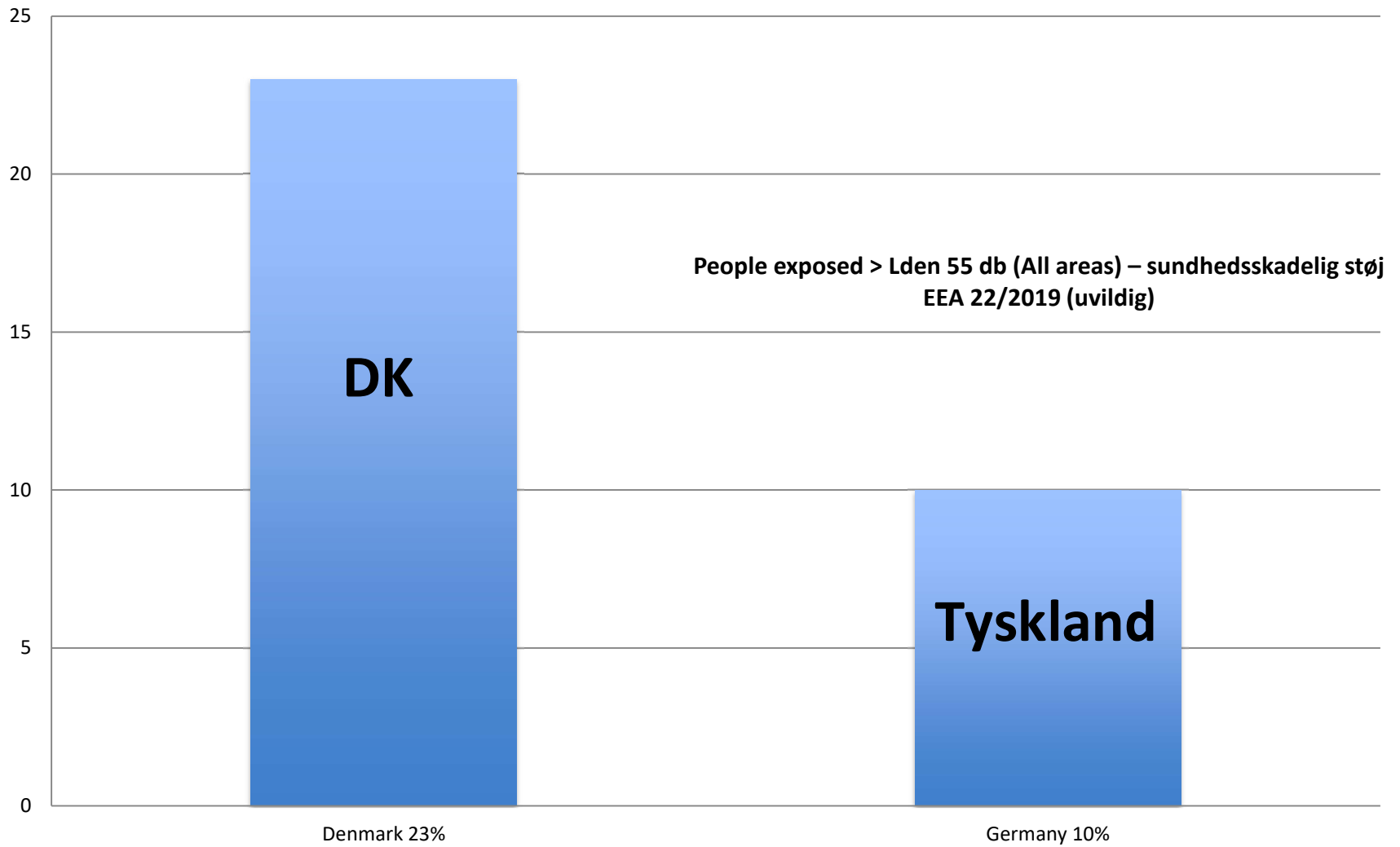
- Dilemma?
- Hvad kan påvirke dette?
- **Vurder selv – efter dette foredrag**



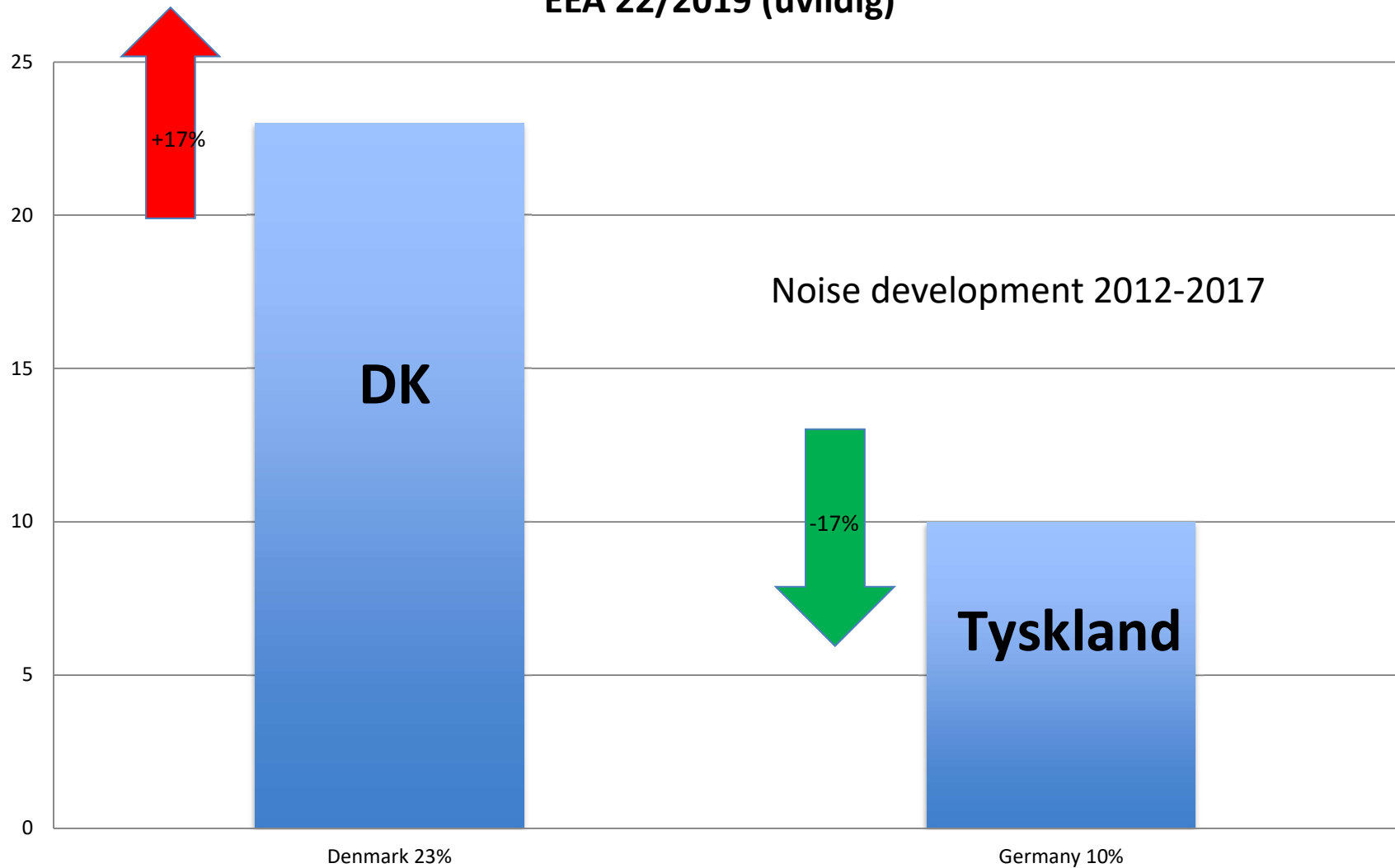
Hvordan går det med vejstøjen i DK?

EEA rapport – uvildig. EU's miljømyndighed

Hvorfor er DK langt hårdere belastet end andre sammenlignelige lande?



**People exposed > Lden 55 db – sundhedsskadelig støj
EEA 22/2019 (uvildig)**





Pkt. 1

Høring i Transportudvalget om vejstøj

Jeppe Bruus, formand for Trafikudvalget i 2020.



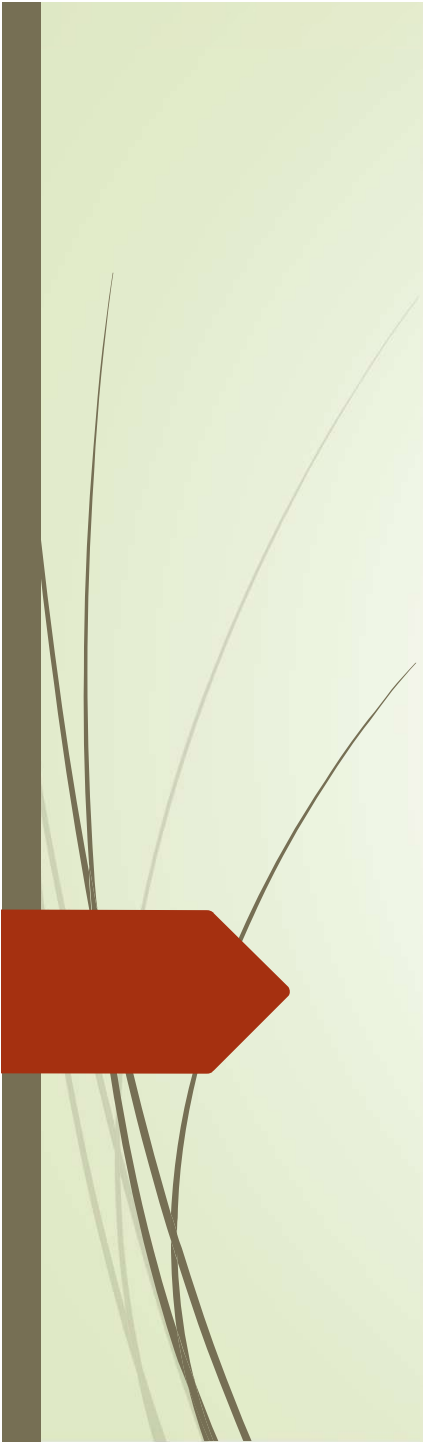
Jeppe Bruus, formand for Trafikudvalget udtaler til stor Høring:

”Hvorfor overraskes vi alle af vejstøj?”

