

Bent Nordheim
Olaf Ryesvej 7
7100 Vejle
tlf. 7583 1854
nordheim@stofanet.dk

Vejdirektoratet,
Planlægningsafdelingen,
Niels Juels Gade 13,
Postbox 9018,
1022 København Ø
vd@vd.dk

Vejle d. 14. august 2006

Vedr. udbygningen af E45, Østjyske Motorvej mellem Skærup og Vejle Nord:

På baggrund af den offentlige høring 22. juni i Gulkrogcenteret, Vejle skal følgende bemærkes og kommenteres ud fra adressen Olaf Ryesvej 7, Nørremarken, Vejle. Nærmere kan siges, at beliggenheden er vest for motorvejen og ca. 200 m syd for afkørsel / tilkørsel nr. 60. Huset er fra 1966. Vi har boet her i 10 år og ikke overraskende må det konstateres at der er et markant højere støjniveau nu end i 1996.

Det aktuelle støjbillede

Med en direkte afstand til selve motorvejen på mindre end 150 m, må det konstateres at den værste, mest generende støj ikke kommer fra den nærmeste trafik, idet denne går *nede* og godt skjult af rimelig tæt bevoksning.

Den værste støj kommer fra nord / nordvest, altså fra den del af motorvejen som skråner ned mod broniveauet. Det vil sige den strækning der nordfra ligger ca. 500 m *før* afkørsel 60. På én eller anden måde fremkommer der en slags støjtunnel på langs af motorvejen inden for / parallelt med bevoksningen.

Jeg vil antage, at den lange, lige nedadgående vejstrækning - og måske Horsensvejsbroen - tvinger støjen ind i støjtunnelen bagom bevoksningen, op i villakvartererne langs Niels Bohrsvej og videre til området omkring Olaf Ryesvej, Dybbølvej og nabovejene.

Støjbilledet er dog meget forskelligt fra vej til vej, ja selv på vores lille vej med 12 numre, er der forskelle. Sydsiden af vejen kan høre støjen fra broen. Nordsiden kan ikke. I hvert fald sjældent.

På dage med høj luftfugtighed, tæt skydække og vind fra N eller NV kan stort set hver enkelt lastbil høres. Og der kommer mange. Ca. 10.000 om dagen. Normal samtale i haven er ikke mulig, ligesom ophold på motorvejsiden af huset helt klart må rette sig efter vinden. Ikke efter støjen; den er der jo hele tiden.

Ved en udvidelse af motorvejen som den fremlagte plan viser, synes det fremtidige støjniveau ganske uacceptabelt.

Trafikintensiteten og støjbelastning

For at vi som beboere kan forstå og følge med i støj udviklingen rent objektivt, vil det være meget naturligt, om vi fik kendskab til den aktuelle decibelbelastning, på netop vores vej. Trafikintensiteten vil i projektperioden stige formentlig fra de nuværende 60.000 til omkring 75-78.000 biler i døgnet, hvis de seneste 10 års stigningstakt fortsætter. Med et tredjespor - slæbespor - i nordgående retning, vil støjniveauet forøges yderligere. Sammenholdes dette med tankerne om større og længere - og tungere - lastbiler, ja så kommer der endnu flere støjende dæk og motorer. Og hvad med forureningen - og helbredet?

Beplantning og støjskærme

De steder hvor det er muligt, bør man beplante rabatten mellem vejbanerne. Det ses mange steder i Tyskland, og det må have en støj dæmpende effekt til gavn for de omkringliggende bomiljøer.

Vejdirektoratet må have erfaringer fra motorvejen omkring Nyborg. Her er brugt såvel støjskærme som beplantning i midterrabatten.

På strækninger hvor vejen ligger på en dæmning, fx omkring Smidstrup, burde hele vejdæmningsarealet være ca. 3 gange bredere, så det gav plads til beplantning / evt. støjskærme på særligt udsatte punkter.

