

Foretræde Miljø- og Fødevareudvalget 21. april 2021

Vejstøj og 3. Limfjordsforbindelse

Støj og miljø problemer

Borgerbevægelsen v/

Martin A. Nørgaard, overlæge, lektor, dr. med.

Henrik Sakstrup, Pensioneret Pilot

Alle data og henvisninger er fra officielle kilder.

EEA, Det Europæiske Miljøagentur, VVM, NORD2000

Indledning

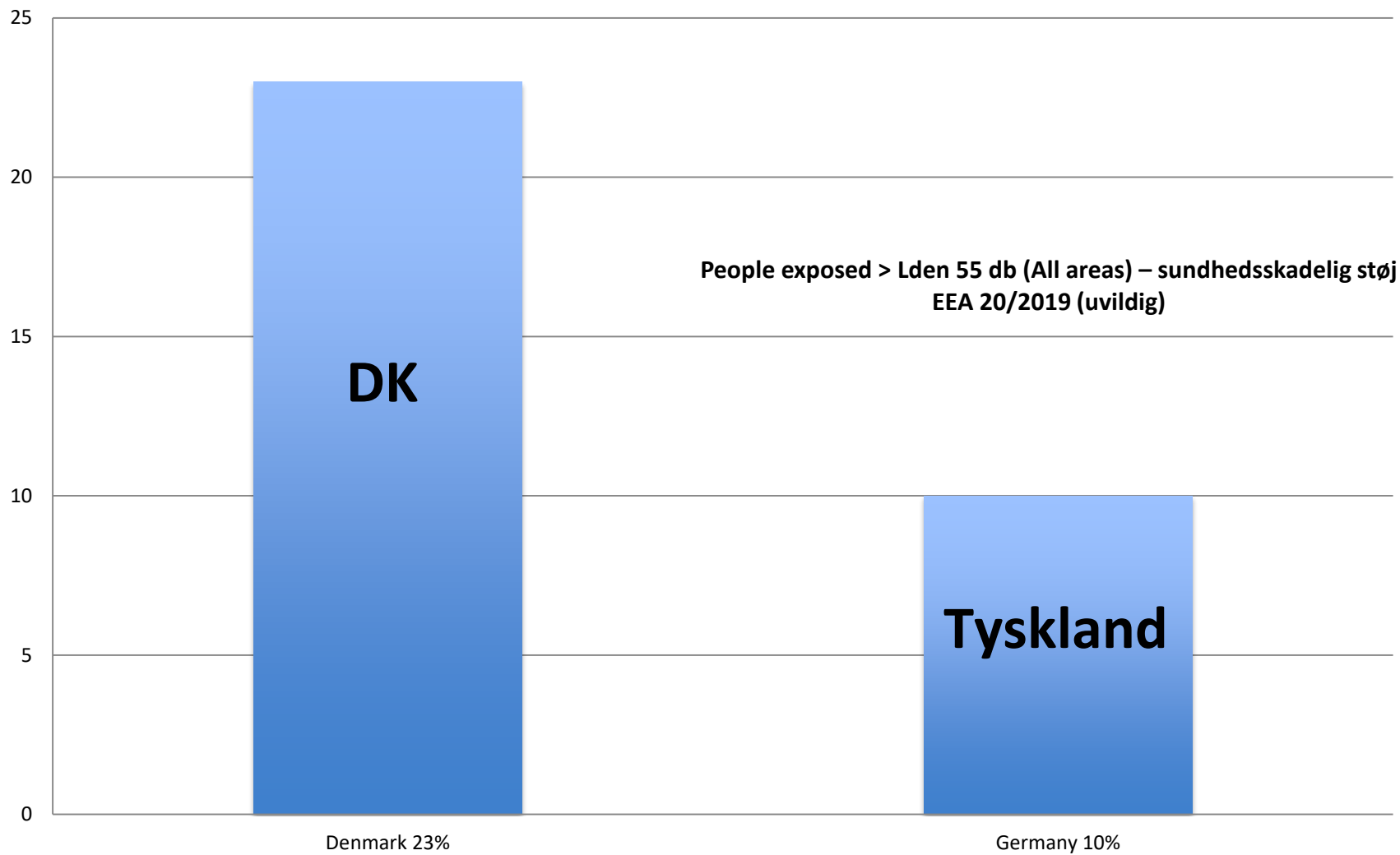
- Jeg vil starte med at takke Miljø og Fødevareudvalget for at vi er tildelt tid til dette foretræde.
- Vi er
- Henrik Sakstrup, pensioneret pilot fra Mærsk Air, Sterling og jagerpilot i Forsvaret
- Martin Nørgaard, Hjertekirurgisk overlæge, dr. med. og lektor ved Aalborg Universitet.
- Vi er to helt almindelige bekymrede borgere fra Borgerbevægelsen i Aalborg, som ifølge EEA's rapport fra 2019 Danmarks mest støjplagede by.
- Aalborg er imidlertid en "skæv" by, forstået på den måde, at støjen primært optræder i øst, hvor motorvejen løber, og borgerne søger derfor mod vest hvor de rekreative områder befinder sig, når de vil bort fra støjen. Vest for jernbanebroen findes ud over store boligområder, tre lystbådehavne, tre roklubber, tre kajakklubber, et stort nyt friluftsbad, søspejdere, lystfiskere, stand-up paddleboardere, og vinterbadere og et stort antal borgere som går ture i de skove og engområder som findes syd og nord for fjorden, samt på den Natur2000 beskyttede ø Egholm. Det er et område ret tæt på Aalborgs bymidte hvor vi bl.a. møder isfugle, oddere, sæler og de truede knortegæs.
- Regeringen ønsker med sit trafikudspil nu at anlægge en Egholm-motorvej, og dermed ramme byen ind mellem to motorveje.

