

Derfor lavere hastighed på Djurslandsmotorvejen

Notat til foretræde for Transportudvalget 11/5 2021

Efter en række nytteløse opfordringer fra både en del af os, der deltager i dette foretræde, Danmarks Naturfredningsforening Aarhus og over 200 enkeltpersoner, om at begrænse hastigheden på Djurslandsmotorvejen til 110 km/time, opfordrer vi hermed Folketinget til genoverveje den højere hastighed. Mange bliver plaget af støjen fra højere hastigheder ligesom klima og miljø bliver skadet. Og tidsbesparelsen er kun 20 sek. for den gennemsnitlige bilist på den korte strækning på 12 km, hvor man må køre 130 km/time. I Danmark bør vi tage større hensyn til naboer, klima og miljø end til at bilister kan spare de få sekunder-til og fra Djursland.

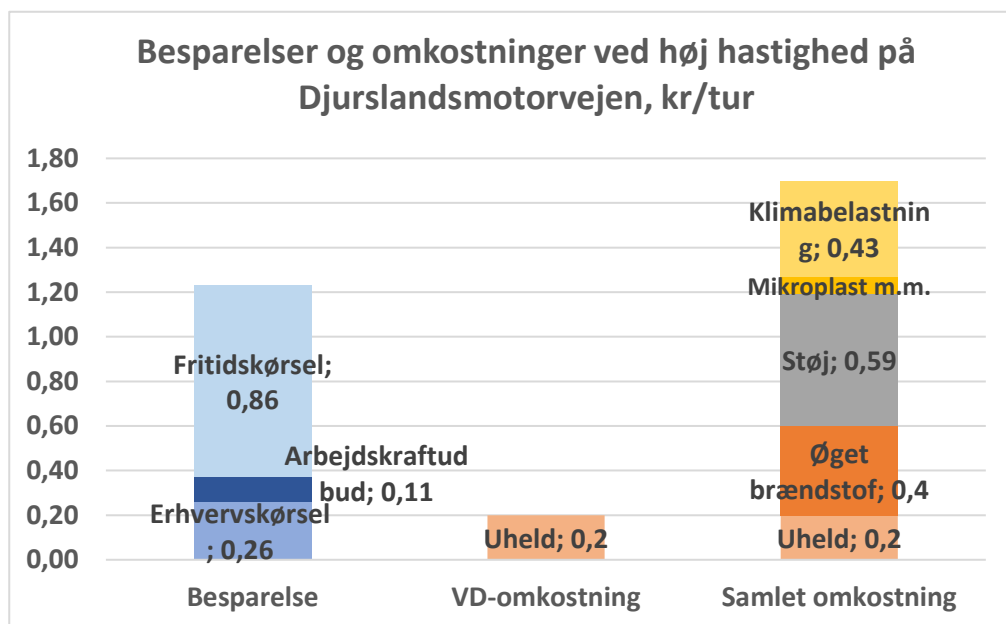
Argumenter

1. Trafikstøj er som bekendt et alvorligt problem for folkesundheden. Ifølge WHO medfører støjen bl. a. øget kræft, hovedpine, søvnbesvær, stress, øget risiko for hjertesygdomme samt reduktion af børns indlæringⁱ. Omkring Djurslandsmotorvejen er etableret og planlagt omkring 15.000 boliger mindre end 1 km fra Djurslandsmotorvejen, som vil kunne høre og vil påvirkes af trafikstøjen fra motorvejen, der også kan høres længere vækⁱⁱ. Ifølge Miljøstyrelsens kortlægning fra 2017 var støjbelastningen dengang 55 dB ved kanten af en række af de eksisterende boligbebyggelser langs motorvejen, bl.a. i Hjortshøjⁱⁱⁱ. De af WHO anbefalede støjgrænser for vejstøj er maksimalt 52 dB om dagen og 45 dB om natten ved boliger^{iv}. Der er ikke til projektet avet undersøgelse over hvilke boliger, hvor støjen overskrider WHO's anbefalinger, hverken for eksisterende eller planlagte bebyggelser. Burde disse beregninger ikke foretages inden støjen øges?
2. Vejdirektoratet argumenterer for den øgede støj med at støjen fra motorvejen øges med 0,8 dB og derfor er uden betydning. Selvom det kan være svært at høre en lydforskel på 0,8 dB, betyder den højere hastighed jo at flere boliger vil få overskredet WHO's anbefalede støjgrænser. Det er reelt useriøst at Vejdirektoratet ser bort fra mindre øgninger i støjbelastningen og det giver mulighed for en salamitaktik, hvor Vejdirektoratet kan se bort fra en række mindre øgninger af støjbelastningen, som følger efter hinanden. I det konkrete tilfælde kan det være først den aktuelle øgede støj ved at bilerne ifølge Vejdirektoratet vil øge hastigheden til 120 km/time, senere en øget støj hvis bilisterne vælger at køre 130 km/timen, og igen senere hvis trafikmængden øges. Man risikerer som nabo at få en væsentligt øget støjbelastning uden at der er taget anden beslutning end at staten med Vejdirektoratet vælger at lukke øjnene.