Link til video:

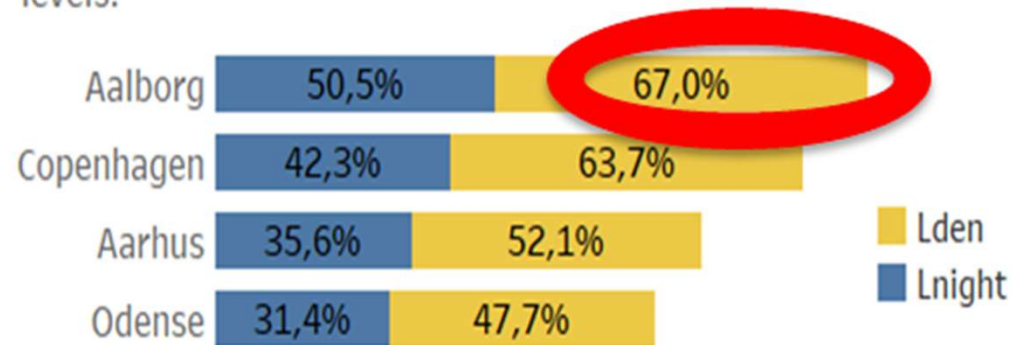
<https://www.ft.dk/da/udvalg/udvalgene/tru/tv?s=20191&m=tv.6317&from=01-01-2020&to=01-02-2020&as=1#player>

**Se fra 5:18 til 8:10
Høring i TRU d. 29/1-2020**

- 
1. **Ingen** personer, med kendskab til støjberegningsmetoder, bliver overrasket af støjudviklingen
 2. Der kan ligefrem stilles **garanti** for støjgener over gældende grænseværdier med nuværende metoder

Aalborg er mest belastet

Road noise - cities most affected in terms of the percentage of the population exposed to high noise levels.



Kilde: EEA-rapport 22/2019

Ingen tysk by er lige så støjbelastet

Hvorfor står det så sløjt til i DK ?

EEA report
20/2019

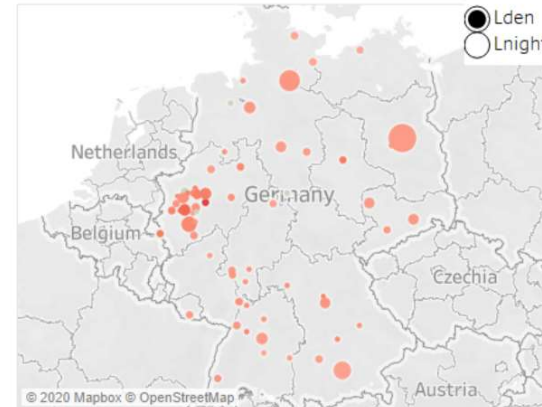
Population exposure to noise in urban areas 2017 - Germany

Tysklands mest støjbelastede by

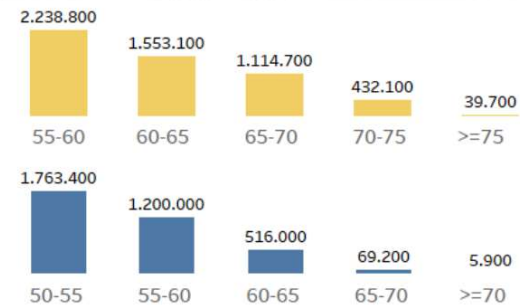
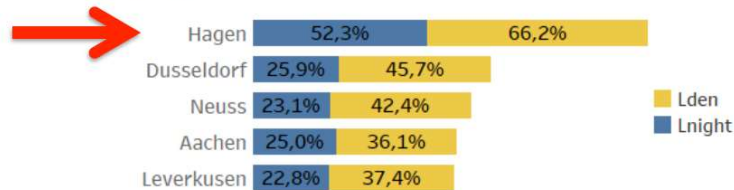
Select Source

- Road
- Rail
- Air
- Industry

Many people are exposed to road, rail, aircraft and industrial noise, particularly in towns and cities. The information below shows the population exposed to high levels of noise in urban areas with more than 100000 inhabitants. Explore information for different cities using the map.



Road noise - cities most affected in terms of the percentage of the population exposed to high noise levels.



Alle danske byer er mere støjbelastet end Tysklands 2. mest støjbelastede by !

Hvorfor er støj et vigtigt problem

- Støj er sundhedsskadeligt
- I Danmark dør 802 mennesker for tidligt hvert år som følge af vejstøj
- Særlig generende*- langt før 58 db
- Samfundsøkonomiske omkostninger er store:
 - 3,4 milliarder (Transport og bygningsudvalget 2016)
 - 4,4 milliarder (TRU Høring 20/1-2020, COWI)

*Beboere langs motorveje er ca. 7-10 db mere generet end beboere langs byveje

Den helt simple metode

Transportøkonomiske enhedspriser 2019

- > Mere trafik
 - ⇒ mere trafikstøj
 - ⇒ dårligere helbredsforhold
 - ⇒ flere omkostninger
- > Dette er værdisat, og et **beløb per kørt km**
- > Dvs. regner konsekvenser af ændret trafik

Den samlede omkostning ved vejstøj i DK i 2018 var 4,4 mia. kr.

| | | Udvalgte omkostninger | Udvalgte miljøforandringer | Støj | Uheld | Trængsel | Infrastruktur | Sundhed |
|-------------|--------------|-----------------------|----------------------------|------|-------|----------|---------------|---------|
| | | | | 0,00 | 1,15 | 0,00 | 0,00 | -3,50 |
| | | | | 0,08 | 0,33 | 0,41 | 0,01 | |
| | | | | 0,08 | 0,33 | 0,41 | 0,01 | |
| | | | | 0,03 | 0,33 | 0,41 | 0,01 | |
| | | | | 0,11 | 0,26 | 0,57 | 0,02 | |
| | | | | 0,11 | 0,26 | 0,57 | 0,02 | |
| | | | | 0,11 | 0,16 | 1,98 | 0,70 | 1,23 |
| | | | | 0,96 | 0,11 | 0,35 | 0,77 | 0,68 |
| Passagertog | Elektricitet | 0,03 | 0,29 | 0,51 | 4,53 | | | |
| | Diesel | 5,69 | 0,64 | 0,51 | 4,53 | | | |
| Godstog | Elektricitet | 0,10 | 1,03 | 2,95 | 5,24 | | | |
| | Diesel | 30,74 | 1,72 | 2,95 | 5,24 | | | |



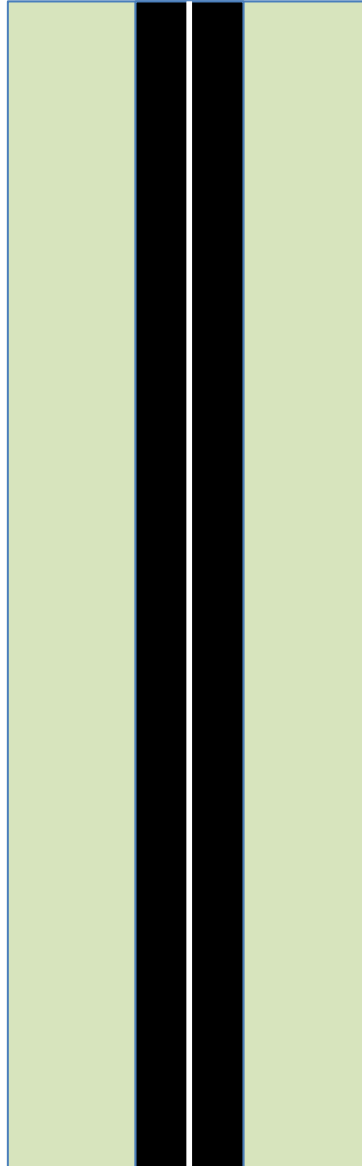
**Kortsigtet trafikprognose er grundlag for
støjberegningen i VVM**