Hvorfor er støj et vigtigt problem

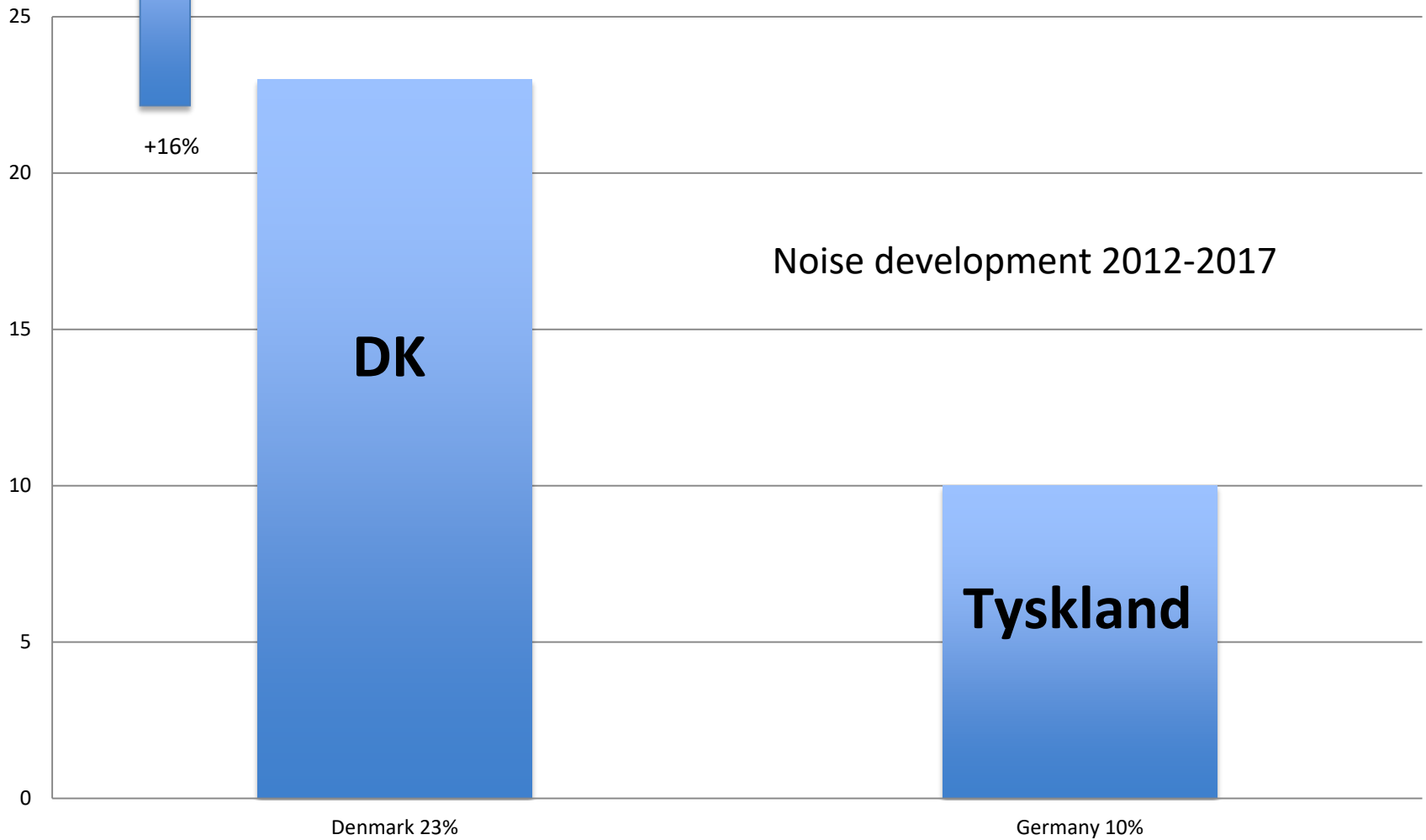
- Støj er sundhedsskadeligt
- I Danmark dør ca. 800 mennesker for tidligt hvert år som følge af vejstøj
- Særdeles generende - langt før 58 db
- Samfundsøkonomiske omkostninger er store:
 - 3,4 milliarder (Transport og bygningsudvalget 2016)
 - 4,4 milliarder (TRU Høring 20/1-2020, COWI)

