

Nej til Trafikstøj

Borgergruppe i Køge Bugt
kommunerne: Hvidovre,
Brøndby, Vallensbæk,
Ishøj, Greve og Solrød

Folketingets Transportudvalg

www.trafikstoej.dk
✉ post@trafikstoej.dk

Dato
25.januar 2015

Vedr.: Statens indsats mod motorvejsstøj – Foretræde 29.01.2015

Køge Bugt motorvejen er i det væsentlige anlagt i en periode, hvor motorveje blev bygget uden støjdempende foranstaltninger – med undtagelse af den netop moderniserede strækning mellem Solrød og Greve. Men hvad værre er: Motorvejen er heller ikke forberedt for støjdempende foranstaltninger.

Siden etableringen er Køge Bugt motorvejen blevet Danmarks største trafikåre med ca. 110.000 køretøjer pr. døgn, hvilket naturligvis har øget trafikstøjens styrke og det areal, som støjen udbredes til.

I samme periode er den tilgængelige viden om støjens sundhedsskadelige virkninger forøget markant. Det er således almindeligt anerkendt, at trafikstøjen slår flere mennesker ihjel end selve trafikken – men det foregår langsomt og snigende. Mange får forringet tilværelsen som følge af kredsløbssygdomme, diabetes, hormonforstyrrelser, søvnbesvær, cancer etc. – og vores børn får hukommelses- og indlæringsproblemer. Skadevirkningerne og den forringede livskvalitet er beskrevet af WHO, EU og Miljøstyrelsen. Senest har EU's miljøkontor udsendt sin første rapport om trafikstøj, kort før jul, hvor disse skadevirkninger fremstilles alvorligere end før.

Trafikstøjens skadevirkninger rammer motorvejens naboer, hvad enten disse føler sig generet af støjen eller ej, for kroppens sansesystem registrerer støjen ubevidst. De hidtil gennemførte undersøgelser (eksempelvis Vejdirektoratets) fokuserer på, om respondenterne føler sig generet af støjen eller ej. Det er et forfejlet sigte, for trafikstøjens skadevirkninger rammer også de mennesker, som ikke føler sig generet af støjen, ja sågar også de få, der kan lide støjen!

Der er derfor god grund til at tage trafikstøjen mere alvorligt end hidtil og sætte ind med foranstaltninger til at reducere de sundhedsskadelige virkninger. Men det har vist sig, at de af Folketinget afsatte og i øvrigt opbrugte midler til reduktion af støjen fra motorvejene på 80 mio. kr. pr. år i de seneste 5 år har været utilstrækkelige. Problemerne og behovene har været større end antaget.

Derfor håber vi, at der er forståelse for behovet for at skaffe midler til den fremtidige indsats, der bør ske på baggrund af en *prioritering af*, hvor trafikstøjproblemerne er størst - sammenholdt med, hvor samfundet får mest for pengene, når projekterne til reduktion af støjen, skal vurderes.

På den baggrund skal vi pege på de **6 Køge Bugt kommuner**, som på trods af kun ca. 3% af Danmarks motorveje, har ca. **20.000 trafikstøjramte boliger**, svarende til ca. 16% af landets boliger, som hovedsageligt er ramt af motorvejsstøj. De seks kommuner er 'støjramt' således:

	Hvidovre	Brøndby	Vallensbæk	Ishøj	Greve og Solrød
Pct. støjramte boliger:	26%	28%	36%	19%	17%

Køge Bugt kommunerne har ca. 200.000 indbyggere, hvilket vil sige, at ca. **50.000 beboere, svarende til 25 %** er negativt påvirket af trafikstøj over grænseværdien. Der er således et stort behov for, at der hurtigt tages fat på at skaffe midler, både fra 'tilbageløbet' fra tidligere og allerede igangsatte projekter, og fra de nye støjpuljer, der forhåbentligt oprettes for 2015 og frem.

Nye bevillinger til nye løsninger

Vi er imidlertid klar over, at den gamle, traditionelle støjdemping ved hjælp af støjvolde og støjskærme vil koste milliardbeløb, hvis de skulle etableres langs alle motorvejsstrækninger i de 6 kommuner.

