

Motorring 4 syd

Hermed høringsvar fra Danmarks Naturfredningsforening Vallensbæk-Ishøj (DN) til den indledende idefase forud for miljøkonsekvensanalyse for Vejdirektoratets projekt vedrørende udvidelse af Motorring 4 syd.

Der er heldigvis de seneste år kommet forstærket fokus på trafikstøj; både at støj er helbredsskadelig og at der skal arbejdes for at få nedbragt støj fra ikke mindst motorvejsnettet.

Det fokus skal omsættes i handling.

Infrastrukturaftalen, som blandt andet er grundlaget for udvidelsen af Motorring 4, afsætter en pulje på 3 mia. kroner i perioden frem til 2035 til bekæmpelse af trafikstøj. Puljen skal primært gå til støjskærme i særligt støjbelastede områder langs statsvejene. "Parterne noterer sig, at der herudover som en del af de med denne aftale besluttede projekter er forudsat anvendt mere end 1 mia. kr. til bekæmpelse af trafikstøj", står der i aftalen.

De 3 mia. kroner går til at gøre noget ved de værste af "fortidens synder". Den nævnte 1 mia. kroner skal ses i sammenhæng med, at der med infrastrukturaftalen afsættes 63,8 mia. kroner til vejprojekter. Eller cirka 1,5 procent i gennemsnit til støjbekæmpelse for hvert nyt projekt.

Når det kommer til nye vejanlæg eller udvidelse af eksisterende veje må princippet imidlertid være, at der IKKE gennemføres investeringer i mere statsvej uden, det indebærer støjbekæmpelse.

På borgermødet i Ishøj 8. november blev man desværre efterladt med den opfattelse, at det er et succeskriterie for Vejdirektoratet, hvis den ønskede udvidelse af Motorring 4 syd kan gennemføres uden støjen bliver værre. Det kan og må ikke blive succeskriteriet. Ambitionsniveauet SKAL være højere. Naboområderne er allerede i dag ved den eksisterende trafik stærkt støjbelastet. Det viser de senest opdaterede støjkort fra 2017. Trafikmængden er ikke blevet mindre siden. Støjen derfor heller ikke. Og med udsigt til mere kapacitet på vejen, forventes hastigheden på vejen og dermed støjen at vokse.

Motorring 4 syd forbinder to af landets mest trafikerede motorvejsstrækninger og er beliggende i et af landets mest støjudsatte områder. Uanset hvor vinden kommer fra, er den omliggende beboelse og de grønne områder voldsomt forurenede af støj.

Udgangspunktet skal derfor være, at der i forbindelse med en eventuel udvidelse planlægges for en markant reduktion af støjen fra vejen. DN skal ikke i denne fase pege på specifikke løsninger, men blot slå fast, at Motorring 4 syd ikke bør udvides, hvis der ikke samtidig etableres støjbekæmpelse, herunder eventuelt permanent hastighedsnedsættelse.

Ambitionen bør være WHO's støjgrænse på 53 dB

Af Vejdirektoratets seneste støjhandlingsplan for 2018-2023 fremgår, at "når der planlægges og bygges nye vejanlæg, vil Vejdirektoratet fortsat arbejde for at forebygge og reducere støjgenerne i omgivelserne. Ved nye vejprojekter vil Vejdirektoratet have fokus på at nedbringe støjen for sammenhængende boligområder, sommerhusområder, kolonihaveområder med overnatning, børne- og undervisningsinstitutioner o. lign, hvor vejstøjen overstiger 58 dB. Der indarbejdes støjdæmpende indsatser i projektet, og den endelige udformning fastlægges som hovedregel med en anlægslov".

Støjkortet, der som nævnt er fra 2017, viser, at vejstøjen langt overstiger 58 dB i meget store dele om området, herunder beboelse og åbne områder.

Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for vejstøj ved boliger er fastsat til 58 dB. I Danmark betragtes en bolig som støjbelastet, når vejstøjniveauet overstiger den vejledende grænseværdi. Grænseværdien udtrykker en støjbelastning, der efter Miljøstyrelsens vurdering er miljømæssigt og sundhedsmæssigt acceptabel. Selv om Vejdirektoratet naturligvis er bekendt med det, bør det oplyses, at WHO's anbefalede støjgrænse ligger på 53 dB. Det bør i fremtiden være Vejdirektoratets ambition at komme under denne grænse i forbindelse med nybyggerier.

Miljøstyrelsen har i sin vejledning om støj fra veje anført, at der bør tages samme hensyn til støjen, når man planlægger nye veje og vejudbygninger, som når man planlægger nye boliger.

Med andre ord: Hvis man ikke kan bygge nye boliger, som kan overholde den vejledende grænseværdi, bør man heller ikke anlægge mere vej, der støjforurener boliger over grænseværdien.

Med hensyn til andre forhold, forventer DN, at miljøkonsekvensvurderingen kortlægger og vurderer projektets påvirkning af også den lokale natur, herunder småbiotoper og bilag IV-arter.