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

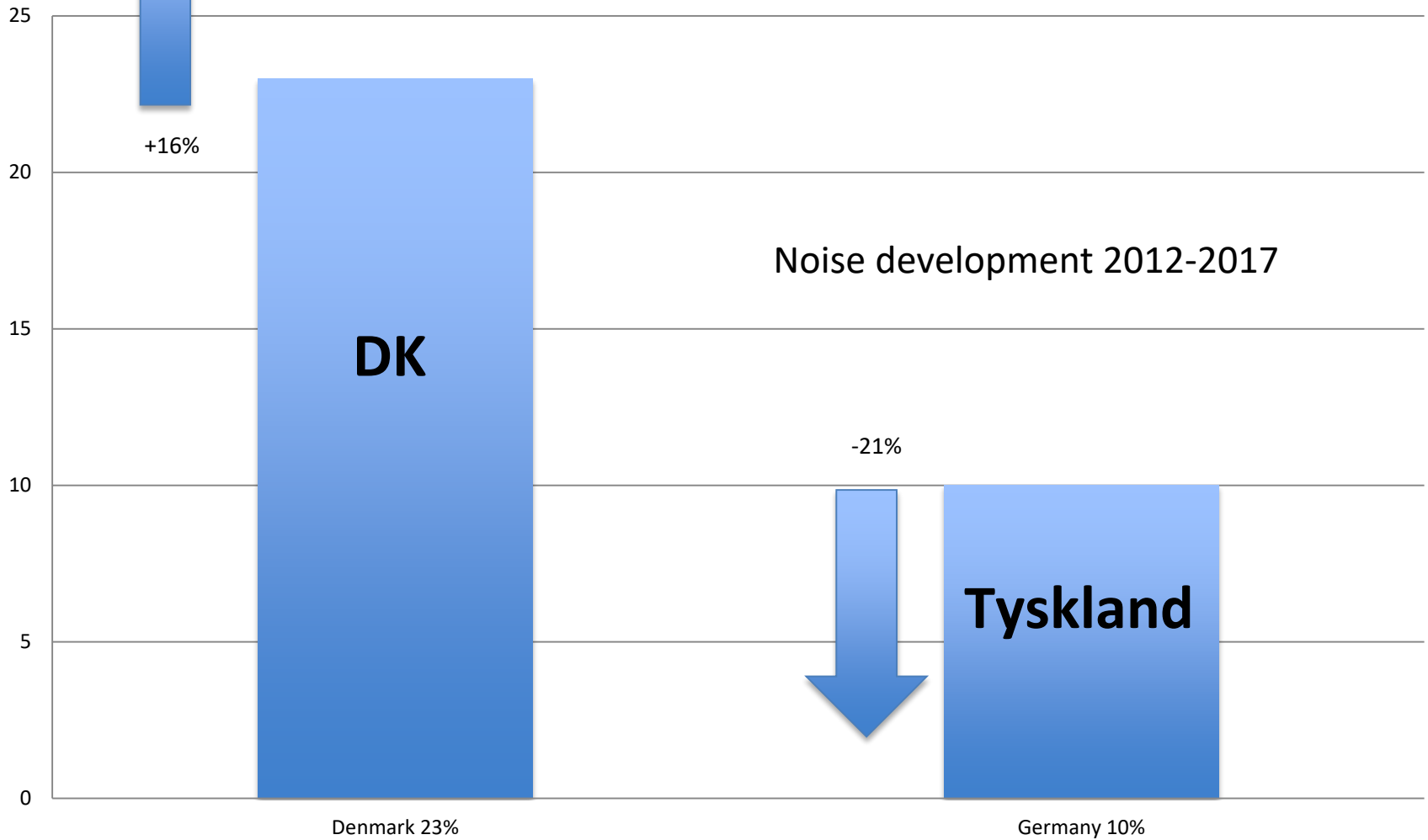
DK er langt hårdere belastet end andre sammenlignelige lande?



