

Aalborg 7/5-2021

Kære Sundhedsudvalg

Vi takker mange gange for tilladelse til foretræde den 6/5-2021. vedr. Egholmmotorvejen og Vejdirektoratets gennemsnits beregnede støjkort.

Hermed fremsendes svar på Julie Skovsby spørgsmål.

Indledningsvist vil vi nævne, at vi er glade for, at I lyttede til Henrik Sakstrups fortælling om, hvor misvisende og mangelfulde Vejdirektoratets kortillustrationer er. Det er netop disse misvisende kortillustrationer, der ligger til grund for den politiske beslutning om vedtagelse af nye motorvejsstrækninger, herunder Egholmmotorvejen.

De misvisende støjillustrationer giver risiko for, at politikerne træffer beslutninger med uoverskuelige støj- og sundhedsmæssige konsekvenser for borgere i nærliggende boligområder. Ja, de er sådan set den direkte årsag hertil. De beskytter på ingen måde beboere mod støjbelastning over 58 db – næsten tvært imod

Som overlæge Martin A. Nørgaard forklarede, er der mange kendte sundhedsmæssige konsekvenser af støj. Der er faktisk tale om det næst største sundhedsmæssige problem i Vest Europa.

De misvisende støjkort har dertil meget alvorlige personlige konsekvenser for de borgere, der agerer i tillid til Vejdirektoratets illustrationer og køber eller bygger i områder, der på papiret er uden støj. Rune Birkemose Jakobsens fortælling fra Silkeborg bekræfter, hvor alvorligt dette er. Hvor afmægtig borgeren er, når realiteterne viser sig anderledes end støjkortene, og der ingen myndigheder er, der vil påtage sig ansvaret for afhjælpning.

Det går simpelthen ikke.

Der er derfor behov for lovgivning, der giver borgerne nogle rettigheder og sundhedsmyndighederne nogle beføjelser i forhold til vejnettets støjpåvirkning af borgerne. Både forebyggende, og når støjniveauet bliver for højt. Det kan ikke overlades til Vejdirektoratet, men må varetages af Sundhedsmyndighederne.

Vi er derfor enormt glade for Julie Skovsby spørgsmål, som vi vil besvare i det følgende.

Julie Skovsby spurgte: Hvordan beregnes støjniveauet i dag forud for et vejprojekt?

Som det er i dag, er det Vejdirektoratets trafikprognose for *kun* en periode på *10 år frem*, der ligger til grund for støjberegningen.

Det er et meget kort sigte, der indebærer, at trafiktallene underestimeres. Konsekvensen er, at myndighederne planlægger ud fra alt for lave trafiktal og dermed et lavere støjniveau, end realiteterne bliver.

Det er aktuelt et faktum, at trafikken er stigende – og kan stige i princippet helt til vejen har opnået sin maksimale kapacitet. De kortsigtede beregningerne medfører derfor også, at det ikke

fremgår af beslutningsgrundlaget, hvad støjpåvirkningen er, når vejprojektet har nået sin maksimale kapacitet.

Støjen beregnes, som det er i dag, af Vejdirektoratet, som *gennemsnit i døgnnet*, hvor de stille perioder trækker ned i gennemsnittet. Gennemsnitsberegningen beskriver derfor ikke peakstøj i myldretid, hverdagsstøj eller støjen i weekender.

Der tages heller ikke behørigt højde for vindretningen. Derfor fremviser støjkortene et støjbillede, der urigtigt fremstår som næsten ens for begge sider af vejen. Det kommer dermed eksempelvis ikke frem, at boligområder, der ligger i vindretningen, rent faktisk vil blive udsat for støj og med et højt db-tal. I forhold til Egholmmotorvejen betyder det, at den støjpåvirkning, som vil ramme boligområderne i vindretningen, ikke er oplyst i den verserende VVM. Dette på trods af, at det er et faktum baseret på 40 års vindmøllestatistikker, at vi i Nordjylland har vestenvind 2/3 af året.

Vejdirektoratet betragter i dag *kun støjgener, der overstiger 58 db*, som et problem. Dette muliggør en sproglig fremstilling, hvor det fremgår som om, motorvejsstøj helt op til 58 db i et stille område, endda få hundrede meter fra et boligområde, overhovedet ikke medfører mere støj. Det er indlysende forkert.

Et andet problem er, at den støjmæssige påvirkning oplyses som en forbedring af støjniveauet generelt, eks. når en ny motorvej reducerer trafikstøjen et andet sted i området, hvor der er støj over 58 dB. Dette er eksempelvis tilfældet i VVM'en for Egholmmotorvejen, hvor denne form for "kreativ støjberegning" anvendes. Det fremgår af VVM redegørelsen for Egholm-motorvejen, at denne planlægges i ly af oplysninger om, at den er "støjforbedrende". Dette på trods af, at den reelt vil forøge støjudbredelsen for mindst 26.000 nye borgere og ikke på nogen måde afhjælpe støjen for de allerede 20.000 støjplagede borgere i Aalborg Øst. Det er en uholdbar måde at anskue støj på i lyset af de sundhedsmæssige konsekvenser. Støjforøgelsen fra 0-58 db ved etablering af en ny motorvejsstrækning omtales ikke, og behandles ikke som støj bøl.

Hertil kan nævnes, at der ikke er nogen kvalitetskontrol eller følsomhedsanalyse, dvs. VVM støjberegninger kan ikke kontrolleres. Der opereres end ikke med en sikkerhedsmargen.

Resultatet af dette ser vi i dag i Silkeborg.

Julie Skovsby spurgte: Hvordan beregnes støjniveauet i andre lande?

