Vejstøjsgruppen Vejle

Baggrunden

- Vejstøjsgruppen repræsenterer14 grundejerforeninger
  = 2500 husstande langs E45
- Vejle er med 2100 støjbelastede husstande- heraf 1300 langs E45 den 4. mest støjplagede kommune vest for Storebælt
- Vejdirektoratet har ikke trods indsigelser fra os og Vejle Kommune planlagt at reducere støjen i Vejle i 2024-29
- **Vores mål:**
  Vi vil have opsat støjvægge langs E45 inden 2029!

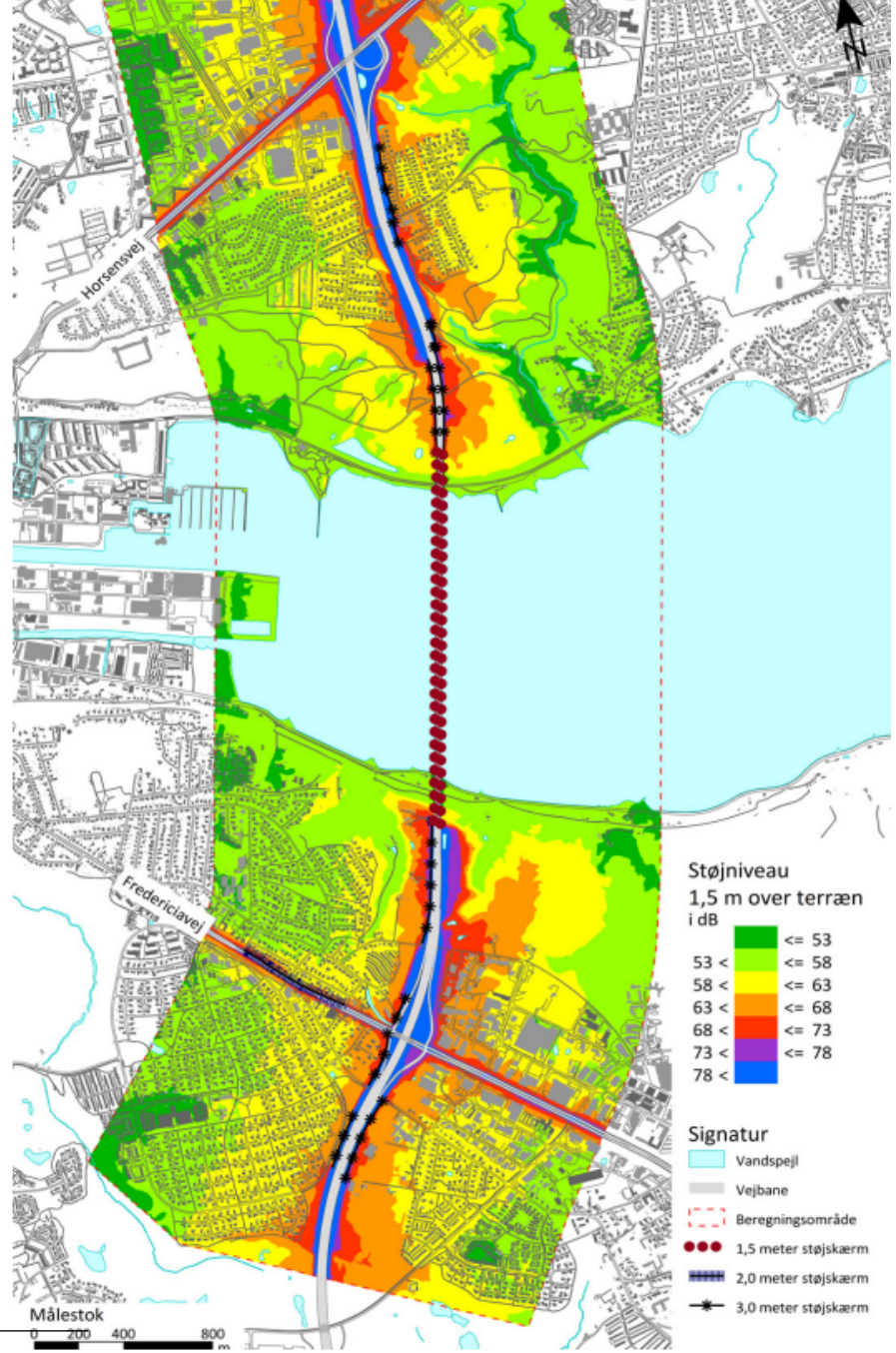
5 km strækning

5 km strækning nord og syd for Vejlefjord broen med 6 boligområder. Disse boligområder var allerede etablerede, da linjeføringen af E45 blev lagt.

Dengang var der <10.000 køretøjer/døgn.

Nu er der 100.000

Bemærk: Der er markeret, at der er opsat støjskærme ca 1 km nord og syd for samt på broen. Disse er af glas og 3 m høje. De er virkningsløse, men indgår i beregningen af vejstøjen på strækningen.



Figur 15. Støjens udbredelse i år 2022

Vejdirektoratet har erkendt støjen fra E45

Støjen i dag

Støjberegningerne viser, at der inden for støjberegningsområdet er ca. 1.300 støjbelastede boliger (over 58 dB). Hovedparten af disse boliger er beliggende langs E45. Modsat er størstedelen af de ca. 50 stærkt støjbelastede boliger (over 68 dB) beliggende langs enten Horsensvej eller Fredericiavej, hvor boligerne ligger meget tæt på kørebanerne.

Undersøgte tiltag

Allerede i dag skaber E45 ved Vejlefjordbroen støjgener i de omkringliggende områder, og med den forventede stigning i trafikken vil støjudbredelsen fra E45 blive forøget. Derfor vurderes det relevant med støjreducerende tiltag i kombination med de tre udbygningsforslag.