**People exposed > Lden 55 db – sundhedsskadelig støj
EEA 20/2019 (uvildig)**

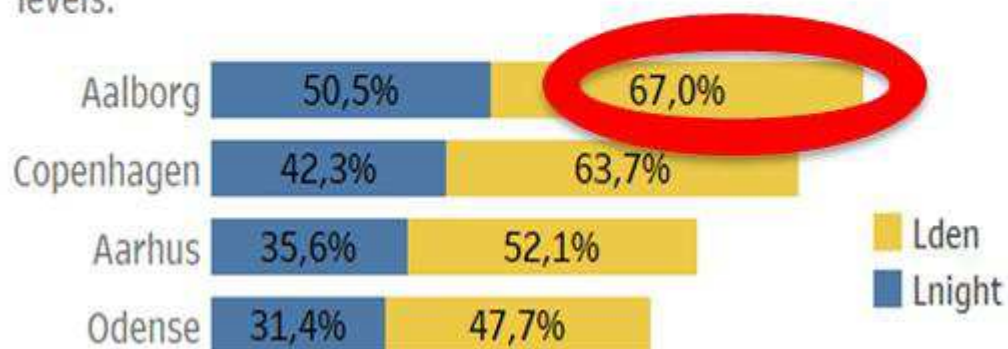


**People exposed > Lden 55 db – sundhedsskadelig støj
EEA 20/2019 (uvildig)**



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 20/2019

Ingen tysk by er lige så støjbelastet

Hvorfor står det så sløjt til i DK ?

Beregningsmåden er misvisende

Ingen ved hvad støjniveauet er:

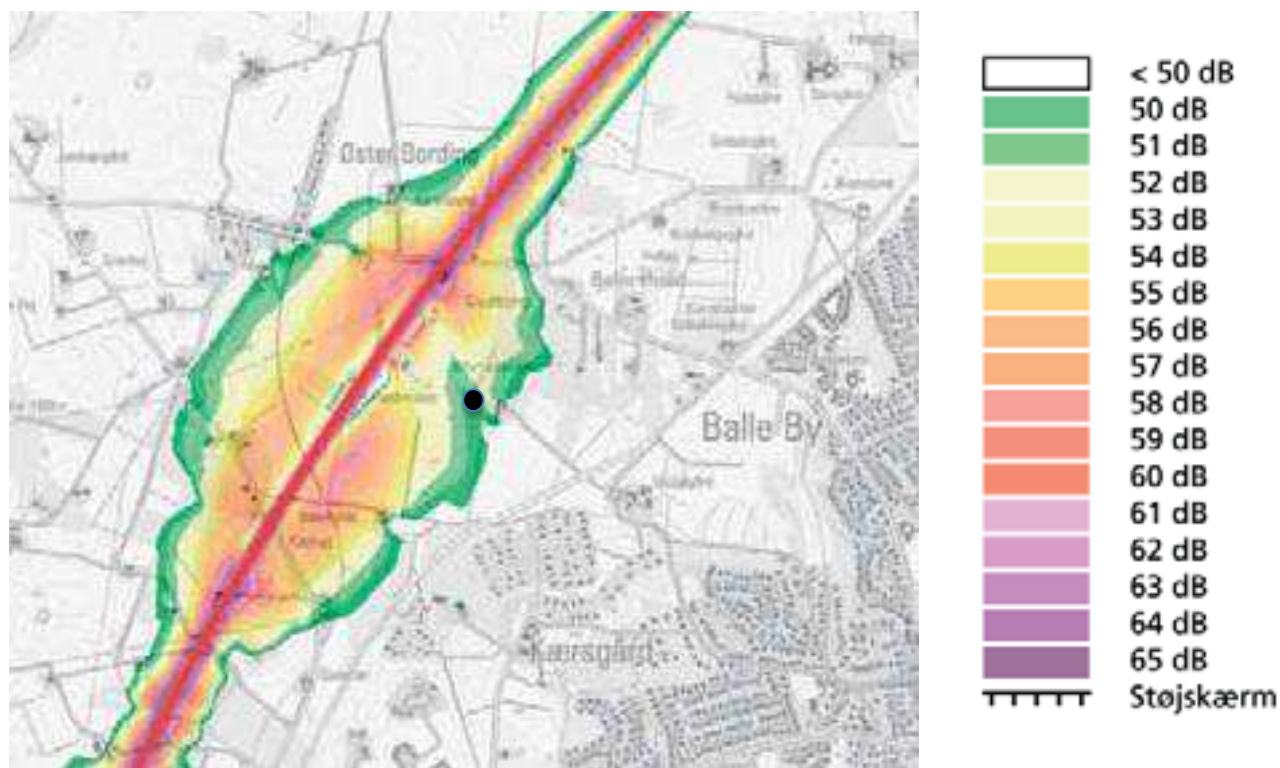
- på hverdage?
- i myldretiden?
- i medvind?
- når trafikken stiger år for år?
- ved vejens maksimale kapacitet?

da dette ikke beregnes

Tænk hvis vejbroers bæreevne beregnedes på samme måde – så ville de kollapse efter få år.