De fleste steder ser man støjskærme parallelt med motorvejen. Det anses åbenbart for det bedste, om ikke andet så af pladshensyn, men kunne man ikke få støjen til at blive mere på motorvejen ved en række mindre, skråstillede støjskærme, sådan lidt lamelagtigt? Sikkerhedsmæssigt vil de næppe udgøre den store risiko, da vi sjældent hører ulykker uden for vejlegemet.

Vejlefjordbroen

Brostøjen må kunne dæmpes med skærme. Man ser andre broer med skærme. Det må være muligt både at dæmpe støj og vind på én gang. En kombination af en vindskede, der tvinger vinden over og under broen og samtidig "holder" på støjen.

Vindtryk er uden tvivl årsag til flere småuheld på broen med efterfølgende kødannelser. Det er rigtigt at udsigten fra broen er god, men ret beset er det jo ikke derfor man kører over broen, så skulle en afskærmning fjerne noget af udsigten, ja, men så er det sådan.

Vejbelægning og hastighed

Hvad angår vejbelægningen på motorveje, så bør det være et absolut must at omkring bomiljøer, pålægges kun støjabsorberende asfalt. Kunne dette kombineres med en hastighedsnedsættelse omkring bomiljøer, kan der næppe være nogen tvivl om effekten heraf.

Aktuelt ser vi variable hastighedsgrænser bl.a. omkring Limfjordstunnelen og i området omkring København. Noget tilsvarende burde laves omkring Vejlefjordbroen. Fx fra DTC (afkørsel 59) og en 2-3 km. syd for Vejle - samt omkring Smidstrup.

Teknisk er det måske muligt at "udskifte" de unødvendige kø-tavler omkring broen til variable hastighedstavler og evt. vognbanestyring. Og gerne med automatisk hastighedskontrol, hvilket dog nok er en sag for politikerne i første omgang.

Med en nedsat hastighed vil tilslutningsanlæggenes længde vel også være kortere, og dermed undgår man velsagtens at skulle skrælle af skrænterne mellem til/afkørsel 60 og 61 og Vejlefjordbroen? Vejanlægget må ikke komme nærmere den eksisterende bebyggelse / beplantning.

Dyrehegn

På høringsmødet blev det i en sidebemærkning omtalt at motorvejenes dyrehegn ikke mere var prioriteret så højt.

Det er muligt at de visse steder kan være overflødige, men tro ikke det gælder området nord for Vejlefjordbroen. Her på lokaliteten har vi rådyr, ræv, grævling, harer og egern.

Undertegnede har set dem alle. Dyrehegn må ikke nedprioriteres.

Linjeføring

Den valgte linjeføring, rute 18, med tilslutningsanlæg til E45 ved DTC er mildest talt uheldig og næsten uacceptabel med henblik på støjforøgelsen og belastningen af Vejlefjordbroen.

Argumentationen for at lade linjeføringen gå så langt mod øst, og ikke gå vest om Vejle, er Vejle Ådal.

Det er rigtigt, at Vejle Ådal på sin vis er unik og skal skærmes; på den anden side kunne et sydgående ben af rute 18, Riis-Ølholm, godt passere Vejle Ådal på en forsvarlig måde med tilslutning til Borgmestervejen. Dette ville aflaste Vejle og Vejlefjordbroen for vest/øst trafikken og for vest/syd trafikken.

I udlandet kan man sagtens lave vejoverføringer over smukke og bevaringsværdige dale og områder, uden at lokaliteten tager nævneværdig skade.

Politiske konsekvenser

Ovenstående vil danne baggrund for direkte henvendelser til ansvarlige politikere på Christiansborg. Politisk må man ville noget omkring motorveje og bomiljøer der lå før motorvejsbyggeriet.

Problemerne løses ikke kun ved tilskud til støjdæmpende ruder og hegn i haverne; der må gribes fat i årsagen til generne, så de minimeres fra begyndelsen. Lappeløsninger holder ikke i længden.

Med venlig hilsen

Bent Nordheim