9 m høje støjskærme fra Sønderdalen og frem til broen på den sydlige side af fjorden og fra broen og frem til TSA Vejle N (Horsensvej) på den nordlige side af fjorden. Støjskærmene opsættes på begge sider af motorvejen.

Sammenlignet med 0-alternativet vil 9 m høje støjskærme syd og nord for motorvejen have en væsentlig effekt på støjudbredelsen, og medføre at ca. 490 boliger ikke længere vil være støjbelastede (over 58 dB), samt at ca. 20 boliger ikke længere vil være stærkt støjbelastede (over 68 dB).

Dette er udklip af teksten på side 34 og 38 i rapporten. VD konkluderer, at støjen er så kraftig, at der skal opsættes 9,4 km støjskærme.

Udbygningsmuligheder på E45 ved Vejlefjordbroen

Sammenfattende rapport

Vejdirektoratet

Forundersøgelse | Rapport nr. 620

Vejstøj er bevisligt sundhedsskadelig

WHO:

Vejstøj giver; **hovedpine, hjertekarsygdomme, forhøjet blodtryk, kommunikationsbesvær, indlæringsproblemer, tinitus, søvnbesvær, stress, mm**

Kræftens Bekæmpelse (2012 og 2024):

øget risiko for **blodprop i hjertet og diabetes 2, slagtilfælde, brystkræft og tarmkræft samt effekt på fertiliteten for kvinder > 35 år**.

Syddansk Universitet et al.

Øget risiko for udvikling af **demenssygdomme herunder Alzheimer**.

WHO: *anbefaler en reduktion af grænseværdien for trafikstøj til under 53 dB dag og 45 dB nat. Noterer også, at motortrafikstøj er mere skadelig end almindelig trafikstøj. Vejdirektoratet har valgt en støjgrænse på 58dB – et støjniveau, der mere end dobbelt så højt som WHO's anbefaling!*

Men sundhedsomkostningerne indgår ikke i VD's beregninger!

Samfundsøkonomi

Beregningerne er gennemført med Transportministeriets samfundsøkonomiske værktøj Teresa, og følger den samfundsøkonomiske manual for transportområdet.