Det man regner med at borgerne kan holde til, er åbenbart mere elastisk.

Den nye Silkeborgmotorvej er et typisk eksempel

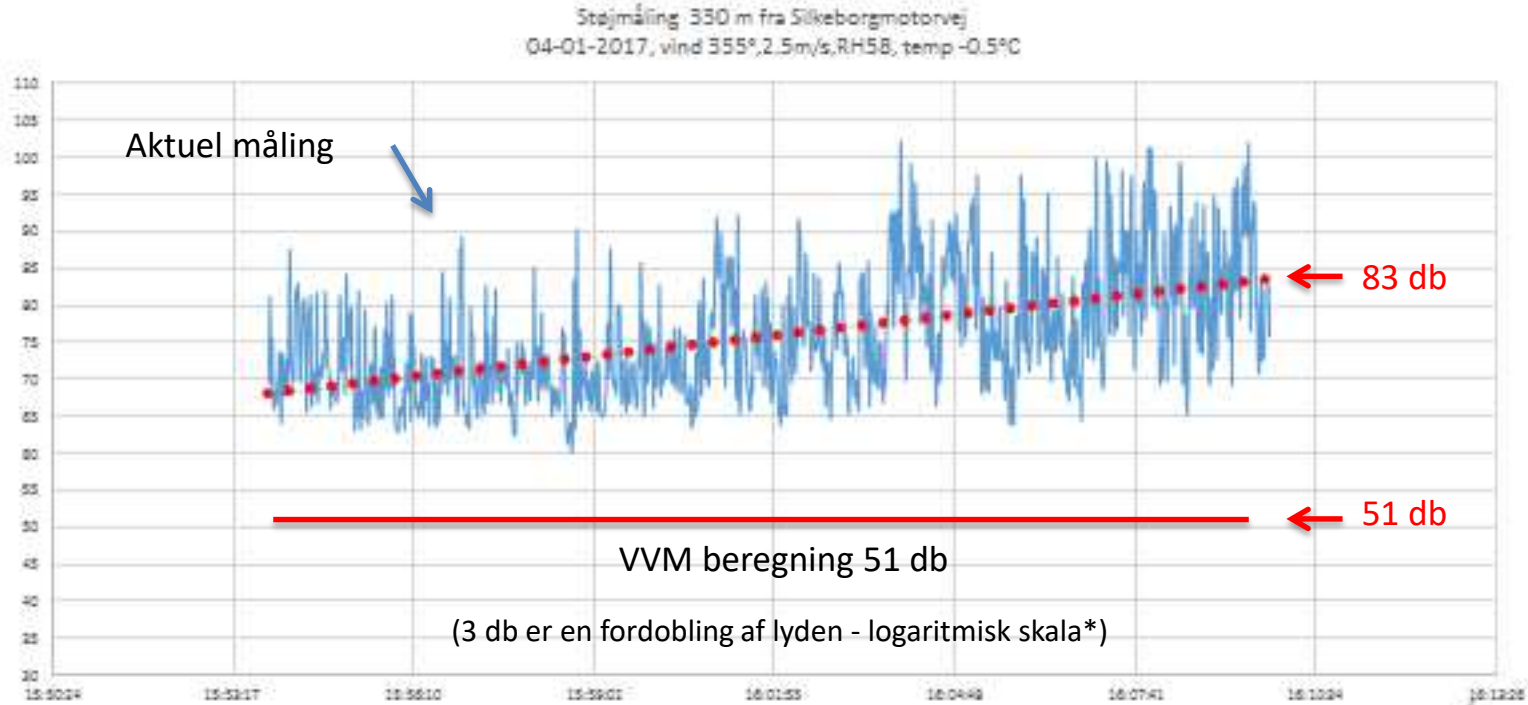


VVM rapport 303, Vejdirektoratet (Silkeborgmotorvejen) som har beregnet støjen på en position ved den sorte plet på kortet, Lden 51db.

