

Byrådsmedlemmerne i Ishøj Byråd  
Ole Wedel-Brandt (Ø)  
Lennart Hartmann Nielsen (V)  
Ole Beckmann Skourup (V)

Ishøj den 21. juli 2017

Til Transport-, Bygnings-, og Boligminister, Ole Birk Olesen  
Frederiksholms Kanal 27F  
København K

Eftr.: Transport-, Bygnings- og Boligudvalget, Folketinget.

Ref.: Transport-, Bygnings- og Boligministerens skr. J.nr. 2017-3004 af 27. maj 2017.

Kære Ole Birk Olesen

Tak for dit positive svar til Transport-, Bygnings- og Boligudvalget på vores henvendelse til udvalget og foretræde derfor. Det giver os dog anledning til at knytte nogle kommentarer dertil.

Det er en kendt sag, at støjvolde og -skærme har en begrænset støjdæmpende effekt. I virkeligheden spreder de støjen, ved at den "løftes op over" støjforhindringerne og de forreste rækker af boliger, men gavner ikke boligerne lidt længere væk fra motorvejen/støjdolden, der bare bliver yderligere påvirket.

I Ishøj er antallet af støjplagede boliger steget fra 835 i 2008 til 1768 i 2013 jvf.: Hjemmesiden <http://www.trafikstoej.dk/> (den nyeste opgørelse foretaget af kommunen siger 1830 støjplagede boliger). Det er derfor et problem, der bliver større og større i takt med at trafikmængden på Køge Bugt Motorvejen stiger.

Fig. er et citat/uddrag fra støjhåndbogen på den hjemmeside, som vi ovenfor har anført link til:

"Passiv, indirekte støjreduktion hjælper for lidt og gavner for få!

#### **Den eneste ansvarlige løsning er overdækning af vejen.**

Myndighederne har indtil nu foretrukket de passive, indirekte midler, primært støjskærme og støjvolde. Disse midler har altid som forudsætning, at de ansvarlige myndigheder ikke vil gribe ind over for trafikmængden og hastigheden på vejene.

Når de passive, indirekte midler anvendes, er det ikke årsagen til "sygdommen", der behandles, men kun symptomerne på den voldsomme trafikstøj.

Ofte har disse midler kun til formål at foregive, at myndighederne har viljen til at "gøre noget" ved trafikstøjen. Men de passive støjafskærmninger har desværre kun en meget begrænset effekt, der minder betænkeligt om placeboeffekten ved medicinforsøg. Det vil sige det forhold, at myndighederne "gør noget" kombineret med, at skærmen/jordvolden skjuler køretøjer og tog, får mange til at "føle" en forbedring.

### **Forældet tænkning**

Det er bemærkelsesværdigt og paradoksalt, at højtudviklede samfund vælger løsninger som støjskærme, jordvolde og støjisolering af bygninger, som værn mod trafikplagen, for disse midler repræsenterer tiltag, der peger tilbage i tiden med paralleller til "palisaden" - der indhegnede fortet, "bymuren" - der adskilte middelalderbyen fra landet og "jordskansen" - den militære fæstning.

De fleste borgere, der udsættes for kraftig trafikstøj, må erkende, at de ikke kan gøre normal brug af deres bolig. Haven er ikke til ude ophold og det samme gælder terrassen og altanen. De fleste må også opgive at udlufte boligen på normal vis. Men denne brugsbegrænsning er imidlertid ikke den alvorligste konsekvens. WHO estimerer, at langvarig udsættelse for kraftig trafikstøj slår ca. 3-4 gange så mange mennesker ihjel i Danmark som trafikken i sig selv. Der har ikke været tilstrækkelig opmærksomhed på disse alvorlige konsekvenser.

