

Giber Ringvej Gruppen

Jakob Aarøe Dam
Jane Simonsen
Carina Graae Rasmussen
Claus Falkenstrøm
Klaus Pagh
Michael Bisgaard

Høringssvar 1 vedrørende Aarhus Kommunes Støjhandlingsplan 2024

Giber Ringvej Gruppen henstiller hermed til, at Aarhus Kommunes Støjhandlingsplan 2024 bør forkastes. Den er forældet, mangelfuld, utilstrækkelig og har direkte sundhedsskadelig konsekvenser for et meget stort antal borgere i kommunen. Af samme grund henstilles der til, at politikerne foretager en markant stramning af den eksisterende støjpolitik og pålægger forvaltningen en række krav med det formål at sikre borgerne mod sundhedsskadelig støj.

Herunder at:

- Grænseværdien for vejstøj i kommunen sænkes til den af WHO stærkt anbefalede grænseværdi på 53 dB
- Der opstilles konkrete målsætninger om at reducere antallet af borgere, der udsættes for sundhedsskadelig støj
- Den optionelle cost-benefit-analyse (omtalt i støjbekendtgørelsen) gøres obligatorisk
- Nyeste viden om den oplevede støjgene ift. farten, typen af køretøj, adgang til stilleside osv. inkorporeres i planen
- Virksomheder, skoler, daginstitutioner og rekreative områder indgår i støjberegningerne og planen
- Der for hvert større vejsegment (indfaldsveje, ringveje, motorveje) udarbejdes en tabel med antallet af borgere der er generet af vejstøj og oplever søvnforstyrrelser. Der skal være et overblik over antallet af alle de kendte negative helbredseffekter pr år og den estimerede ekstra udgift/år på baggrund af de forøgede risici, og en plan for at sænke støjen for det enkelte vejsegment.
- Der udarbejdes en vurdering af de seneste fem års indsats

- Konsekvenserne af mobiletsplanen og især den medfølgende fortætning af trafikken på de store veje inkluderes i støjhandlingsplanen

Der henstilles til, at politikerne (for alvor) begynder at investere i borgernes sundhed ved at afsætte faste og betydelige årlige bevillinger til støjreducerende tiltag. Yderligere henstilles der til, at politikerne, med udgangspunkt i de mange banebrydende resultater fra andre europæiske byer, beslutter sig for at gøre hele Aarhus-området til et 'City 30' km/t byområde med henblik på at reducere støjen med ca. 50%.

Punkterne uddybes i resten af høringssvaret.

Manglende evaluering af den forrige støjplan

Det første afsnit i en tilbagevendende støjrapport kunne passende være en evaluering af den forrige. Hvilke indsatser er realiseret? Var indsatserne tilstrækkelige? Hvad virkede? Hvad virkede ikke? Hvordan gik det med jordvoldene (indsats fra 2018 plan)? Har vi lært noget om støj i etableringen af en ny vej som Giber Ringvej?

Det ovenstående er egentlig et krav jvf. [Støjbekendtgørelsens § 26](#), hvori der præciseres at planen skal indeholde "... evaluering af gennemførelsen og resultaterne af støjhandlingsplanen."

Forslag: Tilføj evalueringen

Planen er svært tilgængelig

Giber Ringvej Gruppen mener, at Aarhus Kommunes Støjhandlingsplan bør være mere tilgængelig og mere konkret; se fx tabellen underneden fra [Lyngby-Taarbæks Støjhandlingsplan 2024](#), med pædagogiske farver, og deres efterfølgende meget konkrete analyse af tallene. I Aarhus bliver vi spist af med, at grunden til at rekordmange boliger er støjbelastet blot skyldes byfortætning [[afsnit 6, s.16](#)].

I tabellen herunder er indsat optællinger af antal støjbelastede boliger i kommunen i 2017 og 2022.