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

Et af problemerne er at man kun regner på
lave midlertidige trafiktal og dermed lave støjgener

Støjkort fra VVM 2011



Støjkort fra VVM 2021

Støjfordobling på de fleste strækninger på blot 10 år



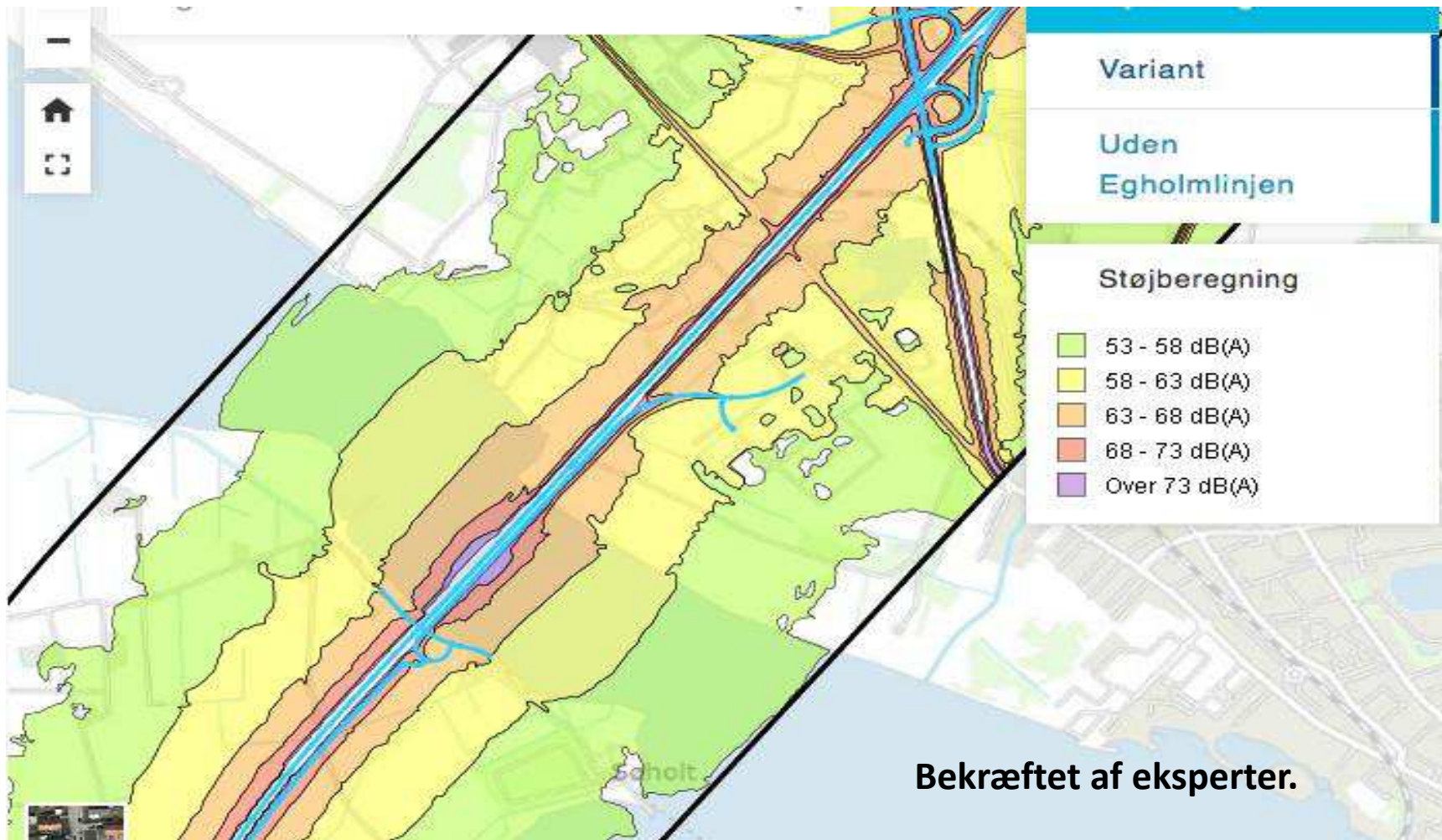
Derfor er den politiske beslutning i 2014 om linjeføring taget på fejlagtigt grundlag

Er vindretningen virkelig regnet med?

Ingen forskel på støjdbredelse øst og vest for vejen over vand.

NORD2000 tager ikke tilstrækkeligt hensyn til den fremherskende vindretning

Silkeborg-problemet: Ikke kun trafikprognose fejl, også medvind og stigende terræn



Hvordan vil det gå i Aalborg?

VVM 2011 havde
dette støjkart:



Hvordan vil det gå i Aalborg?

