

## Hørings svar til Hvidovre Kommunes støjhandleplan / 2024

Handleplanen starter med at påpege det faktum, at over halvdelen af de støjbelastede boliger i Hvidovre er udsat for sundhedsskadelig vejstøj fra kommunens egne veje. Der er altså masser af rum for at udvise lokalpolitisk handlekraft her og nu, til gavn for kommunens støjplagede borgere.

Desværre skæmmes planen herefter af flere skævheder - bias, om man vil - når det kommer til prioriteringer og løsningsforslag. Herudover er der et par "redaktionelle" fejl ( Hvidovre har vel mere end 25.580 indbyggere! / side 7) og underteksterne til fig.12 og fig.13 (side 25 - 26) er meningsforstyrrende eller fejlagtige.

Den første skævhed der bør nævnes, er den konsekvente undervurdering af hastighedsnedsættelse som støj dæmpende virkemiddel. Alle skemaer prydet med smiley'er - "indsatsområder" - sætter i teksten støj dæmpningen for lavt, i klar modstrid med gældende anvisninger.

Et eksempel er en vurdering af en hastighedsnedsættelse på en strækning af Gl. Køge Landevej (side 46). Her foretages der en vurdering af at sænke fartgrænsen med 10 km fra 60 til 50 km/t. I vurderingen sættes den nuværende - målte - gennemsnitshastighed, 55 - 57 km/t - op imod en teoretisk, forventet - hastighed på 50 km/t. Hastigheden forventes således kun at falde med 5 - 7 km/t, hvorfor effekten af hastighedsnedsættelsen fremstår lav ( 0,8 - 1,1 Db). Her sammenstiller man altså "pærer med bananer" (en målt hastighed i forhold til en teoretisk, men ukendt hastighed).

Til eksempel skal nævnes at hastigheden på kommunens veje, hvor farten bliver sænket med 10 km/t, ofte falder med mere end 10 km/t (veje med 40 km/t: Kløverprisvej 37,1 km/t - Hvidovrevej v. Femagervej 38,6 km/t - Præstemosen 38,5 km/t - Hvidovrevej ml. Svendbjergvej og Risbjerggårds Allé 37,1 km/t). Lignende eksempler ses i andre kommuner bla. i vores nabokommune Rødovre, hvor et forsøg med sænkelse af fartgrænsen på Roskildevej fra 60 km/t til 50 km/t resulterede i en støjreduktion på mellem 1,5 dB og 2,5 dB. Altså en betydelig reduktion.

Fremfor at basere vurderingerne på spådomskunst, bør udgangspunktet for nævnte vejstykke være Miljøstyrelsens retningslinier: en nedsættelse af hastigheden fra 60 km/t til 50 km/t giver en støjreduktion på 1,5 Db. Denne hastighedsgrænse kunne med fordel ( læs: for et beskedent beløb) anvendes på hele Hvidovrestrækningen af Gl. Køge Landevej.

I et andet eksempel bortvælges hastighedsreduktion på baggrund af en direkte fejl. Det gælder vejstykket på Hvidovrevej mellem Sønderkær og Kløverprisvej. Her påstås det at vejstykket har "..hastighedsbegrænsning på 40 km/t.." og at det derfor "..ikke har relevans at reducere hastigheden yderligere.." ( side 54). Det må her bemærkes at der er ikke er 40 km/t på den del af vejstykket, der går fra Sønderkær til lige efter motorvejsbroen. Med en daglig trafik på 11.400 køretøjer er det vel Hvidovres mest støjbelastede kommunale vejstykke, så her vil det vel give god mening at nedsætte hastigheden?!

Den anden skævhed, angår brugen af StøjBelastningsTallet (SBT): I et forsøg på at prioritere kommunens indsats, udplukkes der i handleplanen særlige vejstykker, benævnt "indsatsområder". Vurderingen der lægges til grund er, at støjbelastningen er betydelig (over grænseværdien) og at antallet af belastede boliger på en given vejstrækning, er tilstrækkeligt stort ( uden dog at definere grænseværdier for antallet af boliger eller for vejstykkets længde).

Konsekvensen af denne prioritering bliver at:

- et (kort) vejstykke med 100 belastede boliger prioriteres
- 100 boliger med samme belastning, men beliggende spredt ud på et lidt længere vejstykke, prioriteres ikke

Hvis man istedet anvender StøjBelastningsTallet (SBT) som det er defineret - som et økonomisk

tal der udtrykker udgifterne/værditabet i kroner af en given støjbelastningen pr. bolig/beboere pr. år, vil det være muligt at synliggøre det økonomisk gavnlige i at udbrede hastighedsreguleringer, som en større og bredere indsats end den i støjplanen foreslåede. Også når man fraregner værdien af et (teoretisk) tidstab for trafikken. Et tidstab der dog i praksis er lig 0: erfaringen ifølge Vejdirektoratet viser nemlig, at der ingen hastighedsgevinst er ved at køre hurtigere i bymæssig bebyggelse ( pga lysregulering, krydsende trafik mv).

Planen mangler i det hele taget at præsentere de økonomiske beregninger, der ligger bag de selvpålagte begrænsninger ( læs: "prioriteringer"). Planen rummer kun en hensigtserklæring ( citat side 59)"...det er kommunens hensigt at arbejde for en begrænsning af støjen, hvor det er teknisk og økonomisk muligt." Miljøministeriets vejledning nr. 6 om "Støjkortlægning og Støjhandleplaner" stiller krav om økonomiske analyser og påpeger blandt andet brugen af f.eks. Cost Benefit analyser som et brugbart redskab.