Støjbelastning	58 – 63 dB	63 – 68 dB	68 – 73 dB	Over 73 dB	I alt over 58 dB	I alt over 68 dB
2017	4.944	2.326	1.249	239	8.758	1.488
2022	5.828	3.334	873	65	10.100	938
Ændring	884	1.008	-376	-174	1.342	-550

Vi hæfter os yderligere ved, at flere støjhandlingsplaner for andre kommuner pointerer: *“Der er desuden sket en udvikling og forbedring af de metoder, der anvendes til kortlægning af trafikstøjen ved etageboliger, som kan betyde, at flere boliger får status som støjbelastede.”*

[\[Støjhandlingsplan Lyngby-Taarbæk, s.4\]](#) – det er uklart om denne viden er med for Aarhus

Forslag: Gå gennem støjrapporten og fjern tom snak og ligegyldigheder såsom at Aarhus bygger på et fingerplansprincip.

Giber Ringvej mangler / forældet støjkortlægning

En støjhandlingsplan anno 2024 der baserer sig på trafiktal fra 2021 er problematisk. For det første vil planen allerede ved dens vedtagelse være forældet, og for det andet, fordi den ikke reflekterer de væsentlige ændringer i støjsituationen der har været siden coronaåret 2021. En væsentlig ændring kan man ikke komme uden om, at en ny ringvej også er; det er derfor helt nødvendigt at revidere og bringe planen op til nutiden for at sikre folkesundheden.

Giber Ringvej Gruppen påpeger, at trafiktallene skal opdateres for at opfylde [støjbekendtgørelsens § 28](#), der siger: *“Støjhandlingsplaner skal desuden gennemgås og om nødvendigt revideres, når der sker væsentlige ændringer, som påvirker den eksisterende støjsituation.”*

Forslag: Trafiktallene skal opdateres til nutiden.

Giber Ringvej Gruppen finder det uklart hvordan støjkortlægningen er foregået. Herunder især hvordan og om vejes beliggenhed, omgivelser og belægning indgår, hvilke gennemsnitshastigheder der er benyttet og om disse hastigheder justeres for det frie flow i nattetimerne, hvordan vejrpåvirkningen indgår, hvad de konkrete trafiktal for hvert vejsegment er og hvordan støjskærme indgår i beregningerne.

Forslag: Handlingsplanen skal præcisere alt det ovenstående.

Manglende konkret målsætning

Det er fint nok med en blød målsætning som *“støjgenerne minimeres, så alle borgere kan bo, arbejde og opholde sig i gode miljøer”* [\[afsnit 6, s.17\]](#) - det kan vi alle blive enige om er godt.

Men i praksis er det tydeligt, at det er mislykkedes. Der bliver år for år flere boliger, der udsættes for sundhedsskadelig støj, og det er ikke så underligt, når kommunen, systematisk i planlægningen af nye boliger og veje såsom Giber Ringvej, tilføjer et betydeligt antal nye

belastede boliger til statistikken, og ikke gør meget andet end at vedligeholde med støjdæmpende asfalt, hvis effekt har vist sig at være begrænset.

De foregående planer har resulteret i en støjkatastrofe – og vi har nu en situation, hvor hele 168.880 personer i en "lovbestemt del af kortlægningen" + dem i resten af kommunen + personer udsat for vejstøj i virksomheder / daginstitutioner / skoler er belastet af støj over WHO's grænse på 53db.

Politisk forslag: Vi har brug for en konkret målsætning som kan tjene som styringsredskab til at fokusere indsatsen mod støj. Fx "ingen boliger skal udsættes for sundhedsskadelig støj over 53 dB i 2035." Så kan vi arbejde tilbage ud fra det.

Manglende forventet støjbelastning

I en 5-års plan vedrørende støj, burde det være obligatorisk at vurdere og estimere udviklingen af støj over de næste fem år. Men planen vurderer kun effekten af konkrete tiltag, og ikke den samlede forventede støj udvikling i kommunen som helhed. Hvis denne praksis skulle sammenlignes med et finansielt budget, så ville det svare til at lave et budget kun for indtægtssiden.

Når kommunen fx planerer med en ny vej, der kaster sundhedsskadelige støj over tusindvis af mennesker, så er det yderst problematisk ikke at medtage denne forventede 'udgift' i planen.

Og det samme kan man sige om lukningen af veje i indre by, og den dermed følgende fortætning og øgede støj på hovedvejene, der i forvejen er de største bidragsydere af vejstøj.