Her kommer et typisk eksempel

Sådan planlægges en ny motorvej

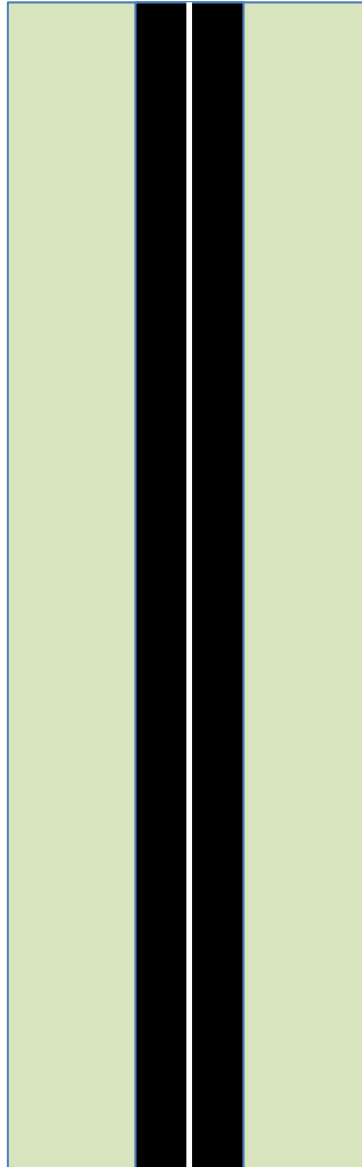


Sådan planlægges en motorvej



Støjzonen
ved lave
trafiktal ved
åbning + få
år frem =
VVM rapport

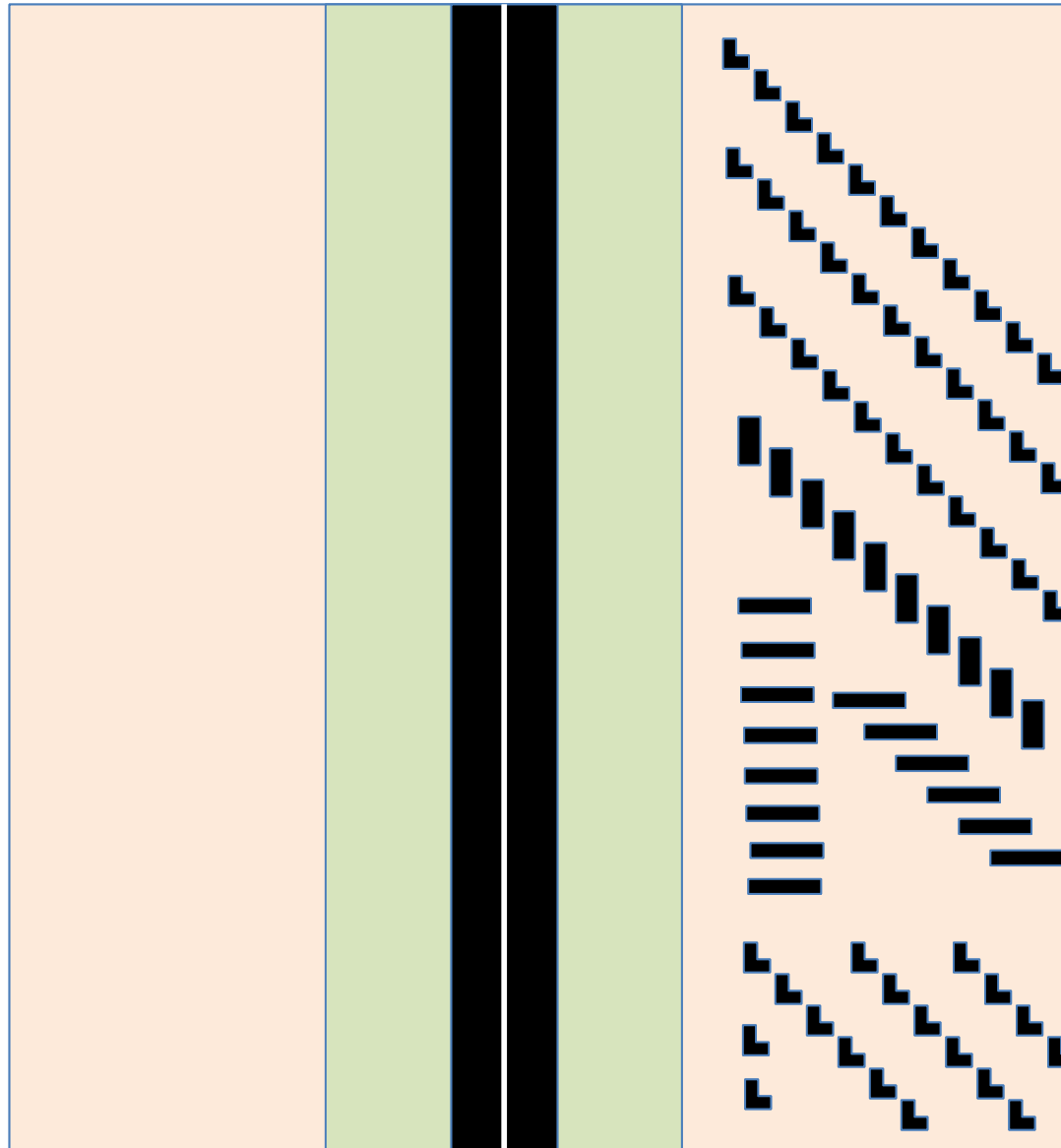
Sådan planlægges en motorvej



■ Støjzonen ved lave trafiktal ved åbning + få år frem = VVM rapport

■ Udstykninger og bebyggelse op til VVM støjgrænsen etableres

Sådan planlægges en motorvej



Støjzonen ved lave trafikthal ved åbning + få år frem = VVM

Udstykninger og bebyggelse op til VVM støjgrænsen etableres

Støjzone ved senere/højere trafikthal

Dermed giver metoden garanti for at støjgrænserne overskrides

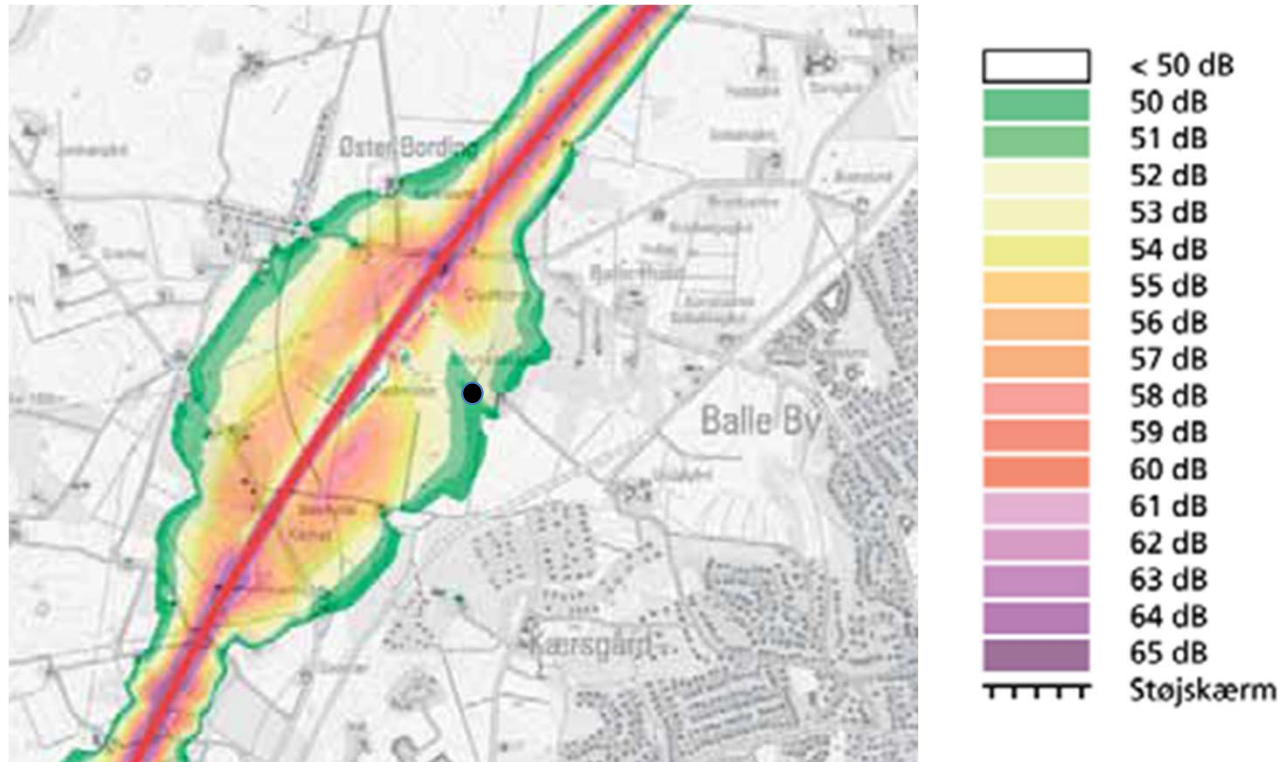
Ingen beregninger for senere trafikstigninger foretages !



Anvender man samme beregningsmetoder ved beregning af broernes bæreevne – altså estimerede lave trafiktal ved åbning af motorvejen – og ikke tager hensyn til senere højere trafiktal ?

NEJ ? Her tager man selvfølgelig hensyn til vejens maksimale trafik-kapacitet, med tillæg af sikkerhedsfaktor !

Den nye Silkeborgmotorvej er et typisk eksempel



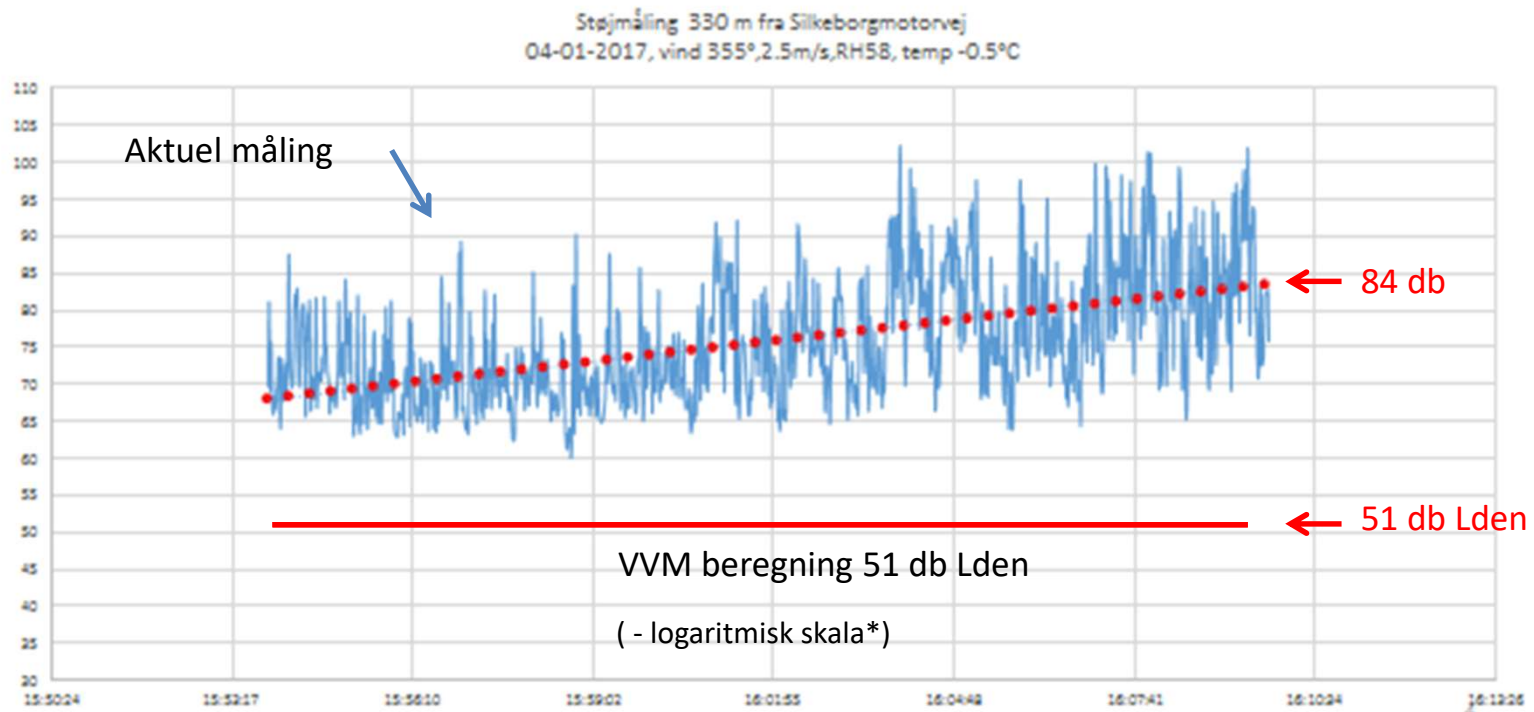
VVM rapport 303, Vejdirektoratet (Silkeborgmotorvejen) som har beregnet støjen på en position ved den sorte plet på kortet, Lden 51db.