Derfor går vi ind for at se på støjdempingen på en ny måde, hvor samfundet får mest mulig 'ægte støjdemping' for pengene - for det har jo også vist sig, at de traditionelle foranstaltninger kun hjælper tæt på støjilden og slet ikke hjælper på støjens udbredelse. På trods af den traditionelle støjafskærmning, breder støjen sig lige så langt væk fra støjilden og med samme styrke, som uden vold og støjskærm (Kilde: Vejdirektoratet samt vores egne praktiske erfaringer). Trafikstøjen rækker ca. 1.000 m fra motorvejen med en styrke over grænseværdien og de traditionelle foranstaltninger reducerer i praksis kun støjen i en afstand på måske 1-2 parcelhusgrunde fra støjilden, på trods af ingeniørernes teoretiske beregninger - og kun hvis der ikke er huller i skærmen. Er der huller i volden/skærmen, skader støjafskærmningen mere end den gavner. Vi foreslår derfor at nytænke indsatsen for at dæmpe trafikstøjen.

Vi foreslår, at der igangsættes følgende projekter, dækkende strækningerne:

- **'KB'**: Køge Bugt motorvejen fra Kalveboderne til og med Solrød samt
- **'HB'**: Holbæk motorvejen fra Folehaven i København til og med Vallensbæk udfletningen:

Projekt 1

Forsøg med hastighedsnedsættelse i tidsrummet **18-06 samt helligdage og weekends** for begge ovennævnte strækninger. I nævnte perioder er pendlings- og kapacitetspresset aftaget.

Det bør gennem en forsøgsperiode afprøves, hvori fordele og ulemper består ved eksempelvis at sætte hastigheden ned til en mere hvile- og søvnvenlig hastighed på max. 70-80 km/t, som det praktiseres flere steder i udlandet, hvor det er erkendt, at trafikstøjen er særlig kritisk, når den medfører søvnforstyrrelser. Det gælder eksempelvis de nærmeste storbyer som Hamborg og Berlin.

- Hos os ville det være hensigtsmæssigt at nedsætte hastigheden til 80 km/t i Solrød, Greve og Ishøj samt til 70 km/t i Vallensbæk, Brøndby og Hvidovre, hvor der procentuelt er flere støjramte boliger.

Ulemperne skønnes at være få og små, idet fremkommeligheden ikke forringes væsentligt. Det tager kun 5 minutter mere at tilbagelægge de 25 km fra København til Solrød ved 80 km/t frem for 110 km/t. Erhvervstrafikken rammes kun marginalt i dette tidsrum og eksempelvis lastbiltrafikken har i forvejen nedsat hastighed.

Fordelene består i forbedret livskvalitet for de støjplagede naboer til motorvejen, reducerede sygdoms- og sundhedsomkostninger som følge af mindre trafikstøj og herudover færre ulykker, mindre brændstofforbrug, luftforurening og CO₂ udledning, bedre trafikflow, når lastbiler, busser og personbiler kører med samme hastighed samt mindre slidtage på motorvejsbelægningen.

Hastighedsnedsættelsen er den sikreste metode til reduktion af trafikstøjen (hele 3 db, jf. Vejdirektoratet).

På HB strækningen ved Vallensbæk-udfletningen er hastighedsnedsættelsen endvidere den eneste kendte metode til støjdemping, fordi de støjramte boliger ligger flere hundrede meter fra motorvejen og støjen forplanter sig effektivt over søerne, der ligger mellem motorvej og boliger.



På KB strækningen gennem Brøndby og Vallensbæk er motorvejen hævet højt over terrænet, hvilket forstærker spredningen af støjen og vanskeliggør brugen af støjvold samt reducerer effekten af eventuelle, fremtidige, konventionelle støjskærme.

Forsøget med hastighedsnedsættelse bør naturligvis inkludere en **retvisende totaløkonomisk beregning for samfundet** af fordele og ulemper ved hastighedsnedsættelsen, således den positive nettoeffekt også dokumenteres ad den vej.

Vi skønner, at fordelene ved nedsat hastighed, som foreslået, er mere end 7 gange større end ulemperne. Vel at mærke når alle relevante parametre medtages i beregningerne, og mobiliteten ikke vægtes så højt som Vejdirektoratet har en tendens til.