I den samfundsøkonomiske analyse opgøres så mange omkostninger og effekter knyttet til projektet som muligt - i kroner og øre. Dette sker via Transportøkonomiske Enhedspriser, hvor der for eksempel er priser/omkostninger for rejsetid og for klimapåvirkningen.

Der er en række forhold, som i øjeblikket ikke kan opgøres samfundsøkonomisk, f.eks. værdien af natur og rekreative områder, fordeling af fordele og ulemper og lokalisering af boliger og arbejdspladser. Samfundsøkonomien er derfor kun en del af et samlet beslutningsgrundlag.

Omkostninger og effekter opgøres over 50 år efter åbning. Der beregnes tre resultatparametre:

Nettonutidsværdien (NNV) beregnes ved at diskontere omkostninger og effekter med diskonteringsrenten, som er 3,5 pct. de første 30 år, og derefter 2,5 pct. Et projekt er rentabelt, hvis nettonutidsværdien er positiv.

Intern rente er den diskonteringsrente, som giver en nettonutidsværdi på nul. Med en skiftende "normal" diskonteringsrente (se ovenfor), er der ingen fast grænse for hvilken intern rente der skal til, for at et projekt er rentabelt. I praksis er grænsen lidt under 3,5 pct.

Nettogevinst pr. offentlig krone er kort fortalt nettonutidsværdien divideret med nutidsværdien af offentlige nettoomkostninger (typisk omkostninger til anlæg og drift, samt afgiftsændringer). Den beregnes kun, hvis projektet har positiv nettonutidsværdi.

Drifts- og vedligeholdelsesomkostninger er beregnet ud fra kilometer ny vej, sparede omkostninger i forbindelse med udskiftning af eksisterende belægning samt antal over- og underføringer

Emissioner af luftforurenende stoffer og CO2 (klimaeffekt) samt trafiksikkerhedseffekter er beregnet i Vejdirektoratets Envi-model. Effekten af støjafskærmningen i udbygningsforslagene er beregnet med ved hjælp af støjberegningsmodellen Nord2000.

Kilde: "Vejdirektoratet: Udbygningsplaner på E45 ved Vejlefjordbroen", side 46

Prioritering og omkostningseffektivitet

VD har valgt at opføre støjskærme på langt mindre støjplagede strækninger end Vejle - både i 2018-23 og i 2024-29 Eksempler er:

1. Langs den fynske motorvej mellem Nr Aaby og Odense V
2. Ud for Kolding
3. Ved Skanderborg
4. 3 km nord for DTC i et landbrugsområde (!)
5. Samt på 11 andre lokaliteter vest for Storebælt

Uklarhed om Vejdirektoratets prioritering

Borgmestre i støjplagede kommuner: Uddeling af milliardpulje er 'fuldstændig uigennemskuelig' og en 'slags gavebod'

Det er ikke til at forstå, hvem der får og ikke får penge til støjbekæmpelse, lyder det fra flere borgmestre.

> **Man kan jo få den grimme tanke, at der sidder nogle politikere på Christiansborg og spiller ludo om pengene.**
>
> TRINE GRÆSE (S), BORGMESTER I GLADSAXE

Jacob Fryd
Chefkonsulent, Vejdirektoratet udtaler:

På baggrund af kortlægningen indstiller Vejdirektoratet de støjbekæmpelsesprojekter, som man vurderer giver mest effekt for pengene. Indstillingerne bliver givet til politikerne i forligskredsen bag aftalen om puljen, der så beslutter, hvem der skal have del i de tre milliarder.

"Omkostningseffektivitet"

2018-2023 opsatte VD18,8km støjskærme og reducerede antal støjramte husstande med 686 husstande. **Det er 36,5 husstande/ km støjvæg**

Den fynske motorvej: 9,3 km støjvægge opsat og reduceret antal støjramte husstande med 198 husstande. Det er **21,3 husstande/km støjvæg**

I Vejle planlægger VD at opsætte 9,4 km støjvægge og reducere antal støjramte husstande med 510 husstande (fra 1300 til ca 800). Det er **54,3 husstande/km støjvæg**

Der er altså rigtig god "omkostningseffektivitet" i Vejle-projektet - også uden at indregne sparede sundhedsomkostninger!