Næste slide viser aktuel måling på samme position i 2017, efter motorvejen er anlagt. Støjmåling viser aktuel støj langt værre.

Støj langt værre en forventet – desværre ikke tilfældigt!

Aktuel støjmåling i 2017 på samme position (VVM Lden 51db) som viser en støj på 84 db, som trafikken stiger i løbet af eftermiddagen, med udsving på op til 100 db.

Medvind



Sådan en stor usikkerhed fra VVM-rapportens Lden-beregning er derfor uacceptabel. Lden beregningen fra VVM-rapporten kan ikke stå alene. VD stiller ingen garantier

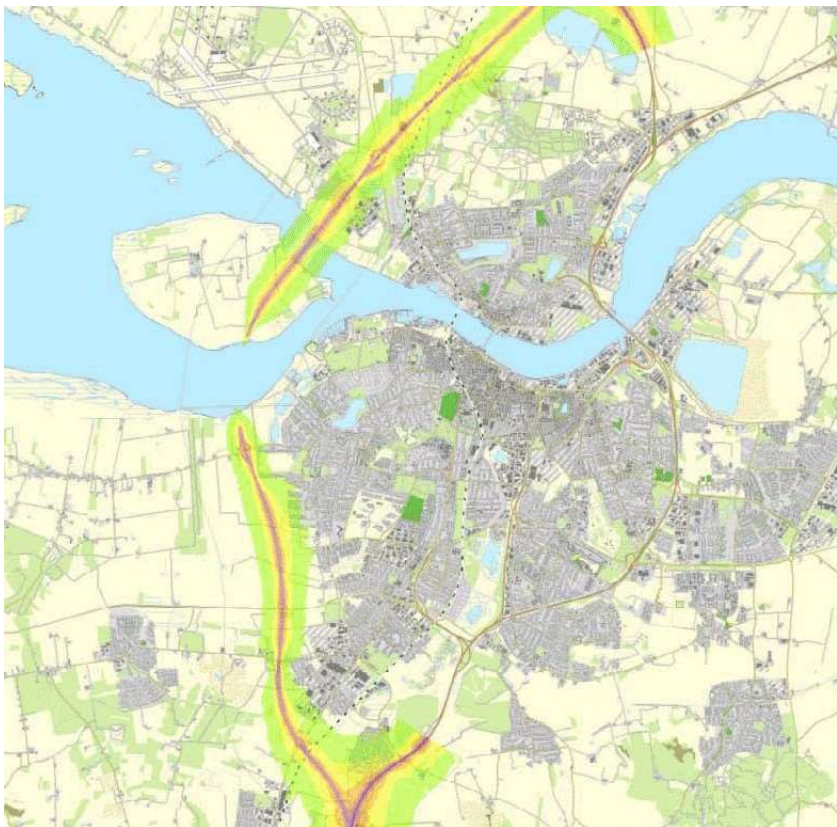
Borgerne lades i stikken

* Long, Marshall (2006): "Architectural Acoustics." Elsevier Academic Press, New York, USA.

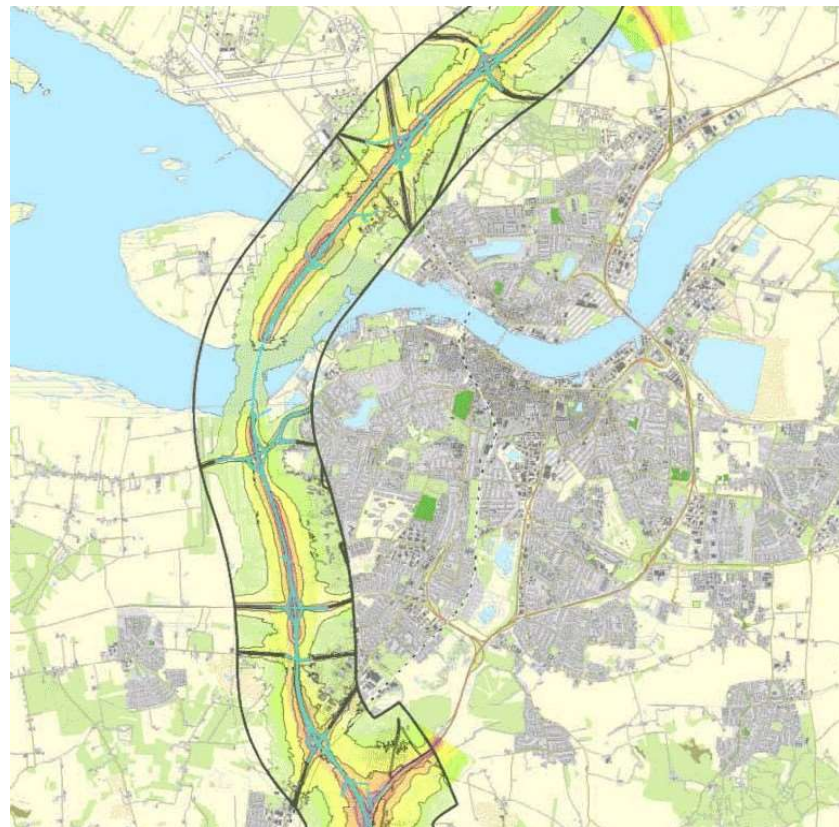
Støjzonen fordoblet på 10 år iht. Vejdirektoratet (VVM)

VVM 2011

Her kunne byggeriet være startet



VVM 2021



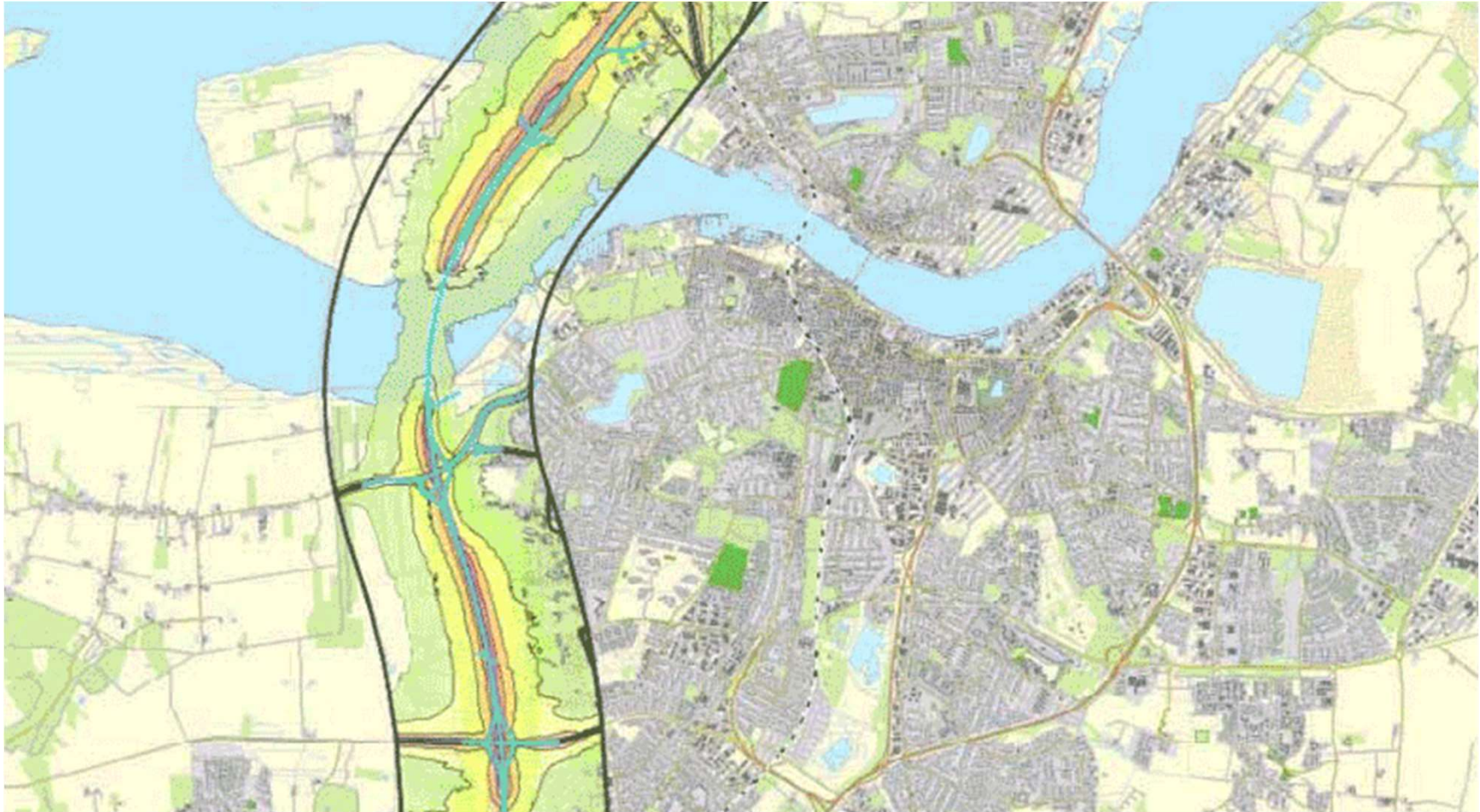
Men ekspertisen siger det ikke er et problem, pga.: trafik fordobling = +3 dB
Spørg beboerne langs E45 i stedet ! Hvem tror du mest på? Det skyldes flere andre faktorer.

