

Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg
Christiansborg
1240 København K.

Miljø- og Planlægningsudvalget
MPU alm. del - Bilag 373
Offentligt

J.nr. 4034-0171

Morud, den 3. maj 2006

Vedr. uacceptabel vejstøj på Rugårdsvej i Langesøskoven ved Morud.

Til Deres orientering sender vi hermed brev tilstilet Miljøministeren d.d.:

Vi takker for ministerens svar af 6. december 2005 og 10. februar 2006.

Ministeren svarede, at det er op til vejmyndigheden, i dette tilfælde Fyns Amt, at foretage en afvejning af en positiv effekt på trafikikkerheden og de medfølgende støjgener ved brug af profilerede kantbaner. Vejmyndigheden har imidlertid ikke foretaget en sådan afvejning, idet alle hensyn til støjmiljøet er tilsidesat.

Vejvæsenet har ikke overholdt §124 stk.4: *Vognbanen skal være større eller lig med 2,75 m. ved etablering af kantstriber.* Men ifølge brev fra Vejdirektoratet d. 10.03.06 kan denne paragraf fortolkes: *Vognbanebredden er defineret som afstanden fra kantliniens begrænsning mod midten til midten af midterlinier.*

Er der kun en midterlinie, f.eks. en vognbanelinie vil den "reelle vognbanebredde" være $2,75m - 0,05m = 2,70m$ og er der to midterlinier f.eks. en dobbelt spærrelinie vil den "reelle vognbanebredde" være $2,75m - 0,10m - 0,05m = 2,60m$.

En i forvejen meget smal vognbane på 2,75 m bliver nu reduceret til 2,60 m. Der 'arbejdes' således hos vejvæsenet med to typer af vognbaner, den lovdefinerede på 2,75 m og den reelle vognbane på 2,60 m.

Denne absurde fortolkning af paragraffen er endnu et eksempel på vejvæsenets elastiske regelsæt, hvor der ikke findes bindende regler, og hvor alt kan gradbøjes. Det betyder i praksis, at borgerne er retsløse, vi har ikke en reel klagemulighed overfor vejmyndigheden. Vejmyndigheden har da også kategorisk afvist samtlige klager og forslag til forbedring af sikkerhed og støjmiljø fra såvel borger som fra Sønderød Kommune.

Miljøgruppen Vejdatalaboratoriet har i en rapport fra 1988 gjort opmærksom på problemet: *"Profilerede kantstriber skal især anvendes med meget stor forsigtighed ved adskillelse mellem vognbane og cykelbane, idet de bliver overkørt meget hyppigt, samt på smalle og snoede veje"*. Men anbefalingen fra miljøgruppen er ikke blevet fulgt, tværtimod. Vejvæsenet har endda anvendt de mest støjfremskaldende profilerede kantstriber, de såkaldte longflex.

I et brev fra Vejvæsenet d. 19. juli 2005 skriver man, at man *"ikke har kendskab til målinger af støj fra profilerede striber, der viser en øgning af støjniveauet i omgivelserne"*. Videre: *"I det tilfælde (forsøg på at eftervise forøget støjniveau) kunne der ikke måles forøget støjniveau"*.

Vi undrer os over, at sådanne udsagn kan komme fra Vejvæsenet. Kender man virkelig ikke Dansk Vejtidskrift og artiklen Støj fra profilerede vejstriber fra 1988, som Miljøministeriet tilsendte os?

Der indledes med, at oplevelse af støj indeholder en del psykologi. Vi synes at Vejvæsenet hermed insinuerer, at støjen kun er noget, vi oplever 'psykologisk'. Som om der ikke er øget støjniveau ved overkørsel af profilerede kantstriber.

Fakta er, at støjen er så voldsom, at den går gennem såvel skov som murværk. Vores nærmeste nabo har eksempelvis fået installeret ekstra forsatsvinduer for at holde støjen ude, men det har ikke hjulpet.

Støjproblemet rammer ikke kun beboere langs selve vejen, men også beboere på sidevejene. Støjen er langt mere dramatisk end støj fra en motorvej, idet et meget stort antal brøl har en styrke som en lastbils tudehorn og kan høres 400-800 meter væk afhængig af vindforholdene. En nedsættelse af hastigheden ville sætte en betydelig dæmper på støjen, idet højere fart giver højere brøl, men også dette forslag er blevet afvist af vejmyndigheden.

Vi kan under ingen omstændigheder acceptere, at det bliver reglen og ikke undtagelsen, at der køres på profilerede kantstriber.

Problemet har to årsager. For det første, en alt for smal vognbane på 2,65 meter, der betyder, at samtlige lastbiler og busser næsten tvinges til at køre på kantstriberne. I hvert fald er det umuligt for en 2,50 m bred lastbil ikke at ramme kantstriberne. Hvis to brede køretøjer møder hinanden på strækningen, må i hvert fald den ene vige uden for kørebanen, da deres sidespejle ellers vil ramme hinanden. For det andet, en alt for høj tilladt hastighed på 80 km/t., der betyder, at hver 3. personbil også kører på kantstriberne.

Kombinationen: *smal vognbane / høj hastighed / snoede vej*, er såvel sikkerheds- som støjmiljømæssigt uhørt og helt uacceptabelt. Sikkerheden er nemlig også forringet, idet det ofte sker, at biler i høj fart (denne er jo gennemsnitligt blevet forøget ifølge Vejvæsenet) 'skærer' af i svinget og kører på den forkerte side af kantstriberne, altså på selve cykelbanen. Der er heldigvis ikke sket ulykker, men det skal også nævnes, at der kun er få cyklister på strækningen.

Hvis vejvæsenets fortolkning af § 124 er tilladt i forbindelse med etablering af profilerede kantstriber er lovgivningen utroværdig.

Miljøministeren må tage et ansvar og medvirke til at få strammet lovgivningen op og definere en klar støjpolitik, der forhindrer denne uhensigtsmæssige og forfærdelige støj.

Den øgede vejstøj fra den stadigt voksende trafik er et vilkår, vi alle må leve med, men meningsløs og brutal vejstøj forårsaget af lemfældig og hensynsløs håndtering, er helt uacceptabelt. Vi har gennem det sidste år taget sovepiller for at undgå mange afbrydelser af nattesøvnen. Det er en uholdbar situation.

Med venlig hilsen



Flemming Jespersen
Tøkkerodvej 56 A
5462 Morud