Forsøget kræver ikke store investeringer, idet de nødvendige elektroniske hastighedstavler allerede er installeret mange steder på strækningen, og alt andet lige forekommer det hensigtsmæssigt, at landets mest trafikerede færdselsåre under alle omstændigheder forsynes med disse elektroniske tavler, der jo anvendes ved ulykker og for at reducere trafikøer med henblik på at øge trafik-flow'et).

For at virke optimalt bør den nedsatte hastighed suppleres med hastighedsovervågning.

Herudover bør der tydeligt **skiltes med formålet med hastighedsnedsættelsen**. Motorvejene er 'ansigtsløse' i byerne, og bilisterne ved ikke, at der 30 m fra kørebanen, bag volden, skærmen eller træerne bor mange tusinde familier, der lider under trafikstøjen.

KB strækningen er særlig velegnet til forsøgsformål, idet Vejdirektoratet, november 2014 har fået foretaget en undersøgelse (Epinion) blandt støjramte beboere af generne ved motorvejsstøjen. Denne undersøgelse kan sammenholdes med en tilsvarende fremtidig undersøgelse, dækkende en længere periode med hastighedsnedsættelse.

Den optimale effekt af hastighedsnedsættelsen opnås ved at kombinere den med den **nye støjdempende asfalt** på de strækninger, hvor den gamle, slidte asfalt endnu ikke er skiftet. Denne kombination **halverer den oplevede støj** for meget små pengemidler. Merudgiften til ny asfalt er ikke stor, fordi belægningen jo alligevel skal skiftes med jævne mellemrum. Og hvorfor har Danmarks mest trafikerede motorvej den absolut dårligste, mest støjende og slidte asfalt?

Tidshorisont: Forberedelsen og planlægningen af forsøget tager *ikke* lang tid. (Ved trafikulykker og anlægsarbejder sker hastighedsnedsættelsen eksempelvis 'straks').

Med lidt god vilje, kommer Vejdirektoratet langt med 10-20 mio. kr. til forsøget. Vi bistår gerne med hjælp til forsøgets tilrettelæggelse og udførelsen af en retvisende totaløkonomisk beregning.

Projekt 2

Forsøg med nye absorberende støjfaskærmninger i stedet for støjvolde / støjskærme.

Vejdirektoratet bør kortlægge, hvor de gammeldags foranstaltninger kan have en rimelig effekt. I eksempelvis Ishøj (KB strækningen) er afstanden fra motorvej til bebyggelsen så stor, at det er muligt at etablere en 12 m høj støjvold, som i øvrigt er rasende dyr (100 mio. kr.). I Vallensbæk er afstanden fra kørebanen til boligerne visse steder kun 30 m, og hertil kommer, at motorvejen er hævet over terræn, hvorfor de gamle tiltag er virkningsløse eller mindre egnede.

Nye tiltag, der bør afprøves er:

Et støjabsorberende stengærde, der forsynes med lodrette lameller, fastholdt i et armeringsgitter - i stedet for almindelige støjreflekterende skærme. Disse 'stengærder' kræver fast jordbund, men ikke noget fundament og er derfor billigere i anlæg. Naturstenene kan måske erstattes af genbrugsbeton i store stykker. De lodrette lameller kan fastgøres til armeringsgitteret foroven. Det har vist sig, at stengærdets store masse, sammen med den ru og hullede struktur samt lamellerne absorberer støj og reducerer dermed den støj, der ruller hen over gærdet og generer omgivelserne.

Stengærde, her vist fra den skrå bagside, uden lameller.

Stengærder bør kun bruges, hvor de ikke skaber barrierer i byen.



Den holistiske indsats:

Danmark er ikke på forkant med indsatsen mod motorvejenes utilsigtede bivirkninger. Der er satset for ensidigt på fremkommelighed og mobilitet, som ofte forbindes med ønsket om økonomisk vækst.

Den typiske situation er jo, at når mobiliteten og trafikmængden stiger, igangsættes en kædereaktion: Trafikstøjen øges også, og over et vist niveau bliver støjen kontraproduktiv. Svaret på dette problem har traditionelt været etableringen af flere og højere støjvolde og støjskærme, hvilket igen medfører, at byen opdeles, fordi motorvejen bliver en barriere.