Specielt udsatte befolkningsgrupper:

- Børn og unge (hukommelses- og indlæringsproblemer.
- Personer med aften- og natarbejde og skifteholdsarbejdere, der skal sove om dagen,
- Ældre personer generelt.
- Syge og svage personer, der har brug for ro og hvile.
- Høreskadede, der generes af høj grundstøj.
- Blinde og svagtseende, der er afhængige af at kompensere manglende syn med hørelsen."

Under behandlingen af sagen i Ishøj Kommunes Klima- og miljøudvalg, fremsatte Venstre og Enhedslisten (i Ishøj Byråd) forslag om muligheden for en delvis overdækning af Køge Bugt motorvejen, i dens gennemløb gennem Ishøj. Dette var flertallet i udvalget (og siden i byrådet) ikke indstillet på at imødekomme (de havde lagt sig fast på forslaget om at etablere en jordvold). Venstre og Enhedslisten i Ishøj har derfor på egen hånd arbejdet videre med muligheden for en delvis overdækning af motorvejen. Vi har selvfølgelig ikke de samme muligheder og ressourcer til arbejdet, som kommunen har. Vi har dog gennem forskellige samarbejdspartnere fået udarbejdet et skitseforslag og et løst overslag over udgifterne til et sådant projekt. Det er det projekt, som vi forelagde for udvalget, og som vakte interesse hos flere af medlemmerne.

Da motorvejen er vejdirektoratets og derfor tilhører staten, kan vi selvfølgelig ikke iværksætte vores projekt uden statens tilladelse og medvirken. Et projekt af den størrelse kan heller ikke alene gennemføres af en lille kommune af Ishøjs størrelse.

Projektets anslåede pris svinger afhængig af, hvor omfattende det skal være, men en samlet investering på ca. 1,4 - 1,7 mia. kr. vurderes at et realistisk udgangspunkt. (Også anført på en af vores viewfoils, som vi præsenterede for udvalget).

Byrådsmedlemmerne i Ishøj Byråd  
Ole Wedel-Brandt (Ø)  
Lennart Hartmann Nielsen (V)  
Ole Beckmann Skourup (V)

Ishøj den 21. juli 2017

Under henvisning til Transport-, Bygnings- og Boligudvalget ønske om at få fremsendt et forslag til en finansieringsmodel kunne et forslag til en finansiering af projektet se ud, som anført nedenfor.

**Forslag til en finansieringsmodel:**

- EU's strukturfonde: Ca. 400 mio. kr. - (Evt. kan der opnås mere støtte herfra).
- Pensionskasseinvestering: Ca. 500 mio. kr. - (Pensionskasserne er interesserede i at investere over 30 år, men med mindst 500 mio. kr.).
- Realdania: Ca. 200 mio. kr. - (Der er tale om nytænkning).
- Ishøj kommune: 100 -150 mio. kr. - (Finansieres gennem grundsalg, da der nu vil være større arealer, der kan benyttes til boligbebyggelse, idet støjen fra motorvejen er fjernet. Endvidere fra øgede skatteindtægter pga. stigning i boligernes ejendomsværdi og yderligere tilflytning af borgere til kommunen).
- Staten: Ca. 450 mio. kr. (Finansieres ved kommerciel udnyttelse af "låget" på overdækningen og indtægter fra salg af solenergi, der kan opsamles med paneler opsat på en del af overdækningen).

Vi håber, at du vil modtage vores forslag i samme ånd, som det er afsendt fra os, så det inden alt for længe kan udmøntes i en reel plan, der kan gennemføres i løbet af nogle år. På den korte bane vil det selvfølgelig koste staten og Ishøj Kommune penge, men på den lange bane kan det blive udgiftsneutralt eller endda blive overskudsgivende.

I ovenstående er der endvidere ikke taget højde for de afledte følgeeffekter, som en fjernelse af støjgener generelt vil medføre af forbedret samfundsmæssig karakter. Herunder bl.a. den besparelse staten vil opnå på sundhedsområdet.

Med venlig hilsen

Ole Wedel-Brandt (Ø), Lennart Hartmann Nielsen og Ole Beckmann Skourup (V)