Et af problemerne er at man kun regner på
lave – midlertidige – trafiketal => lave støjgener

Forskkel på støjkort fra 2011 til ...



...2021 – fordobling på de fleste strækninger på blot 10 år !



Hvad vil en beregning vise i 2031?

...2021 – fordobling på de fleste strækninger på blot 10 år !

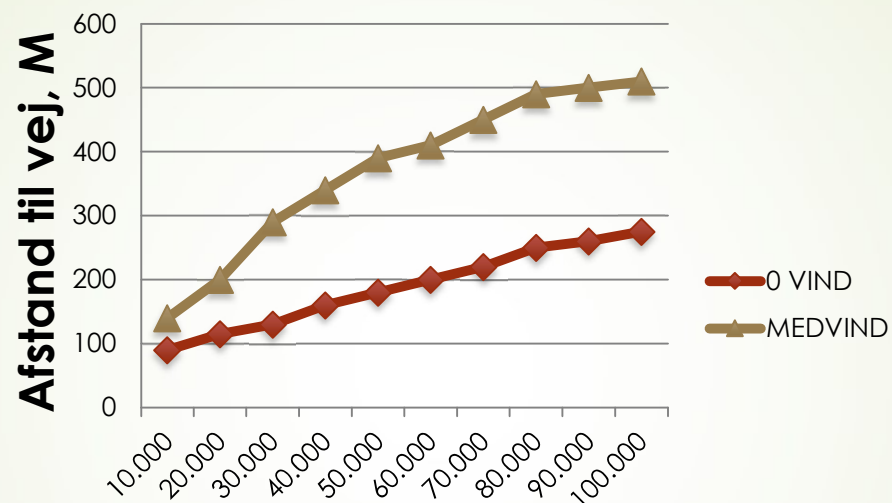


Hvis projektet, anlæg og bebyggelse var startet i 2011 iht. 2011-VVM støjgrænsen, kunne vi allerede i dag have mange beboelser belastet over støjgrænsen



Hvad vil en beregning vise i 2031?

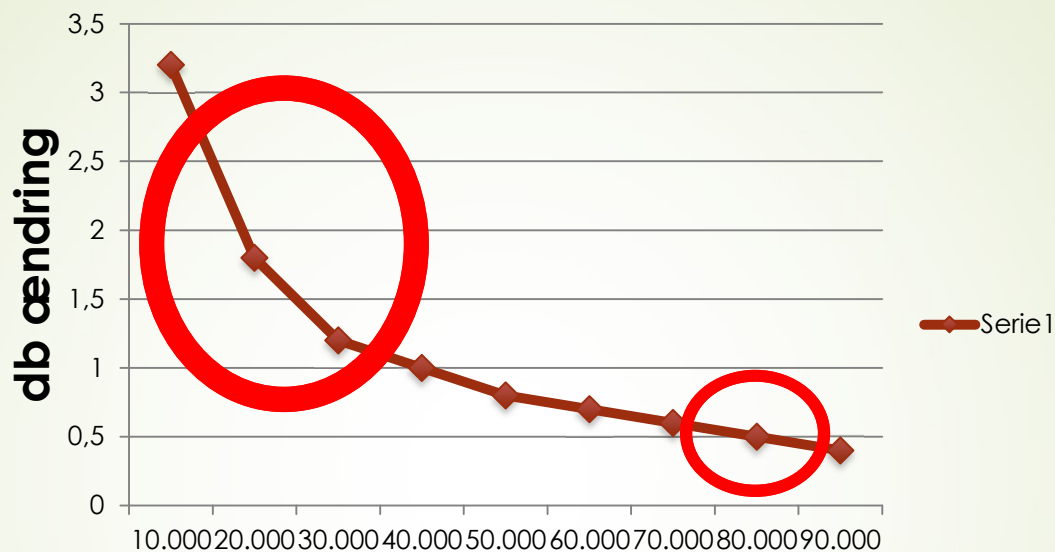
Støjdbredelse ved stigende trafik har stor betydning. 65 DB



Antal køretøjer/døgn (ATD)

Ved fx 60.000 køretøjer/døgn vil man med vestenvind have 65 dB 400m fra vejen – en aldeles ubehagelig støj. 53 dB er over 1000m fra vejen med stigende terræn (Egholm-linjen)

Ændring i db pr. 10.000 flere køretøjer (ATD)



Antal køretøjer/døgn (ATD)

- Trafikmængden ændrer meget på støjen ved lave trafiktal,
- Men ikke ved store trafiktal.
- Derfor ændres støjen ikke mærkbart på E45 med en Egholmlinje. Fra 86t HDT til 73t = -0,65 db
- **ikke hørbart**



Beregningsmåden er misvisende

Ingen ved hvad støjen er:

- på hverdage?
- i myldretiden?
- i medvind?
- når trafikken stiger år for år?
- ved vejens max kapacitet?

Dette holdes hemmeligt. Vi ved med **sikkerhed** at beboere senere vil blive belastet med gennemsnitlig støj > 58db, når trafikken stiger.

Vil I lægge navn til det ? Politikerne vil !



NORD2000

- Anvender 9 vejrklasser som gns.
- Lden 58 dB (day, evening, night)
 - årsgennemsnit

APPENDIX 2

Vejldata Nord2000 forudsætter at lyden udbreder sig i cirkulære lydbølger som ækvivalenter de virkelige udbredelsesforhold. De korrekte lydbølger afspiler den kombinerede virkning af, at vindhastigheden og lufttemperaturen varierer med højden over terrænet. Den resulterende lydhastighed $c(z)$ i højden z over terrænet er givet ved udtrykket (2.1).

$$c(z) = A \cdot \ln\left(\frac{z}{z_0} + 1\right) + Bz + C \quad (2.1)$$

Koefficienten A til det logaritmiske led og koefficienten B til det lineære led er givet i Tabel 9 for hver af de ni forskellige meteorologiske klasser, der bruges ved kortlægning af støj i Danmark og C'er lydens hastighed ved prøveløbet. Det forudsættes ved beregning af stømmålværdier at terrænets såkaldte ruhedslængde z_0 (en parameter, der fastlægger vindprofilen) er $z_0 = 0,02$ m.

Der regnes med en lufttemperatur og en relativ fugtighed, som er specifik for de enkelte meteorologiske klasser, idet parametrene også afhænger af udbredelsesretningen.

Tabel 10 - Tabel 12 viser den procentvise forekomst af hver af de meteorologiske klasser pr. retning for hver dag, ugen og nat. Tabel 13 - Tabel 15 giver på tilsvarende måde lufttemperaturen og Tabel 16 - Tabel 18 giver luftens relative fugtighed.

| Meteorologisk klasse nr. | 3 | 7 | 8 | 13 | 18 | 19 | 20 | 23 | 24 |
|-----------------------------------|------|-------|------|----|-----|------|------|-----|------|
| A (opgætræk led) [m/s] | -1,0 | -0,4 | -0,4 | 0 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 1,0 | 1,0 |
| B (lineært led) [s ²] | 0 | -0,04 | 0 | 0 | 0 | 0,04 | 0,12 | 0 | 0,04 |