Og hvor er der noget om overgangen til elbiler? Disse bidrager både positivt og negativt i støjregnskabet. Positivt i indre by (ingen motorstøj), men negativt på indfaldsvejene (bredere dæk og højere vægt giver øget støj fra ca. 30 km/t).¹

Vi har behov for transparens, så støjtiltagenes effekt kan vurderes op imod de forventede fremtidige forøgelse af støj. Indtil videre har tiltagene jo overhovedet ikke kunne følge med vejstøjen.

Forslag: Den forventede fremtidige støjbelastning skal med i rapporten.

Giber Ringvej Gruppen mener ikke at støjplanens aktuelle beregning indfrier kravet i [støjbekendtgørelsens § 26](#), 9 da beregninger i [\[afsnit 9, s.28\]](#) ikke inkluderer negative effekter, såsom dem nævnt ovenfor.

¹ [Force Technology podcast: Hvad kan vi gøre for at mindske støjgener fra trafik?](#)

Fjern skelnen mellem "lovbestemte del af kortlægningen" og hele kommunen

I handlingsplanen påpeges at kortlægningen ikke er lovbestemt for hele kommunen [[afsnit 1, s.5](#)], men blot for "det samlede byområde". I rapporten er et kort [[s.4](#)] hvor adskillige Aarhus-forstæder, herunder bl.a. Skæring, Egå, Lystrup, Lisbjerg, Stavtrup, Kolt/Hasselager, Tranbjerg og Mårslet, illustreres som værende udenfor det område der skal kortlægges, selvom de oplagt er en del af det samlede byområde.

I den gældende støjbekendtgørelse [[BEK nr 2092 af 18/11/2021](#)] findes der ikke en nærmere præcision af "samlede byområde", og det er uklart hvorfor planen ikke blot fokuserer på hele kommunen.

Kommunen er i øvrigt heller ikke selv helt enig med kortet: "... det sammenhængende byområde inden for Ring 3 (motorvejs- og Bering-Beder vejsringen)." [[Trafikplan 2012, s.44](#)]

I tabellen [[afsnit 5, s. 13](#)], også vist på næste side, står der "ANTAL BOLIGER OG PERSONER OPGJORT PÅ BAGGRUND AF DEN GENNEMSNITLIGE BELASTNING OVER DØGNET I DET LOVBESTEMT (sic) KORTLÆGNINGSOMRÅDE"

Men kommunen anfører i [[afsnit 2, s. 6](#)] at det er hele kommunen, der er kortlagt: "*I Aarhus Kommune er det valgt at kortlægge alle boliger i hele kommunen. Handlingsplanen og indsatserne omfatter derfor hele kommunen.*"

Nu er vi alle forvirrede. Planen er for hele kommunen, men nogle af tallene er det ikke. Men vi kan altså konkludere, at antallet af støjbelastede boliger og personer i hele kommunen, reelt er højere end tallene i tabellen [[s. 13](#)].

Politisk forslag: Pålæg forvaltningen at udarbejde handlingsplanen (inkl. tabellerne) så den omfatter hele kommunen.

Inkonsistente data i tabeller

Giber Ringvej Gruppen bemærker at tallene i cellerne i de to tabeller hhv. [[s. 12](#)] og [[s. 13](#)] med antallet af støjbelastede boliger ikke er ens. Cellerne er markeret på billedet med de røde pile. Det er med til at skabe stor forvirring hos læseren med den skelnen ift. "*det lovbestemte kortlægningsområde*".

FORDELING AF ALLE BOLIGER PÅ STØJINTERVALLER		ANTAL BOLIGER OG PERSONER OPGJORT PÅ BAGGRUND AF DEN GENNEMSNITLIGE BELASTNING OVER DØGNET I DET LOVBESTEMT KORTLÆGNINGSOMRÅDE. OPGJORT I HENHOLD TIL BEKENDTGØRELSENS INTERVALOPDELING							
STØJINTERVAL I DB	ANTAL BOLIGER	ANTAL PERSONER OPGJORT EFTER L_{den}		STØJINTERVAL LN(NAT)	ANTAL PERSONER OPGJORT EFTER LN(NAT)				
		Boliger	Personer		Boliger	Personer			
Mindre end 58	121.162			53 – 58 dB	33.625	64.699	45 – 50 dB	35.501	68.300
58 – 63	33.318			58 – 63 dB	27.715	50.649	50 – 55 dB	27.562	50.272
63 – 68	20.617			63 – 68 dB	19.176	34.075	55 – 60 dB	18.089	32.037
Over 68	11.317			68 – 73 dB	9.694	16.972	60 – 65 dB	8.695	15.247
				>73 dB	1.391	2.485	>65 dB	922	1.658
				Sum >53 dB	91.601	168.880	Sum >45 dB	90.769	167.514
				Sum >58 dB	57.976	104.181	Sum >50 dB	55.268	99.214

