

Indledning:

Vi er en borgergruppe: Tag toppen af støjen, som arbejder for støjreduktion af Silkeborg Motorvejen. Gruppen er i udgangspunktet rigtig glade for motorvejen, da den har løst en række infrastrukturelle problemer i Silkeborg og sikrer hurtig transport. Men tilbage står vi også med en enorm støjbelastning, som ikke harmonerer med det, vi blev stillet i udsigt.

Vi står ikke alene. Således har over 400 borgere langs med hele strækningen angivet på www.tagtoppenafstojen.dk at de er generet af støj fra den nyanlagte motorvej.

Vi ønsker at være konstruktive og finde løsninger, som gør motorvejen helt færdig.

Arbejdet er ikke færdigt

Vi har udarbejdet en video, som præsenterer vores problemstilling:

<https://www.youtube.com/watch?v=aShdwYNOAGA&t=319s>

Samt en video der viser forskellen mellem Vejdirektoratets støjkort fra 2012 og de reviderede støjkort fra 2017 med de nye trafikaler for 2017:

<https://youtu.be/dTCHPre4RcU>

Vi vurderer, at Vejdirektoratet ikke har levet op til anlægsloven, da det står beskrevet således:

"I forbindelse med den videre projektering vil støjforholdene blive nærmere undersøgt, og Vejdirektoratet vil ud fra de anlægstekniske og økonomiske muligheder søge at **minimere** støjgenerne fra motorvejen.

Det kan fx ske ved at anvende overskudsjord til terrænregulering eller opbygning af jordvolde, hvor dette er hensigtsmæssigt, eller ved at yde tilskud til facadeisolering." Anlægsloven §4.9.

Umiddelbart er det ikke en minimering man er gået efter fra Vejdirektoratets side, men kun lige nøjagtig at sikre at beregnede støjværdier og punktberegninger ligger under 58 dB i gennemsnitligt støjniveau over 24 timer, 365 dage. Anlægsloven beskriver IKKE at støjniveauet skal ligge under 58 dB, men at Vejdirektoratet skal søge at minimere støjgenerne. Dette er IKKE sket i forbindelse med anlæggelsen af Silkeborg Motorvejen.

Væsentligt forøget trafikmængde

Silkeborg motorvejen har fra dag 1 haft en væsentligt højere trafikbelastning end forventet før åbningen. Det stemmer overens med de nye trafikmålinger, som er fremkommet.

Ved henvendelse til Vejdirektoratet har de selv gjort opmærksom på, at de følger vejledningen fra Miljøstyrelsen: "Støj fra Veje". <http://mst.dk/media/mst/Attachments/Vejstivejledning3.pdf> Heraf fremgår på side 15 nederst følgende passus: "Til brug for planlægning og udlæg af støjkonsekvensområder bør støjberegningen foretages for en fremtidig trafiksituation - sædvanligvis en planlægningshorisont på mindst 10 år. Her skal der både tages hensyn til den generelle trafikudvikling og til udviklingen som følge af de konkrete trafikskabende projekter i området."

Af samme vejledning anbefales det på s. 20 "Ved planlægning og projektering af nye veje anbefaler Vejdirektoratets vejregler fra 1989 [12], at der tages hensyn til støjforholdene, og at der skal tilstræbes det lavest mulige støjniveau."

Ikke engang i den reviderede trafikanalyse har man taget hensyn til udviklingen ud over år 1 og der forventes en markant forøgelse i de kommende år.

Vi undrer os over, at Vejdirektoratet ikke politisk er pålagt at lave fremskrivninger i overensstemmelse med miljøstyrelsens vejledning, når de tilsyneladende skal overholde resten af vejledningen. Også i forhold til at budgettering bør udvikle sig, efterhånden som viden udvikler sig.

Vi undrer os desuden over, at Vejdirektoratet alene vælger at følge en del af vejledningen – det umiddelbare indtryk er, at man vælger at følge de elementer, som er nemmest at følge og udelader resten.

Beslutningsgrundlag er ikke godt nok

Der er stor forskel på det, som er redegjort for i VVM-redegørelsen og anlægsloven og det realiserede anlægsprojekt. VVM-redegørelsen var det beslutningsgrundlag, som politikerne havde for at vurdere rigtigheden af linjeføringen.

VVM-redegørelsen var samtidig beslutningsgrundlag for mange af de borgere, som i dag er teknisk stavnsbundet pga. motorvejens nærhed.

Vi spørger os selv: Hvordan skal borgerne kunne stole på VVM-redegørelsen, som er det grundlag de får præsenteret, når de skal beslutte sig for at bosætte sig? Og hvordan skal politikerne forholde sig til og træffe en beslutning på baggrund af et materiale, som kun fortæller en del af sandheden?

Der er i VVM-redegørelsen omkring den forbedrede kombilinje lagt vægt på, at anlæggelsen af motorvejen skulle genere omgivelserne mindst muligt og samtidig viser de fremlagte støjkort mange steder en væsentligt reduceret støjubredelse i forhold til den tidligere ringvejsløsning. Se næste side for eksempel på, at det røde område (høj støjbelastning) er indskrænket omkring vejen.