Vejdirektoratets prioritering

Vejle E45: 1300 støjramte husstande, høj omkostningseffektivitet,
og der er allerede udarbejdet skuffeprojekt med 9,4 km støjvægge

Og alligevel er projektet ikke med i Handlingsplanen 2024-29

VD vil først gennemføre dette når Vejlefjordprojektet er færdigt.
Vælges en parallelbro er vi henne i 2035.

VD har mulighed for at få investeringen betalt med midler fra **Infrastrukturplanen 2035,**
men foretrækker at få den med i budgettet for broudvidelsen.

Konklusion
Det er altså hverken sundhedsomkostninger eller omkostningseffektivitet,
der afgør prioriteringen af projekterne, men derimod kassetænkning!
(Skanderborg og Fyn er eksempler herpå)

Vejstøjsgruppens / Vejle Kommunes forslag

Linjeføringen af E45 ændres ikke på store dele af den 5 km strækning, der genererer støj

Fase 1:
Der opføres støjskærme på de strækninger af E45, hvor linjeføringen ligger fast inden for de nærmeste år

Fase 2:
Broen/broerne, får først monteret støjskærme, når projektet er færdigt.

Investeringen **skal** jo foretages. Vi vurderer, at de sparede sundhedsomkostninger ved vores løsning giver en attraktiv forrentning samfundsøkonomisk.

Hvad er der sket siden oktober 2024?

I april 2025 kom VD's støjhandlingsplan 2024-29. Vejle var stadig ikke prioriteret.

Transportudvalget besøgte Vejle 20. juni og vi havde en god dialog.

Vejstøjsgruppen og Vejle Kommune indgav indsigelser imod VD's støjhandlingsplan sidst i juni. Den endelige plan nævnte ikke Vejle.

Vejstøjsgruppen begærede foretræde for Transportudvalget. Det blev bevilget. Vi var på Borgen 22. oktober

Vores præsentation og spørgsmål fra mødet blev sendt til ministeren. Vi fik et ubrugeligt svar, som var udarbejdet af Vejdirektoratet uden svar på vore spørgsmål og argumenter.

Da vi ikke havde fået besvaret vores spørgsmål, stillede vi dem igen og fik igen et henholdende svar udarbejdet af Vejdirektoratet. Man forholder sig ikke til de markante argumenter, vi har fremført.

Vi kontaktede i januar Vejle Kommune og sammen udformede vi et spørgsmål til ministeren om, hvorvidt Vejlefjord projektet forhindrer, at vi kan komme i spil til midlerne i Vejstøjspuljen.

Ministeren/VD svarede, at der ikke foreligger et Vejlefjord projekt. Derfor kan vi komme i spil til Vejstøjspuljen

Næste skridt

Med svaret fra ministeren vil vi sammen med kommunen forsøge at få et møde med Vejdirektoratet, hvor vi kan få åbnet dialogen om, hvorfor Vejle konstant nedprioriteres.

Vi vil efterfølgende henvende os til partierne bag Vejstøjspuljen for at lægge pres på politikerne for at få prioriteret Vejle

I hele processen har vi fået solid opbakning fra Christoffer Melson (V), Birgitte Wind (S) og Kenneth Fredslund (DK DEM), fra Vejle Amts Folkeblad samt fra kommunalpolitikerne i Vejle.

Alle har opfordret os til bare at fastholde presset på Vejdirektoratet.

Alle anvendte data er Vejdirektoratets

Vejstøjsgruppen Vejle E45

Erik Vinkel
Hornemansvej 12 , 7100 Vejle
E-mail: erikvinkel@hotmail.com
tlf. 22 24 25 75

Christa Laursen
Holger Danskes Vej 31, 7100 Vejle
E-mail: chrla@vgg.dk
tlf. 22 18 70 00

Susanne Mariussen
Jomfru Ingefreds Vej 29, 7100 Vejle
E-mail: susanne.mariussen@gmail.com
tlf. 40 87 07 64