Støjbelastede boliger: Tabeller fra planen

Manglende referencer

En støjrapport er teknisk tungt stof der kalder på kildereferencer; dette ville lette læsningen og øge rapportens gennemsigtighed og troværdighed.

Fx ville en reference til det sted i bekendtgørelsen, hvor der står nævnt noget om "*det lovbestemte kortlægningsområde*" være på sin plads.

Et andet eksempel.

I planen [s.17] står der "*langt størstedelen af de støjbelastede boliger vurderes at have skiftet vinduer enten som følge af støjgener eller som led i energirenoveringerne med tilhørende fradragssordninger.*" Her er det uklart hvem der vurderer – subjektet er skjult – og hvis der er tale om en konkret undersøgelse, så har vi behov for at vide hvilken, og hvornår, da vinduer har en begrænset levetid.

Et tredje eksempel.

I planen [s.18] angives det, at støjreducerende asfalt kan give en støjreduktion på op til 4 dB. Tallet angives at stamme fra Miljøstyrelsen, men hvilken konkret undersøgelse er ikke angivet.

Et fjerde eksempel:

"*Udgifterne til støjisolering og støjskærme er relativt store i forhold til den effekt der kan opnås*" [afsnit 8, s.27]. Det er uklart hvordan kommunen er kommet frem til denne konklusion. Støjplanen indeholder ikke en cost-benefit-analyse. Vi har behov for en reference der bakker denne løse påstand op.

Forslag: Indsæt referencer og drop løse påstande. Det vil også lette arbejdet for den næste medarbejder, der bliver sat til at revidere planen. Og benyt gerne hyperlinks.

Uklar effekt af støjtiltag

Det er uklart hvordan tabellerne [afsnit 9, s. 28] skal forstås, hvad der konkret er med i beregninger og hvordan tallene er fremkommet. Og ikke mindst, hvilke relation IHD-incidensraten oppe i hjørnet har til støjtiltagenes effekt.

Hvorfor indeholder tabellerne ikke før / efter værdier? Og det samme for IHD?

"HØJ GRAD AF GENER (HA)". Dette virker forkert som tabel overskrift.

Der mangler en uddybning af, hvilke støjtiltag der er med, og hvad deres effekt er. Det virker usandsynligt, at rapportens eneste reelle tiltag, overfor de store veje, der bidrager med absolut mest støj - vedligehold med støjreducerende asfalt - har en effekt der berettiger det samlede fald i personer. Med mindre at husene befinder sig lige i kanten af støjintervallerne. Dette indikerer også faren ved at benytte store støjintervaller som den eneste repræsentation af effekten - skiftet mellem intervallerne kan være højt uden at effekten overhovedet er hørbar og vice versa.

Forslag: Tabellerne skal indeholde før / efter tal, og i tillæg burde der være en graf med 1dB intervaller.

Forslag: Vedlæg regnearket eller noget andet der udspecificerer beregningerne.

Følgende sætningen giver ikke mening: "*Det vurderes imidlertid at den reelle positive effekt af støjreducerende foranstaltninger, vil ramme et begrænset antal personer, da hoveddelen af de støjbelastede boliger allerede har forbedret det indendørs støjniveau med facadeisolering.*" [s.28]
Skal "støjreducerende foranstaltninger" ændres til facadeisolering?