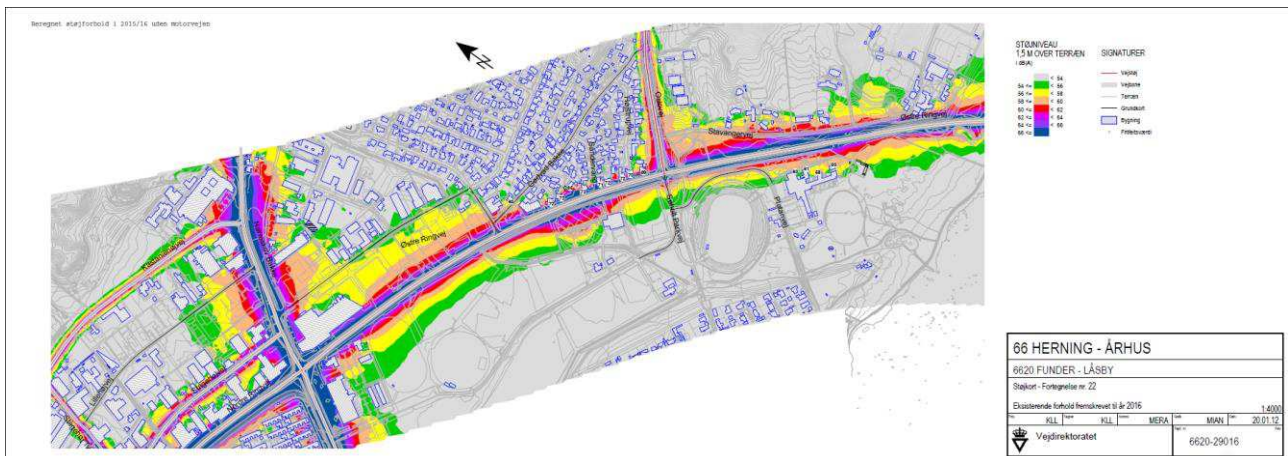
Er det rimeligt, at borgerne langs med nye veje skal være vidende om komplicerede beregningsformler i Nord2000 for at forstå, at det alene er et gennemsnit? Hvorfor kommunikeres dette ikke klart til de berørte borgere og hvorfor får borgerne ikke indsigt i støjbelastninger på forskellige tidspunkter af døgnet, så de kan tage stilling til, hvordan det harmonerer med deres forventninger til udendørsaktiviteter.

Løsningen er lige for

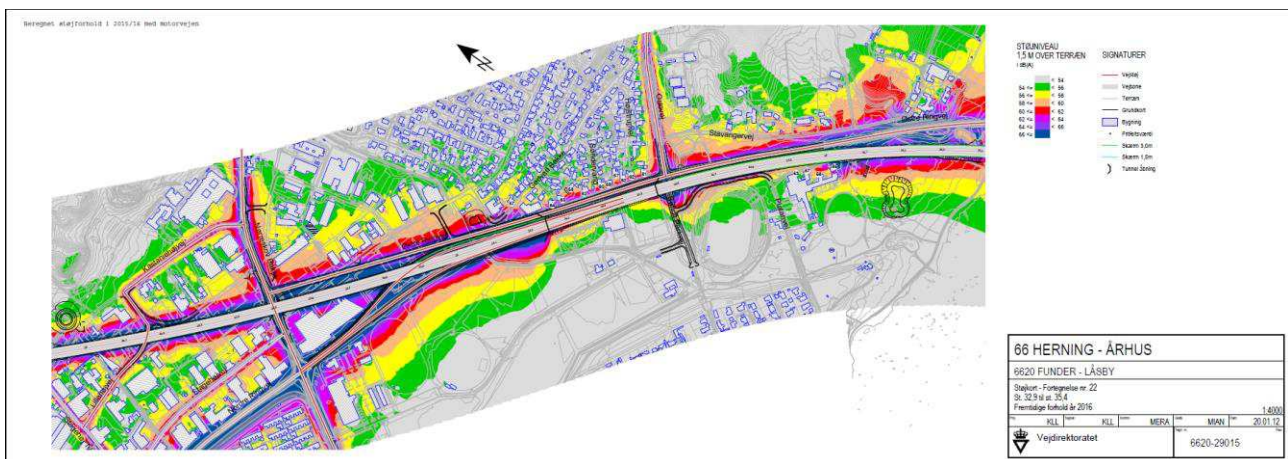
Der er en stor pulje penge i overskud efter afslutningen af projektet. Denne pulje penge bør med al fornuft anvendes til at gøre motorvejen helt færdig og støjreducere motorvejen. Det kan løses med de midler, som er i overskud og fortsat er i projektet.

Det kræver en politisk beslutning, at kanalisere penge over til støjreduktion og det håber vi, at Folketingets partier vil have mod til at gøre til glæde for Silkeborgs borgere.

Uden motorvej



Med motorvej



Støj kort fra originale beregninger og så de beregninger som oprindeligt – fremlægges som dokument.