3. Jeg er bekendt med at Vejdirektoratet har stoppet en nybygning ved en friskole i Hørning med det argument at det ville øge støjen ved den nye bygning over støjgrænsen med 0,4 dB. Jeg kan ikke se andet end at Vejdirektoratet taler med to tunger, når de ser bort fra øget støj fra egne projekter, som kan øge støjen over grænseværdien for eksisterende boliger men vil stoppe andre projekter, selvom den øgede støjoverskridelse kun er det halve. Sådan bør en statsinstitution ikke agere.
4. Vejdirektoratet vurderer at der ikke er behov for en fornyet VVM ved ændringer af hastighedsgrænser. Det er i modstrid med EF domstolens dom C-227/01^v, hvoraf det fremgår at der skal laves VVM analyse ved ændringer af en motorvej, hvor en væsentlig øget hastighed jo i høj grad må betragtes som en ændring. Her er det uheldigt med den dobbeltrolle, som Vejdirektoratet har som den organisation, der både træffer

myndighedsafgørelser, f.eks. om der skal laves VVM analyser, og samtidig skal fremme og gennemføre projektet med højere hastigheder.

5. Når hastigheden øges, så øges også belastningen med mikroplast. Vejtrafikken er den største kilde til mikroplast ifølge Rådet for Grøn Omstilling m.fl, og forureningen stiger med hastigheden. Alligevel indgår det ikke i Vejdirektoratets vurderinger af konsekvenserne af øget hastighed. Og mikroplast fra dækslid indeholder en lang række giftige stoffer, bl.a. er der i januar 2021 i det velrenommerede tidsskrift Science udgivet en artikel der påviser at en p-phenylendiamin (6PPD) fra dækslid giver fiskedød^{vi}. Det vælger Vejdirektoratet at se bort fra.
6. Den øgede hastighed vil øge klimabelastningen omkring 3000 tons CO₂/år, baseret på den forudsætning at bilisterne kun øger hastigheden til 120 km/time og baseret på en oplysning fra Transportministeriet om at CO₂-udledninger øges med 39% når hastigheden øges fra 110 km/time til 130 km/time. Kan det være rigtigt at staten gennemfører tiltag til at øge CO₂-udledningerne når vi har et klimamål, som der stadig mangler væsentlige indsatser for at nå? Bør tiltag til at øge CO₂-udledningerne ikke afvente at klimamålene er nået?
7. Vejdirektoratet påstår at der er en positiv samfundsøkonomi ved at øge hastigheden. Jeg har forsøgt at få en dialog med Vejdirektoratet, men de har ikke villet indgå en dialog om de eksterne omkostninger. Derfor har jeg selv vurderet samfundsøkonomien incl. de effekter, som Vejdirektoratet har udeladt. Det viser en negativ samfundsøkonomi, hvis alle gener værdisættes.