- Jo flere og højere støjskærme og støjvolde, jo større bliver den *bymæssige barriere*, og følelsen af indelukkethed og afsondring. Alt sammen noget som hæmmer den kreative økonomiske vækst, der ikke mindst i fremtiden skal næres af et oplevelsesrigt urbant miljø.

Det er ikke hensigtsmæssigt at løse et problem ved at skabe et andet lige så stort problem.



'Fængsel' eller bolig?

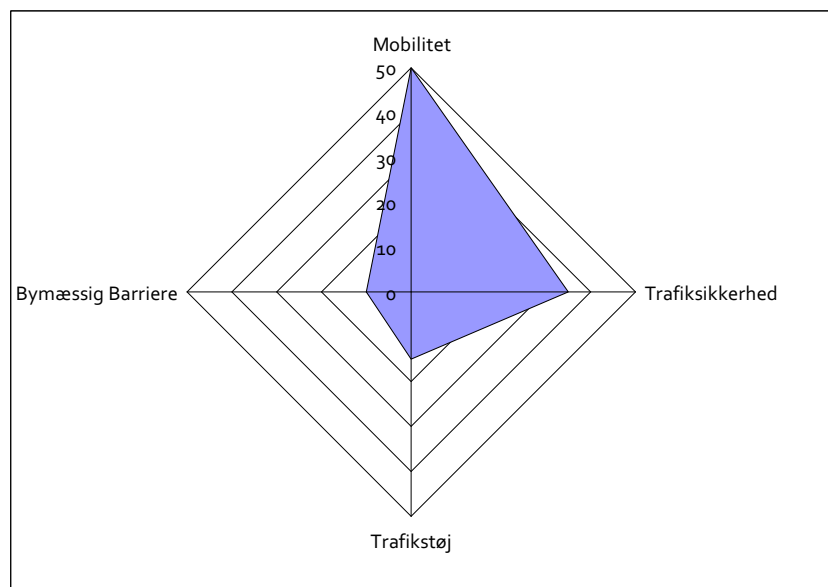
Køge Bugt
motorvejen ligger
kun 25 m fra
husgavlen.

Ved fremtidige nyanlæg og modernisering af eksisterende motorveje vil de langsigtede, samfundsøkonomiske gevinster bedst kunne opnås ved, at parametrene

- '**mobilitet**', '**trafiksikkerhed**', '**trafikstøj**' og '**motorvejen som bymæssig barriere**'

bringes i balance, frem for den nuværende situation, hvor trafikstøjen og den bymæssige barriere nærmest ignoreres, se figuren neden for:

Hvis motorvejens *bymæssige barriere* og *trafikstøjen* også skal reduceres, er det selve byplanlægningen, der skal ændres. Eller rettere: måden at tænke by og trafikårer sammen på.



Den langsigtede løsning i storbyen

Motorvejene skulle forbinde byerne, men det har aldrig været meningen, at motorvejene skulle føres gennem bymæssige områder. Heller ikke forstædernes bebyggelser, der med tiden er blevet selvstændige båndbyer, jf. Fingerplanen. Derfor må relationen mellem hovedfærdselsårerne og fingerbyerne genovervejes og nyudvikles. Jo længere tid der går, jo dyrere bliver det at løse problemerne.

En mulighed består eksempelvis i at overdække motorvejen, som det valgtes i Silkeborg, og som nu afprøves i Hamborg for en 3-4 km lang strækning til en pris på mellem 1 og 2 mia. kr.



Igangværende projekt til overdækning af Hamborgs A-7 autobahn med ca. 150.000 biler pr. døgn.

Ovenpå motorvejen etableres grønne friarealer, der ikke forhindrer, at borgerne frit krydser fra den ene side til den anden.

Det er en hensigtsmæssig, men dyr løsning.

Indtil sådanne løsninger kan udrulles i større omfang, er **hastighedsnedsættelse**, kombineret med støjdæmpende asfalt, det bedste og billigste alternativ inden for det Storkøbenhavnske område.

Med venlig hilsen / På gruppens vegne

Erik Kærgaard Kristensen
PhD, arkitekt, økonom