

Talepapir

Hvidovre, den 30. april 2019

Vedr.: Foretræde for Transport-, Bygnings- og Boligudvalget torsdag den 2. maj 2019 kl. 1115.

Ang.: Ønske om nedsættelse af hastigheden på nordlige del af Holbækmotorvejen fra 110 km/t til 90 km/t på en ca. 2 km lang strækning mellem Sønderkær og motorvejsoverførslen ved Avedøre Havnevej i Hvidovre.

Vi er Borgergruppen Allingvej, der består af nogle frivillige, aktive, samfundsbevidste borgere, der med forskellige erhvervsmæssige baggrunde som ingeniør, fuldmægtig, UU-vejleder, professor og polititjenestemand m.fl. har arbejdet for at få nedbragt støjen fra vejtrafikken på Holbækmotorvejen og den forventede støj fra den kommende København-Ringsted Bane, der vist nok åbner medio/ultimo 2019.

Vi bor tæt op ad Allingvej, der forløber parrallet med den nye København-Ringsted Bane og Holbækmotorvejen og er her også som repræsentanter for de 3 berørte grundejerforeninger og på modsatte side af Allingvej den sociale boligbebyggelse Rosenhøj. Vi repræsenterer over 1000 husstande fordelt på begge sider af motorvejen.

Borgergruppen har tidligere sidste år haft foretræde for udvalget, hvor vi fremkom med samme ønske. Denne gang har vi dog medbragt mere nyt og objektivt materiale via reelle støjmålinger og tekniske beregninger.

Vi har fortsat et meget stort ønske om at få nedsat hastigheden på den nordlige del af Holbækmotorvejen fra vejkrydset ved Sønderkær til brooverførslen ved Avedøre Havnevej i Hvidovre fra 100 km/t til 90 km/t. Det er en strækning på ca. 1953 meter.

Når vi er så opmærksomme på netop trafikstøj, så er det fordi, at vi går meget op i vores og andre berørte borgeres almene helbredstilstand og ikke mindst følgerne af den farlige trafikstøj, som hos mange er underestimeret og vi føler ikke, at det af nogle

myndigheder tages alvorligt og seriøst nok, når man får afslag på netop hastighedsreduktioner af vejtrafikken for derved at opnå et fald i trafikstøjniveauet.

Vi kan læse, at trafikstøj er farligere end vi tror. Nye og skærpede anbefalinger fra WHO tyder på, at vi i Danmark har undervurderet, hvor skadelig trafikstøj er.

WHO har ultimo 2018 udsendt en rapport, hvor de dumper danske støjgrænser og nævner, at trafikstøj er langt mere skadeligt, end de nuværende danske støjgrænser lægger op til ifølge rapporten, hvor det også nævnes, at trafikstøj ud over at være en plage, så er overdreven støj også en helbredsrisiko.

Bor du tæt på en vej, der udsætter dit hjem for støj over **53 decibel**, så er det potentielt set sundhedsskadeligt at bo der, fastslår WHO i rapporten.

Det er markant lavere end den grænse på **58 decibel**, som danske myndigheder anvender i dag. Det betyder også, at langt flere mennesker end hidtil antaget er i farezonen.

Den øgede støjforurening i vores byer forpester også livet for de berørte mennesker. Ud over at være en plage, så er overdreven støj også en helbredsrisiko, som eksempelvis fører til hjertekarsygdomme.

Den nyeste forskning viser ifølge WHO, at støj over 53 decibel giver større risiko for en lang række sygdomme som for eksempel blodpropper, slagtilfælde, diabetes og stress. De nye WHO-retningslinjer definerer støjniveauer, som ikke bør overskrides.

Det er bl.a. en svensk professor, Göran Pershagen, der har været med til at udarbejde de nye grænseværdier for WHO og ifølge ham bør danske myndigheder tage faren fra trafikstøj langt mere alvorligt.

Forskellen fra 58 til 53 decibel lyder måske lille, men decibel-skalaen er indrettet sådan, at en stigning på fem point er det samme som en tredobling af lydenergien.

I Danmark er det Miljøstyrelsen, der bl.a. registrerer trafikstøj, men ikke helt ned til 53 decibel. Miljøstyrelsen har tidligere vurderet, at trafikstøj årligt er skyld i, at 200 til 500 danskere dør for tidligt. Der er altså flere, der dør af den afledte effekt fra trafikken gennem trafikstøj end egentlige færdselsuheld. Tankevækkende.

I Danmark har vi taget udgangspunkt i Miljøstyrelsens ”Støj—Danmarkskort” – det giver et visuelt billede. Der er ikke tale om egentlige støjmålinger, men alene en kortlægning ud fra nogle tekniske beregninger.

Vi ved fra de kortlægninger, som Miljøstyrelsen har foretaget omkring trafikstøj og som er grundlaget for bl.a. kommunernes støjhandlingsplaner, at der ikke talt om målt støj, men tekniske beregning ud fra forskellige parametre.

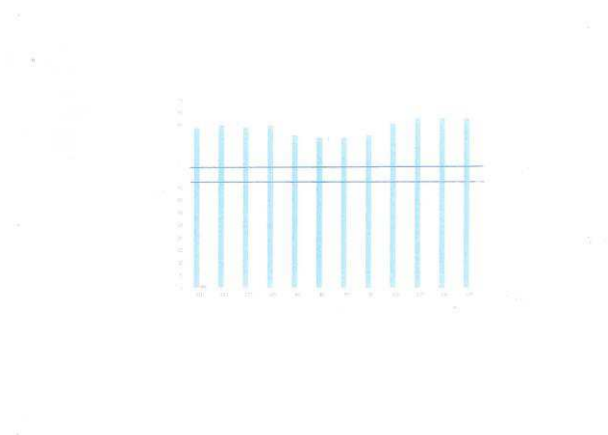
Nu kan vi i Borgergruppen Allingvej give dette udvalg en unik mulighed for at se, hvorvidt de tekniske beregninger svarer til virkeligheden.