I følgende graf er omkostninger og beregnede besparelser angivet



Besparelsen er den af Vejdirektoratet beregnede besparelse. VD omkostning er den omkostning, som Vejdirektoratet medregner. Beløbene er i kr per tur i gennemsnit på Djurslandsmotorvejens 12 km ved den af Vejdirektoratet beregnede gennemsnitligt øgede hastighed (gennemsnit af 10% erhvervskørsel og 90% fritidskørsel). De væsentligste forudsætninger er:

- Der regnes med 1,7 personer / bil som i Vejdirektoratets beregninger
- Mht. øget brændstof og CO₂: der regnes med, at forbruget ved 110 km/time er i gennemsnit 6 ltr/100 km og at det stiger 40% fra 110 til 130 km/time. Da kun 30% at bilisterne kører 130 km/time (gennemsnitshastighed stiger 6 km/time ifølge Vejdirektoratet), så er øget

brændstofforbrug og CO₂ i gennemsnit 30% af de 40% = 12%. Der regnes med en brændstofpris 4,68 kr/ltr, en CO₂-omkostning på 1500 kr/ton og 19% upstream emissioner af brændsel.

- Støj regnes med 28604 kr per standard støjbelastet bolig (SBT) med 75 dB og at hver af de 15000 boliger belastes med 1,44% af en SBT
- Der regnes med at udledningen af mikroplast øges fra 0,104 g/km til 0,108 g/km og der regnes samme pris for mikroplastpartikler som for andre partikler udledt i byområder, 1247 kr/kg, da der ikke findes specifikke omkostninger ved mikroplast fra dæk.

Dette notat er udarbejde af Gunnar Boye Olesen

Kilder

ⁱ Ifølge Verdenssundhedsorganisationen WHO, kan trafikstøj medføre gener og helbredseffekter som kræft, kommunikationsbesvær, hovedpine, søvnbesvær, stress, forøget blodtryk, forøget risiko for hjertesygdomme og hormonelle påvirkninger. Støj kan påvirke ydeevnen og påvirke børns indlæring og motivation. Støj har således sundhedsskadelige virkninger på mennesker og kan ved længere tids påvirkning føre til egentlige helbredseffekter. Det menes at 200 til 500 danskere hvert år dør pga. støjrelaterede sygdomme.

Kilde <https://www.dingeo.dk/data/trafikstoej/>

ⁱⁱ På Gammel Kirkevej er der 10/5 2021 en meget tydelig trafikstøj fra Djurslandsmotorvejen 1500 m fra motorvejen, hør selv https://www.dropbox.com/s/1ya4xt93iqydzab/20210510_trafikst%C3%B8j-1500m-fra%20Djurslandsmotorvej.mp4?dl=0 Med en mobiltelefon tøjapp er støjen målt til 55-59 dB.

ⁱⁱⁱ Aflæst på støjkort fra Miljøstyrelsens kortlægning af støjbelastede boliger i 2017. Se støjkort på <https://www.dingeo.dk/kort/noise/>

^{iv} Se WHO ENVIRONMENTAL NOISE GUIDELINES for the European Region, EXECUTIVE SUMMARY, https://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0009/383922/noise-guidelines-exec-sum-eng.pdf

^v DOM AF 16. 9. 2004 — SAG C-227/01 EF DOMSTOLENS DOM (Anden Afdeling), som angiver at der skal laves VVM analyse ved ændring af et bilag 1 anlæg, som er obligatorisk VVM-pligtigt, hvilket en motorveje jo er. Se https://naturstyrelsen.dk/media/nst/9948968/vvm_vejledning2.pdf

^{vi} Dette er bla. dokumenteret i tidsskriftet Science i artiklen "A ubiquitous tire rubber-derived chemical induces acute mortality in coho salmon" fra forskere fra University of Washington m.fl. <https://science.sciencemag.org/content/371/6525/185.full>