Mere reelt støjkort:

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

NORD2000

Hverdagsstøj i let vestlig vind
Baseret på 40 års vindmøllestatistikker



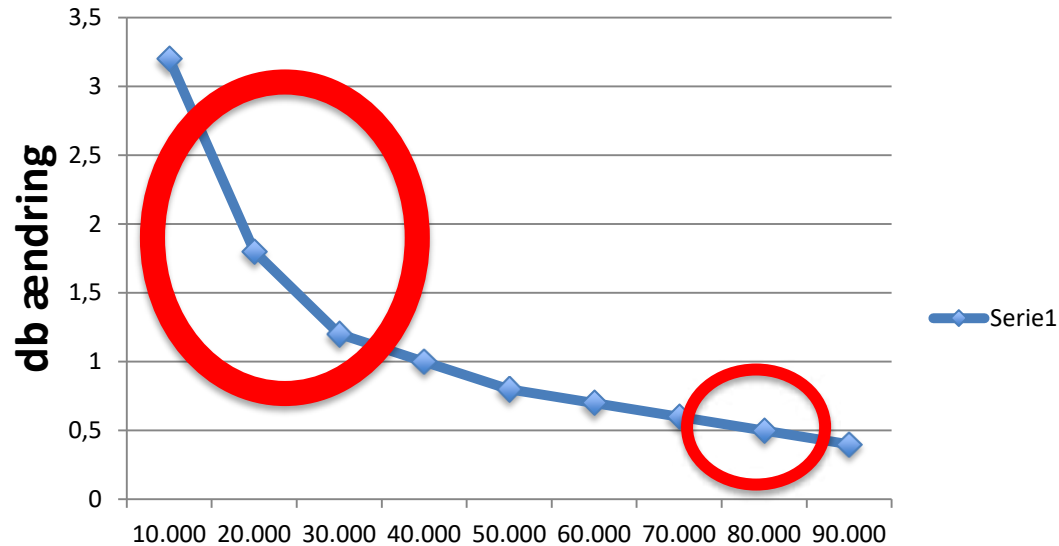
Støjdæmpning ikke praktisk muligt

- Lindholm Høje
4 km i 10-11m højde
- Hasseris Enge

Vejdirektoratets oplysninger



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
- VD vurderer 1-2 db støjreduktion på E45 med Egholm-linjen – **ikke hørbart**

Til gengæld vil en
østløsning

med opgradering af E45 rundt om Aalborg inkl.
støjreducerende tiltag

**reducere støjen med 10 db = 50% for min.
20.000 beboere**

	Egholm	Østløsning	Forskel
Trafikaflastning i tunnel	24%	100%	76%
	6.700 HDT	63.700 HDT	57.000 HDT
	4 år	34 år	30 år
Virkning	10 år	få år	hurtigere

Støj	26.000 beboere belastes	20.000 beboere aflastes	46.000 beboere
------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------

Natur	Ødelægges	Bevares	Stor
-------	-----------	---------	------

Pris	7,3 mia	4,3 mia	3,0 mia
------	---------	---------	---------



Hvad er bedst for miljøet og folkesundheden:

- En omfartsvej vest om Aalborg til 7,3 mia. kr
- eller et ekstra tunnelrør ved Limfjorden og en udbygning af E45 fra Bouet til Vejle med støjdæmpning for de overskydende 3,0 mia.



Hvis vejstøj skal reduceres i Danmark, kræver det

- at støjgrænserne sænkes
- supplerende støjberegninger og ændret praksis på området

så politikere får et retvisende grundlag at vurdere støjgenerne på ved nye vejprojekter

Da andre lande formår dette, burde det også være muligt i Danmark

Er Miljøministeren villig til at ændre denne praksis?