TABEL 9 Lydudbredelsesparametre i hver af de ni meteorologiske klasser

| Klasse | 0 gr | 10 gr | 20 gr | 30 gr | 40 gr | 50 gr | 60 gr | 70 gr | 80 gr |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 3 | 13,7 | 15,5 | 17,7 | 20,1 | 22,6 | 24,8 | 26,5 | 27,3 | 27,2 |
| 7 | 3,5 | 3,6 | 3,7 | 3,8 | 3,8 | 3,8 | 3,4 | 3,2 | 3,0 |
| 8 | 33,1 | 32,8 | 31,5 | 30,0 | 28,4 | 26,8 | 25,0 | 23,9 | 22,9 |
| 13 | 25,9 | 26,0 | 25,3 | 23,6 | 21,2 | 19,1 | 18,0 | 17,5 | 16,3 |
| 18 | 16,0 | 15,1 | 14,8 | 15,1 | 15,7 | 16,1 | 16,2 | 16,2 | 15,9 |
| 19 | 1,9 | 1,9 | 2,0 | 2,0 | 2,1 | 2,1 | 2,2 | 2,2 | 2,3 |
| 20 | 0,9 | 0,9 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 |
| 23 | 4,4 | 3,8 | 3,6 | 3,9 | 4,8 | 5,9 | 7,0 | 7,8 | 8,5 |
| 24 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,6 | 0,7 | 0,8 | 0,9 | 1,0 | 1,1 |
| Klasse | 90 gr | 180 gr | 150 gr | 120 gr | 130 gr | 140 gr | 150 gr | 160 gr | 170 gr |
| 3 | 26,2 | 24,6 | 22,2 | 19,5 | 17,2 | 14,5 | 12,0 | 9,8 | 8,0 |
| 7 | 2,7 | 2,4 | 2,1 | 1,9 | 1,6 | 1,4 | 1,3 | 1,2 | 1,1 |
| 8 | 22,6 | 22,8 | 23,7 | 24,1 | 23,8 | 23,4 | 22,7 | 21,8 | 20,9 |
| 13 | 18,9 | 19,6 | 19,8 | 20,5 | 21,7 | 23,1 | 24,0 | 24,6 | 25,5 |
| 18 | 16,0 | 16,3 | 17,5 | 19,1 | 20,8 | 22,6 | 24,8 | 27,1 | 28,3 |
| 19 | 2,4 | 2,5 | 2,5 | 2,6 | 2,8 | 3,1 | 3,2 | 3,4 | 3,5 |
| 20 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,9 | 0,9 | 0,9 | 1,0 |
| 23 | 9,2 | 9,7 | 9,9 | 10,0 | 9,8 | 9,6 | 9,5 | 9,5 | 10,1 |
| 24 | 1,2 | 1,3 | 1,4 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,6 | 1,6 | 1,7 |
| Klasse | 180 gr | 150 gr | 200 gr | 270 gr | 220 gr | 230 gr | 240 gr | 250 gr | 260 gr |
| 3 | 6,7 | 6,0 | 5,7 | 6,1 | 7,0 | 8,2 | 9,5 | 10,7 | 12,2 |
| 7 | 1,1 | 1,2 | 1,2 | 1,3 | 1,4 | 1,5 | 1,7 | 1,8 | 2,0 |
| 8 | 19,9 | 19,2 | 19,4 | 19,9 | 20,3 | 20,2 | 20,0 | 19,4 | 18,3 |
| 13 | 26,4 | 26,0 | 24,5 | 22,1 | 19,7 | 17,8 | 16,8 | 16,4 | 17,3 |
| 18 | 28,4 | 28,6 | 28,1 | 27,4 | 26,5 | 25,6 | 24,3 | 23,6 | 22,8 |
| 19 | 3,5 | 3,5 | 3,4 | 3,3 | 3,3 | 3,2 | 3,1 | 3,0 | 2,9 |
| 20 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 | 1,1 |
| 23 | 11,3 | 12,6 | 14,5 | 16,5 | 18,5 | 20,1 | 21,4 | 21,8 | 21,6 |
| 24 | 1,8 | 2,0 | 2,1 | 2,3 | 2,3 | 2,3 | 2,2 | 2,1 | 1,9 |
| Klasse | 270 gr | 280 gr | 290 gr | 300 gr | 310 gr | 320 gr | 330 gr | 340 gr | 350 gr |
| 3 | 13,4 | 13,9 | 14,2 | 14,2 | 13,7 | 13,0 | 12,4 | 12,1 | 12,6 |
| 7 | 2,1 | 2,3 | 2,4 | 2,5 | 2,7 | 2,9 | 3,1 | 3,2 | 3,4 |
| 8 | 17,8 | 18,0 | 18,0 | 20,6 | 22,7 | 25,2 | 27,9 | 30,7 | 32,4 |
| 13 | 18,2 | 19,0 | 19,6 | 20,4 | 21,7 | 23,0 | 24,3 | 25,0 | 25,5 |
| 18 | 22,3 | 22,5 | 22,7 | 22,7 | 21,8 | 20,9 | 19,6 | 18,3 | 17,2 |
| 19 | 2,9 | 2,6 | 2,6 | 2,5 | 2,3 | 2,2 | 2,1 | 2,0 | 1,9 |
| 20 | 1,1 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 0,9 | 0,9 | 0,9 |
| 23 | 20,7 | 19,2 | 17,3 | 15,1 | 13,3 | 11,1 | 8,9 | 7,1 | 5,4 |
| 24 | 1,7 | 1,5 | 1,2 | 1,0 | 0,9 | 0,8 | 0,7 | 0,6 | 0,6 |

TABEL 16 Årshøring af forekomsten af de meteorologiske klasser i døgnerorden (kl. 07 - 19) som funktion af lydudbredelsesretningen, (%)

**Gennemsnit er en utilstrækkelig størrelse
Lden er lands- og årsgennemsnit**

Her er gennemsnitstemperaturen **37 grader** – ganske behageligt

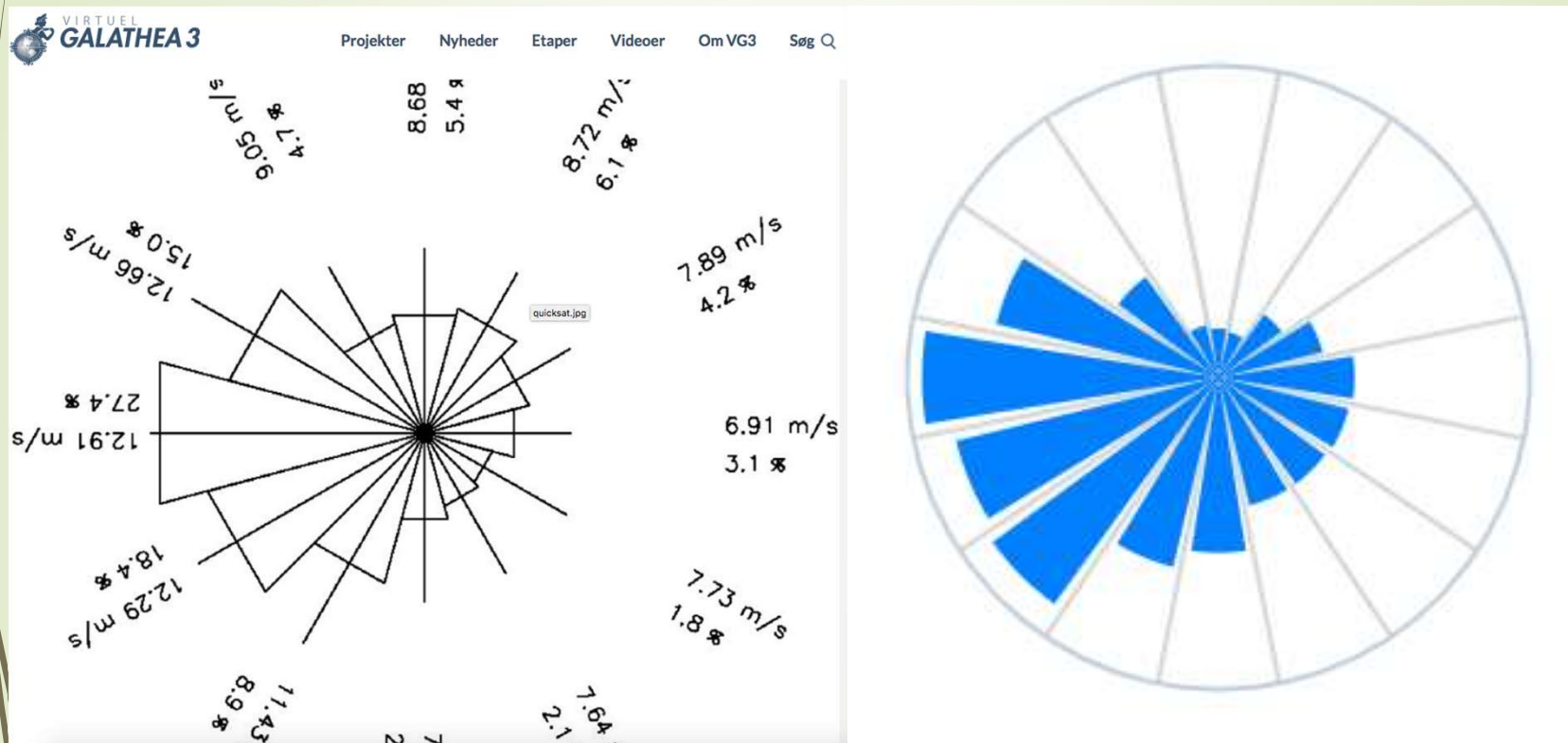


0 grader

74 grader

Men reelt uudholdeligt

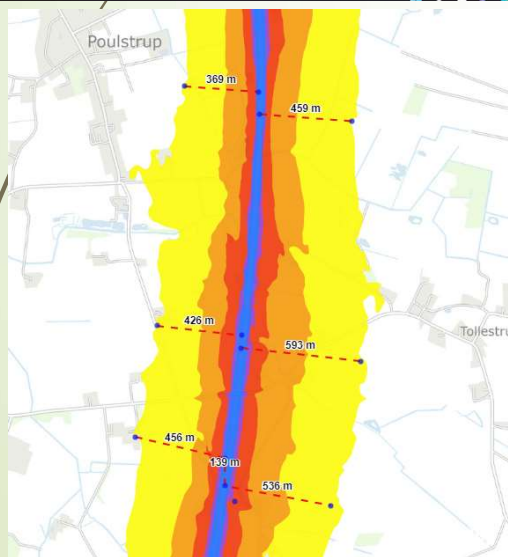
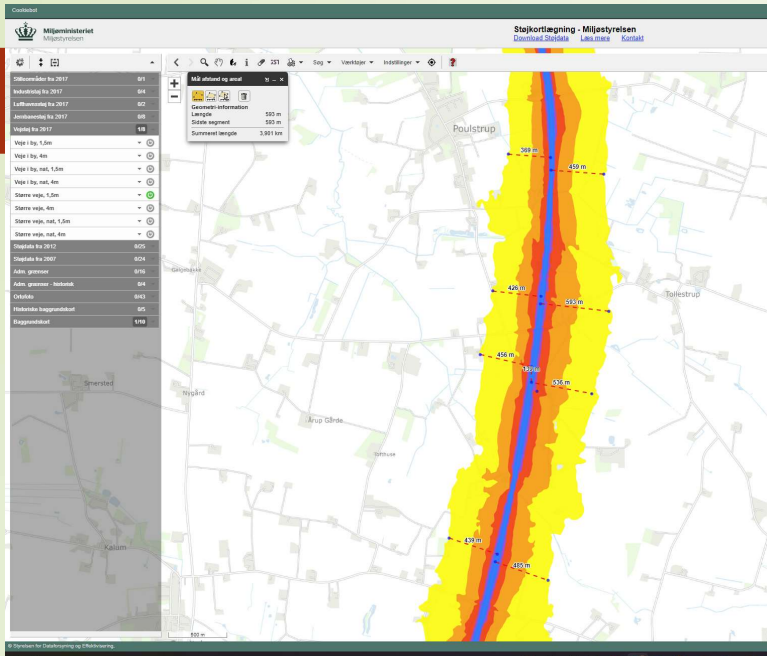
Nordjyske Vindmøller 40 års statistik



I Nordjylland har vi mere vind – og vestenvind
end landsgennemsnittet

Referencelaboratoriet og Vejdirektoratet ønsker ikke at lave en vindrose for de 9 vindklasser

I Nordjylland har vi vestenvind
2/3 af året. Det tager beregningen
ikke fuldt hensyn til



Hvordan vil det gå i Aalborg?

Mere reelt støjkort:

**Gennemsnitsberegninger, NORD2000 eller ej
Det ændre ikke virkeligheden**

26.000 borgere vil
2/3* af året med
vestenvind blive
belastet med
sundhedsskadelig
støj.