I samarbejde med Hvidovre Kommune har vi fået adgang til en støjmåler, der er opsat på et hus på Allingvej i forbindelse med et LAR-projekt på stedet. Støjmåleren er opsat i december måned 2018 og bliver taget ned med udgangen af oktober måned 2019.

Svend Sørensen vil nærmere redegøre for de støjmålinger, som vi har fået sat op på en lidt mere pædagogisk og anskuelig måde.

Der er som tidligere nævnt tale om eksakte støjmålinger og ikke tekniske beregninger, som bl.a. Vejdirektoratet har adgang til via Miljøstyrelsen.

Vi har ikke brug ”mørkelygten”, men har – for at gøre det troværdigt og mere objektivt – valgt dage med samme tidsrum og samme vindretning.



I det svarbrev vi modtog fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet den 15. november 2018 på spørgsmål stillet af Morten Bødskov (S) på baggrund af et TV 2-Lorry indslag med titlen "Hvidovreborgere laver støjforslag til minister" for en hastighedsreduktion af Holbækmotorvejen fra 110 km/t til 90 km/t i udadgående ved nedskiltning fra Sønderkær til brooverførslen ved Avedøre Havnevej for at få gjort noget mere aktivt ved de støjgener, som de støjplagede borgere oplever dagligt som en afledt effekt af motorvejstrafikken, har Vejdirektoratet vurderet ved en overfladisk opsætning af en hypotese på samme vejstrækning dog indadgående, hvor hastighederne er reduceret fra 90 km/t til 70 og 60 km/t. Vejdirektoratet er så kommet frem til, det vil forøge rejsetiden for de ca. 25.000 køretøjer, der kører på strækning. **Støjreduktionen er teknisk beregnet til at ligge mellem 1-4 dB og medføre en årlig samfundsøkonomisk effekt på ca. minus 14,7 mio. kr. om året.**

Vi kan så her anføre, at de tekniske beregninger ikke holder vand, idet de nævnte støjmålinger og dermed reelle tal viser en støjreduktion på 5-8 dB, i den periode, hvor hastigheden var nedsat på en del af anførte strækning, da man påbegyndte opstillingen af støjvæggen mellem motorvejen og banetraceet.

Arbejdet med den indledende opstilling af støjvæggen blev påbegyndt medio februar måned 2019 og er pågået til 28. marts 2019. Det betød samtidig, at en del af motorvejsanlægget blev inddraget til arbejdet og hastigheden som følge af dette reduceret fra 110 km/ til 80 km/t. Da BaneDanmark skal teste jernbanen er færdiggørelsen af støjvæggen sat i bero, men forventes færdiggjort i august/september måned i år.

Nu forholder det sig i øvrigt også således, at vi ikke har ansøgt om en hastighedsreduktion svarende til den indad kørende trafik på Holbækmotorvejen på den nævnte strækning. Så det er at blande æbler og pærer. Man skal forholde sig til det, som vi har ansøgt om og det er en reduktion af hastigheden på den ovenfor nævnte strækning. Skåret lidt ud i pap, så taler vi om en strækning på ca. 2 km, som man bruger 1 min og 5 sekunder ved en hastighed på 110 km/ og 1 min og 20 sek., hvis man kører med en hastighed af 90 km/t.

Samfundsøkonomisk er ikke indregnet støjbelastningen for de enkelte beboere og slet ikke de positive effekter ved at reducere hastigheden for så vidt angår ulykkesfrekvensen på den nævnte vejstrækning. Ifølge Vejdirektoratets egne statistikker omkring "ulykker på statsvejnettet" og "uheldsfrekvens alle uheld", så ligger vi for den nævnte

vejstrækning på over 0,240 (røde tal) for perioden 2013-2017. Velvidende at 9 ud af 10 uheld ikke kommer til politiets kendskab, så har man ikke indregnet disse faktorer ved afvisningen af vores ønske om hastighedsreduktion.

I Sverige, hvor man virkelig taget trafiksikkerhed seriøst og alvorligt, har vi bl.a. bemærket, at man på motorvejsnettet gennem en storby som Gøteborg har en permanent hastighedsbegrænsning på 70 km/t., Tager vi et mere konkret eksempel tæt herpå, så tager vi turen over broen og til Malmø.

Når man forlader Malmø ad motorvejen (E 22) og kører ad Trelleborgsvägen mod motorvejskrydsningen til København (E 6), så er hastigheden på motorvejens indledning reduceret til 60 km/t, hvilket er tilkendegivet ved det vi i Danmark kalder forbudstavlen C55 – og derefter først hastighedsforøgelse efter estimeret 4 km motorvejsforløb ændres hastigheden til 110 km/t. Den motorvejsstrækning er komparativ med Holbækmotorvejen og det opland, der ligger på begge sider af motorvejen i vort område. Vi har foto fra stedet.

Ser vi på trafiksikkerhedsforskning på området, så kan vi se ud fra bl.a. en undersøgelse gennemført i Sverige, at ændrer man hastighedsgrænserne således, at de nogle steder blev sat ned og andre steder sat op, så vil det have en positiv effekt. Undersøgelsen viste generelt set, at antallet af dræbte og tilskadekomne faldt på de veje, hvor hastigheden blev sat ned, og antallet af tilskadekomne steg på de veje, hvor hastigheden blev sat op.