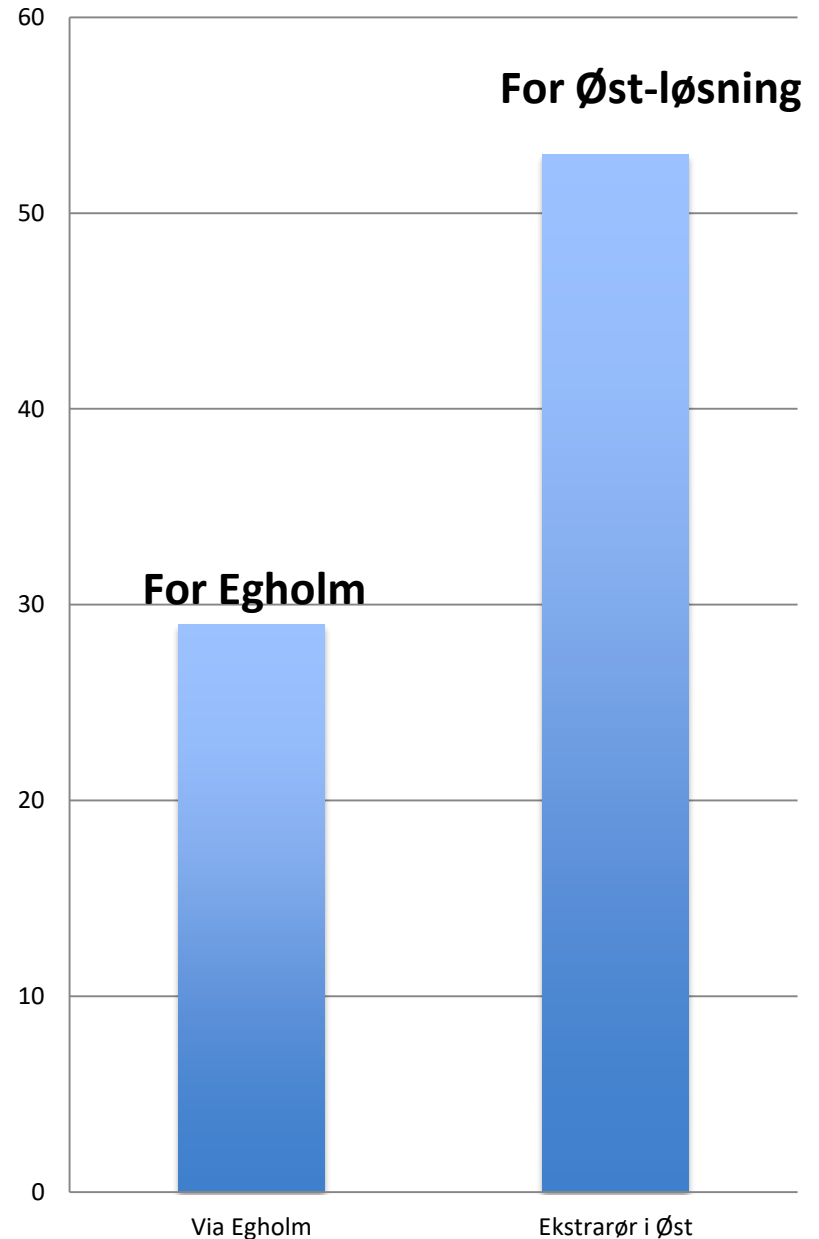
- ”Miljø og Grøn omstilling” er naturlige fokuspunkter for vore dages politik. I modsætning til disse står naturligvis ønsket om at bidrage til vækst og produktion og arbejdspladser. Her har vi imidlertid en situation hvor de ikke behøver at være hinandens modsætninger.
- For borgerne i Aalborg, vil den måde motorvejskapaciteten udbygges på have særdeles stor betydning for både helbred, sundhedsudgifter og livskvalitet.
- 7 milliarder kroner er rigtig mange penge. Til sammenligning har det nye supersygehus i Aalborg et totalt budget på 5,5 milliarder.
- Vi kommer ikke for at bede om flere penge. Vi er her for at bede om færre penge, men klogere investeringer.
- Egholm-motorvejen er beregnet at ville koste omkring det dobbelte af det en østforbindelse vil koste, inklusive et nyt tunnelrør og støjreduktion af E45 rundt om Aalborg.
- Der er mange andre miljø-relaterede emner i forbindelse med den foreslåede Egholm motorvej som tiden forhindrer, at vi kan komme ind på, herunder kan nævnes:
- Natura2000 naturbeskyttelsesområdet de truede dyrearter i området
- Det økologiske landbrug på Egholm
- Miljø og CO₂-belastningen ved 21kms motorvejsbyggeri som ikke er medregnet
- En Egholm-motorvej vil få Aalborgs åndehul mod vest til at forsvinde, og Danmarks mest støjplagede by vil blive yderligere støjplaget og på mange andre måder miljøbelastet.
- Dette er en enestående mulighed for at skabe en bæredygtig grøn mobilitetsplan som fremtidssikrer mod et problem, frem for at skabe et nyt stort støj- og miljøproblem nu og for fremtidige generationer.



Borgernes holdning

Der er foretaget 3 meningsmålinger hvor der er spurgt til for- og imod de 2 løsninger. 1 måling er udført af Aalborg Universitet og 2 af Jysk Analyse A/S.

Alle havde samme resultat på nær ganske få procenter.



Kun støj over 58db medtages i beregningerne i VVM, selv om generne starter ved langt lavere støjniveauer.

Dall Villaby er særdeles hårdt støjbelastet.



Støjreduktion på E45 fratrækkes i støjbelastningen for Egholmlinjen, hvilket er stærkt kritisabelt og misvisende.