Hverdagsstøj i let vestlig vind

Baseret på

- 40 års vindmøllestatistikker
- NORD2000
- VVM 2021
- - VD vil ikke forholde sig til regneeksemplet



Skal borgerne straffes fordi man har mindre støj 1/3 af året?



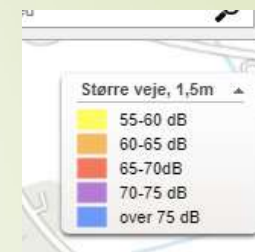
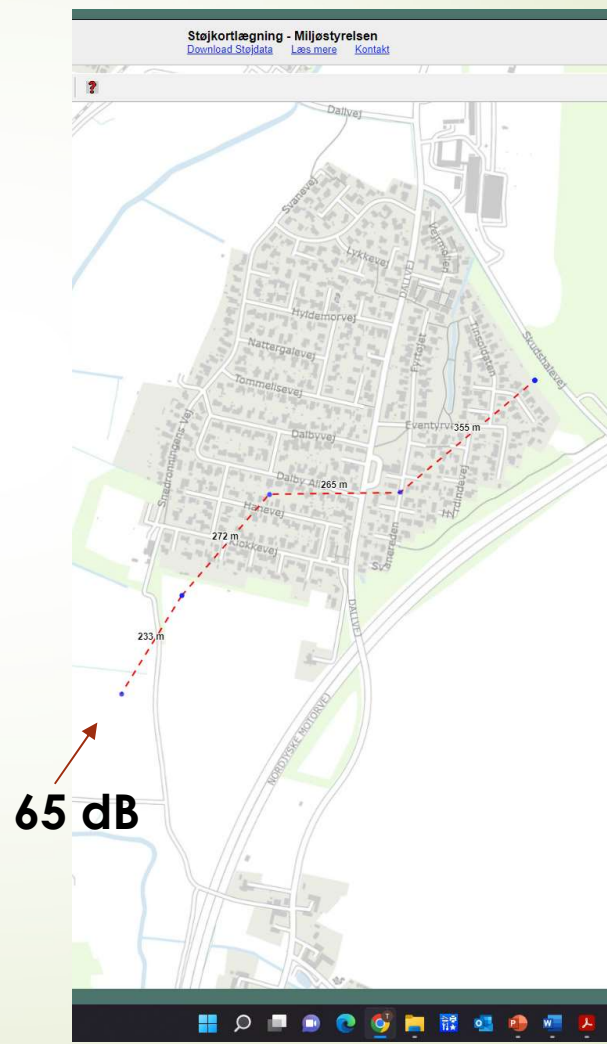
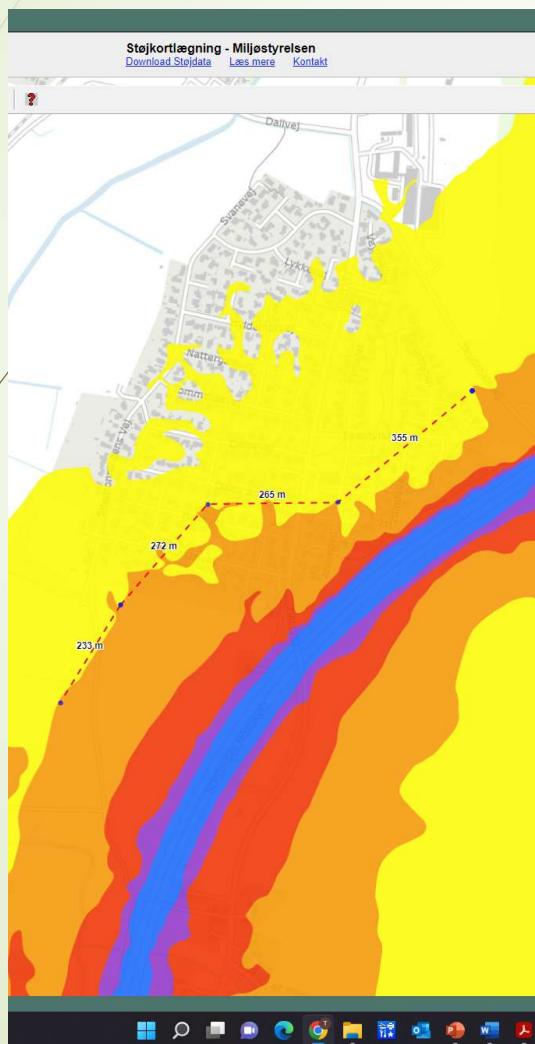
Andre lande anvender fx:

- love – ikke vejledende grænseværdier som i DK
- trigger values efter etablering => krav til reduktion af støjen. I DK sker det først/måske, når borgerne klager højt nok, længe nok – men uden rettigheder og garantier.
- hver enkelt projekt vurderes individuelt

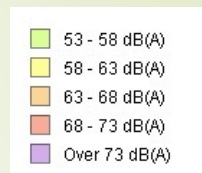
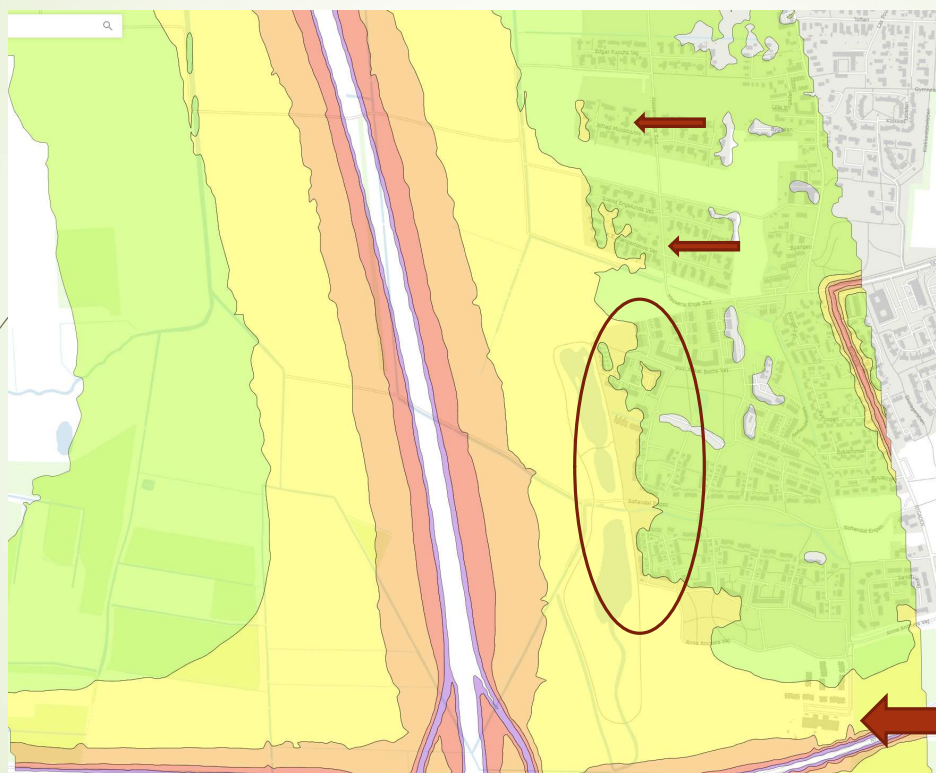
Hvordan beregnes virksomhedsstøj i DK?

- Medvind 360 grader
- Hvorfor denne mere konservative beregningsmetode?
- **Så myndighederne ved jo godt hvordan man skal gøre det bedre!**

Hvis støjberegninger og lovgivning er tilstrækkelig, kan følgende ikke ske: langt over 58 dB ved E45 v/Aalborg !



Hvis støjberegninger og lovgivning er tilstrækkelig, kan følgende ikke ske: over 58 dB – før projektet er gået i gang ! Med åbningstrafiktal få år frem!



Sofiendal Enge

Børnehaven med udendørs fokus.
Mandag til fredag med højere støj (Lden lø+sø)



Kun støj over 58db medtages i beregningerne i VVM,
selv om generne starter ved langt lavere
støjniveauer. (WHO 53 dB, Miljøstyrelsens ny rapport
52 dB)

Dall Villaby er særdeles
hårdt støjbelastet.

SBT – hvad er det? Samlet støjberegningstal for
hele projektet

Støjreduktion på E45 fratrækkes i
støjbelastningen for Egholmlinjen,
hvilket er stærkt kritisabelt og misvisende.
Ingen direkte beskrivelse herom i VVM !

BST – Støj Belastnings Tal

Dall Villaby har kæmpet forgæves i mange år for at få støjdæmpning.

Der skulle en Egholmlinje til for at få den!! Den markante støjreduktionen trækkes nemlig fra I SBT – ellers ville SBT have været politisk uacceptabel (subjektivt)

Høje Tåstrup støjskærm – samme effekt for Egholm-linjen



**Hvad har vi gjort for at ændre
udviklingen til det bedre?**

INTET



Hvad har vi gjort for at ændre udviklingen til det bedre? INTET - fortsat

Hvad skyldes DK 58 dB støjgrænse?

- Den danske grænseværdi er baseret på WHO's støjgrænse på 53 dB. Danmarks udelukkelse af visse data fra WHO rapporten resulterer i 58 dB, men er ikke accepteret, godkendt eller koordineret med WHO (kilden). Beregningen er ikke offentlig

På Vejdirektoratets foranledning er der udarbejdet en ny dansk undersøgelse, der viser at sundhedsskadelig støj ved motorveje allerede forekommer ved **52 dB**

- Dvs. det nye resultat er i overensstemmelse med WHO's støjgrænse (52/53 dB)
- **Tavshed** om hvorvidt man ønsker at benytte den nye viden
- Bør besluttes inden infrastrukturforligets (2035) projekter igangsættes.

Kilde:



Det vigtigt at bemærke, hvor meget mere generende motorvejsstøj opfattes. Dette bør tages i betragtning ved samfundsøkonomiske overvejelser, fx ved fastsættelse af støjbelastningstal og ved fastsættelse af grænseværdier.

Hvad er myndighedernes argument for at anvende åbningstrafiktal (og få år frem) som grundlag for støjberegningen i VVM?