Støjen beregnes i andre lande meget mere nuanceret. Andre lande benytter fx:

- bindende grænseværdier ved nye vejprojekter
- bindende støjgrænser (støjmissionslofter)
- bindende maksimale grænseværdier (Lmax) (ikke kun gennemsnitsværdier)
- bindende grænseværdier for både dag og nat (Lday og Lnight)
- differentieret støjgrænser ved udendørsarealer ifm. boliger
- differentieret støjgrænser, herunder også tærskelværdier for gener og trivsel
- krav om overvågning og kontrol af støjudviklingen
- Alarmværdier der forpligter til akut indsats

Et andet forhold, der kan nævnes, er de relevante danske myndigheders tilgang til VVM-beskrivelsen. EEA report 22/2019, hvor alle EU-lande er analyseret på ensartet grundlag, indeholder et særdeles godt sammenligningsgrundlag. Konklusionen er at andre lande tilsyneladende har en mere forsigtig tilgang, hvor borgernes helbred og trivsel vægter højere end trafikale behov.

Hvis ikke der gribes politisk ind i Danmark, vil støjgenerne i Danmark fortsætter i den forkerte retning.

Julie Skovsby spurgte: Hvordan vores støjkort, der viste støjens udbredelse i vindretningen på Egholmmotorvejen var lavet?

Den viste støjzone i præsentationen (slide 19), hvor 26.000 beboere belastes med sundhedsskadelig støj over 53 db, er baseret på let vestlig vind og 3.750 køretøjer/time iht. NORD2000. Trafiktallet svarer til forventet hverdagstrafiktal for Egholmforbindelsen.

Vejdirektoratet laver ikke disse beregninger. Spørgsmålet er hvorfor det ikke er et krav for vejprojekter?

Mange andre støjberegninger, fx virksomhedsstøj, tager ikke kun hensyn til den mest fremherskende vindretning, men beregner støj i alle retninger med medvind for at være konservativ. Det kan godt laves.

Julie Skovsby spurgte: Hvad skal ændres, hvis der skal laves bedre støjkort til brug for beslutningerne i Danmark?

Det er lykkedes for andre lande at nedbringe støjgener ifm. vejprojekter. Problemet kan løses i Danmark ved at skabe lovgivning som sikrer, at de sundhedsmæssige konsekvenser for befolkningen ved vejprojekter belyses. Hvis man i dag skulle starte fra bunden med at planlægge en ny motorvej ved Aalborg, er der ingen, der kunne drømme om at placere den klods op af byen. Egholmlinjen er et projekt fra en tid, hvor støj ikke var et kendt sundhedsproblem.

En af grundene til at det er lykkedes andre lande, er at der er bindende regler og en større respekt. De nuværende vejledende grænser i Danmark respekteres ikke – hverken af Vejdirektoratet eller af andre myndigheder. Som eksempel kan nævnes, at Aalborg Kommune allerede i dag ifm. Egholmlinjen, har etableret nye beboelseskvarterer samt en ny børnehave i støjzoner, hvor man forventer over 58 dB iht. VVM 2021. Det er tilsyneladende ingen reelle ambitioner om at reducere vejstøj for befolkningen.

Der må derfor fastsættes *bindende regler, der sikrer, at de forbyggende støjillustrationerne i beslutningsgrundlaget forbedres*, så det vises, hvilke reelle konsekvenser et projekt har:

Der skal laves beregninger og illustrationer, der viser:

- Støj ved medvind
- Støj i peak-perioder
- Støj nat og dag
- Støj ved vejens maksimale kapacitet

Det må være et minimumskrav ved nye vejprojekter, at der tages højde for vejens støjpåvirkning ved vejens maksimale kapacitet. I modsat fald vil der vedblivende opstå problemer med uoverskuelige støjkonsekvenser som fx i Silkeborg i alle fremtidige vejprojekter.

Derudover må der fastsættes *bindende regler for, hvilket støjniveau der er acceptabelt*, og hvordan skal sikres ikke blot ved planlægning, men også efterfølgende.

Her vil vi gøre Sundhedsudvalget opmærksom på, at der for nyligt er lavet en dansk videnskabelig undersøgelse om den rette grænse for sundhedsskadelig støj fra motorveje. Den er vurderet til 51-52 db, hvilket svarer godt til WHO's anbefalede grænse på 53 db. Det er langt under den grænse, som vejdirektoratet anvender.

Der bør også vedtages *regler, der sikrer, at befolkningen, der er udsat for sundhedsskadelig støj, nedbringes, før nye projekter kan vedtages*. Aktuelt er 1/4 af Danmarks befolkning påvirket af sundhedsskadelig støj. Og så skal der indføres *bindende regler, om pligt for vejmyndigheden til at støjsikre*, når der er for mange mennesker, der påvirkes af støj over en bestemt grænse.

Når først en vej og bydel er etableret er det marginalt, hvad der efterfølgende kan gøres for at afhjælpe støjgenerne. Forebyggelse må være at foretrække fremfor symptombehandling. I lyset af sundhedsproblemets størrelse, bør sundhedsmyndighederne netop tage det ansvar på sig, og sætte sig ind i beregninger om støj og udarbejdelse af beslutningsmateriale med henblik på at fastsætte sundhedsforebyggende regler herfor.

Dette kan ikke overlades til andre myndigheder med andre formål. Funktionsadskillelsen er vigtigt.

Vi håber, derfor I vil anvende vores erfaringer og forslag i jeres videre arbejde, og vi stiller os gerne til rådighed for yderligere information.

Med venlig hilsen

Henriks Sakstrup, Louise Faber, Martin A. Nørgaard og Rune Birkemose Jakobsen