Vil trafikken og støjen stige eller falde i fremtiden?

- Stige – ellers byggede man nok også en to-sporet vej i stedet

Hvilket niveau vil trafiktallet stige til?

- Til vejens maksimale kapacitet/mest støjende niveau

Hvad er myndighedernes argument for ikke at anvende vejens maksimale kapacitet til beregning af støj?

- **??? Myndighederne vil ikke svare herpå**

Hvordan er broers bæreevne beregnet ? Mere konservativt – selvfølgelig

Hvilke kvalitetskrav stilles til VVM

- Sagligt
 - Sandfærdigt
 - Objektivt*
-
- Vurder selv følgende eksempler

Visualisering VVM



Nørholm – retning mod øst

Visualisering Borgerbevægelsen



Fra beboelse i Hasseris – retning mod vest

Visualisering Borgerbevægelsen



Fra beboelse i Hasseris – kiggende mod vest

Fra Drastrup i syd – til Limfjorden – ca. 4 km motorvej, på 3-4 m dæmning med støjskærme på 6 eller 7 m = 9-11 m over terræn.

Nord for fjorden overføres motorvejen alle eksisterende veje og jernbaner i ca. 4 km i 8-10m højde. Manglende visualisering

8 km motorvej i 8-11 m over terræn vest om Aalborg/Nørresundby

Solen går ikke ned i horisonten



Berlinmuren 3,5 m høj

- 
- Sagligt
 - Sandfærdigt
 - Objektivt

?

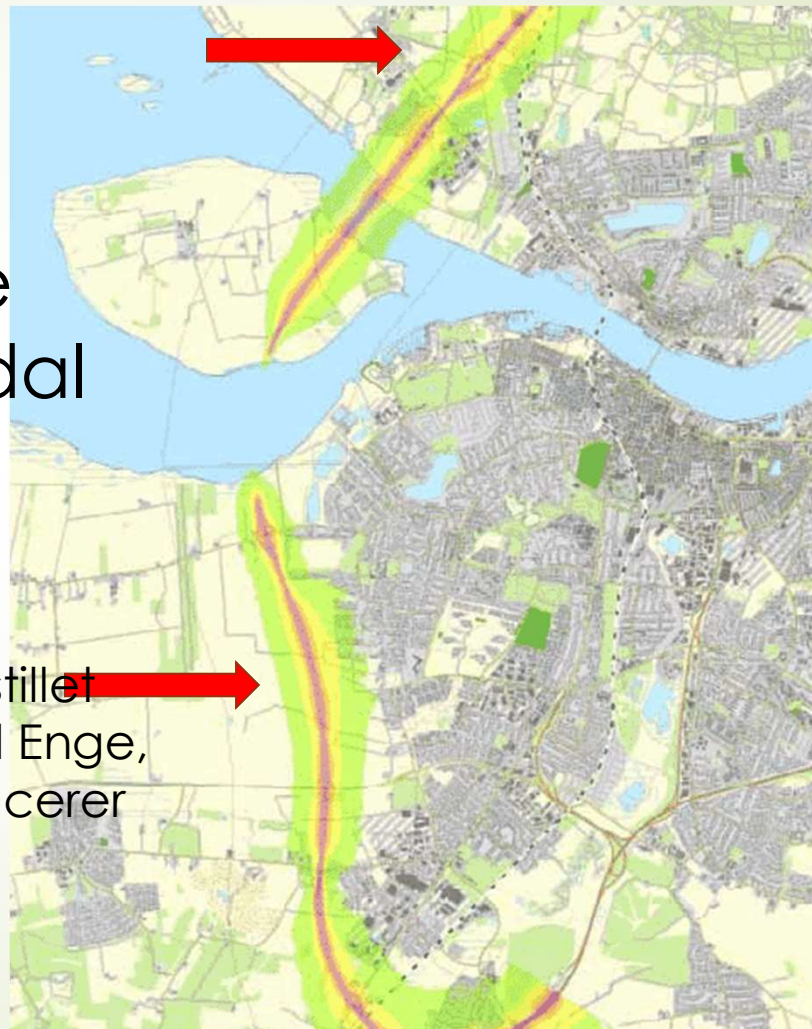
- Dilemma?
- Hvad kan påvirke dette?

Støjdæmpning ikke praktisk mulig

- Lindholm Høje
4 km i 8-10m højde
- Hasseris- og Sofiendal
- Enge

Vejdirektoratets oplysninger

Efterfølgende har VD alligevel indstillet støjskærme i Hasseris- og Sofiendal Enge, i alt 2,4 km, DKK 44 mio, for at reducerer Vejstøjen til < 58 dB.





Dato 10. december 2021
Dokument 18/17833-9
Side 1/4

Indstilling – 3. Limfjordsforbindelse


Opdatering af miljøkonsekvensvurdering (VVM) for en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen

I mange høringssvar anføres det, at der er behov for mere støjafskærmning langs motorvejen end de planlagte 5,3 km. Det gælder især strækningen i Hasseris og Sofiendal enge, hvor der i de seneste år er opført mange nye boliger tæt på motorvejstracéet. Vejdirektoratet har på baggrund af bemærkningerne gennemført supplerende beregninger af støjbelastningen og effekten af mulige støjskærme. Det anbefales på den baggrund at supplere projektet med en ca. 2,5 km støjskærm langs nordsiden af Ny Nibevej og langs østsiden af motorvejen mellem Ny Nibevej og den allerede planlagte støjskærm ved Nørholmsvej.

På baggrund af den offentlige høring indstiller Vejdirektoratet desuden, at der tages stilling til og – såfremt disse tilvalg ønskes medtaget - findes supplerende finansiering til følgende elementer i anlægsprojektet:

- Lokalbro til Egholm (+126 mio. kr.).
- 2,5 km støjafskærmning ved Sofiendal og Hasseris enge (+44 mio.kr.)

Så vi er allerede begyndt med symptombehandling og lappeløsninger – inden byggeriet er gået i gang



**Vejstøj er en uomgængelig politisk
problemstilling, som ikke desto
mindre bliver behandlet med
forbløffende mangel på alvor – og
tavshed**

Sagligt, sandfærdigt og objektivt?

Politisk indflydelse

- udskiftning af transportminister
- reelt en fyring – konsekvenser?
- Jeppe Bruus – hvad skete der? Intet

Lden – kan ikke kontrolleres/måles

- teknokratisk velegnet
- ingen stilles til ansvar
- Silkeborg?
 - Undskyld? Gentagelse?

Borgerbevægelsen har fremsendt følgende til Trafikministeren.

Det er vores opfattelse, at den nuværende praksis i Transportministeriet og i Vejdirektoratet er uansvarlig og kortsigtet, og vi vil arbejde for at der vedtages en større beskyttelse af borgerne ved lov. Status er efter Borgerbevægelsens opfattelse følgende:

Vejdirektoratet fastholder, at sammenligning af vejstøj i EEA Report no 22/2019 mellem de enkelte lande ikke kan anvendes i forhold til støj Danmark.

Borgerbevægelsen bemærker, at Vejdirektoratets påstand er udokumenteret. Ingen andre i branchen vi har talt med, er enig i Vejdirektoratets påstand. Vi fastholder derfor at borgere og det politiske system vildledes, og at data for de enkelte landes udvikling i støjniveau er valid. Faktum er at støjen i Danmark er stærkt stigende, mens den er stærkt faldende i Tyskland.



Vejdirektoratet fastholder fortsat anvendelse af de nuværende støjberegningsmetoder.

Borgerbevægelsen bemærker, at det betyder, at metodens alt for store usikkerhed accepteres politisk, på trods af de uacceptable erfaringer man har gjort sig, fx ifm. Silkeborg motorvejen.



Vejdirektoratet vil ikke svare på, hvorfor Vejdirektoratet ikke ønsker at anvende vejens maksimale kapacitet som trafikprognose til støjberegningen.

Borgerbevægelsen bemærker, at en metode, hvor vejens maksimale kapacitet anvendes som trafikprognose til støjberegningen, vil kunne forhindre massive kommende støjgener på sigt ifm. anlæg af nye veje. Alle andre beregninger – eksempelvis om vejbroers bæreevne baseres på den maksimale belastning inkl. sikkerhedsfaktorer. Der er ikke nogen saglig grund til, at tilsvarende ikke sker ved beregninger af støj.

Vejdirektoratet vil ikke dokumentere, hvorledes en beboelse etableret op ad/tæt på MKV Lden 58 dB støjkonsekvenszone, iht. gældende vejledninger er beskyttet mod at blive belastet med over 58 dB på et senere tidspunkt, når trafikken stiger over trafikprognosen.

Borgerbevægelsen bemærker, at Vejdirektoratets manglende ansvar for efterfølgende støjkonsekvenser er en af grundene til, at den danske befolkning er historisk hårdt belastet med sundhedsskadelig støj over både 53 og 58 dB Lden.

Det er forsat Borgerbevægelsen opfattelse af Vejdirektoratet herved også accepterer, at 26.000 beboere langs Egholmlinjen, vil blive belastet med sundhedsskadelig støj 2/3 af året, uden at det forinden er oplyst politikerne eller borgere – og uden at der er en plan, der sikre borgerne efterfølgende kan opnå beskyttelse mod sundhedsskadelig støjpåvirkning.



Transportministeren vil ikke fremlægge begrundelse for, at man ikke vil indføre den af WHO og miljøstyrelsens anbefalede støjgrænse på 52-53 dB Lden langs nye motorveje.

Borgerbevægelsen bemærker, at transportministeren herved tillader, at der planlægges statsveje, der har kendte sundhedsskadelige konsekvenser for omboende.

Transportministeren vil ikke fremsætte lovforslag, der lovfastsætter de nu vejledende støjgrænser som bindende, og hvis overskridelse forpligter myndighederne til at reducerer støjen under grænseværdierne.

Borgerbevægelsen bemærker, at transportministeren herved tillader, at der planlægges statsveje, der har kendte sundhedsskadelige konsekvenser for omboende – uden at de omboende har mulighed for at forpligte myndighederne til at nedbringe sundhedsfaren.

**TAK FORDI
I LYTTETE**