"*Det vurderes altså at være i det offentlige rum, hvor flest belastes af trafikstøj og ligeledes hvor flest vil have en effekt af støjreducerende tiltag. Derfor ligger Aarhus Kommune op til at det primære tiltag netop vil være støjgunstig asfalt, som vil gavne alle i det offentlig rum omkring vejene.*"

Giber Ringvej Gruppen betvivler størrelsen af effekten af den såkaldte støjdæmpende asfalt (4 db) [s.18], under henvisning til Vejdirektoratets rapport, hvor der står, at asfalten kan dæmpe "svarende til ca. 2dB"²

² https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2019-11/KVS%20-%20Konklusionsnotat_wcag.pdf [s.2]

Vi betvivler derfor også effekten, som angivet i tabellen, da datagrundlaget er forkert.

Yderligere, bemærker vi at naboerne til Giber Ringvej deler den samme dårlige oplevelse af den såkaldte støjdæmpende asfalt som andre steder i landet, hvilket for Vejdirektoratet har haft følgende konsekvens:

*"Derfor har direktoratet nu fået en direkte ministeriel ordre om at finde alternativer i fremtiden og samtidig erstatte den oprindelige forventning til støjrreduktion med den faktiske og lavere i sin støjmodellering af, hvor mange boliger der er påvirket."*³

Grænseværdien på 58 dB er alt for høj

Beviserne for vejstøjens farlighed bliver flere og flere og mere og mere velunderbygget. Listen over de negative konsekvenser er indenfor de seneste 10 år blevet skræmmende lang, og senest opsummeret i 2024 i [[Health position paper and redox perspectives - Disease burden by transportation noise; Noise, disease, and redox processes](#)]

Følgende sygdomme er med i artiklen:

- Iskæmisk hjertesygdom,
- Hjertesvigt
- Stroke
- Type 2 diabetes
- Demens
- Brystkræft
- Tinnitus
- Stress

*"Resultaterne peger på, at der generelt er en sammenhæng mellem støj og en øget risiko for hjertekar-sygdomme, type 2-diabetes og brystkræft, selv om støjen holder sig under grænseværdien på 58 dB. Vi ser faktisk, at vejstøj synes at øge risikoen for flere af sygdommene allerede fra omkring 35-40 dB, som er der, hvor vores estimering af støj starter"*⁴ - Professor Mette Sørensen

Et stort antal borgere føler med rette, at de bliver udsat for uacceptabelt meget vejstøj. Noget som forskningen også bekræfter dem i er sundhedsskadelig. Alligevel har vi en kommune, der

³ <https://ing.dk/artikel/stoejdaempende-asfalt-larmede-meget-nu-faar-flere-husejere-erstatning-og-stoette>

⁴ <https://www.cancer.dk/nyheder-og-fortaellinger/2022/shhhh-stoej-maaske-mere-skadeligt-end-troet/>

uanfægtet fortsætter med at projektere nye veje og og udstykninger, hvor borgerne må regne med støjgrænseværdier, der når helt op til det maksimale niveau, og med garanti efter noget tid går over dem. Det er et absurd maskespil som er med til at grave en dyb og unødvendig kløft mellem borgerne og den kommunale forvaltning der burde arbejde i borgernes interesse, men som overhovedet ikke gør det, når vi taler om støj. Det ender i høj grad lige netop med det, som kommunen gerne vil undgå: Mistillid og være endnu, en åbenlys ligegyldighed over for borgernes sundhed.

Det er ganske bekymrende, at kommunen systematisk kaster befolkningen ind i sundhedsskadelig støjområder uden overhovedet at vurdere konsekvenserne heraf, misinformerer herom og endog prøver at overbevise borgerne om at det blot er en naturlig del af samfundsudviklingen.

“Overordnet set er udgangspunktet desværre, at man som grundejer må tåle en øgning i støj (som udgangspunkt op til grænseværdien på 58 dB) som en naturlig del af samfundsudviklingen” - Aarhus Kommune

Giber Ringvej Gruppen bemærker, at en samfundsudvikling, hvor myndighederne *de facto* systematisk planlægger efter at påtvinge borgerne sygdom, ikke er en samfundsudvikling, vi ønsker. Vi finder yderligere, at det er uacceptabelt og på ingen måder rimeligt, at kommunens veje er sundhedsskadelige, og at kommunen ignorerer og løber fra dette ansvar.

Politisk forslag: sænk støjgrænsen til den [af WHO stærkt anbefalede grænse](#) på max 53 dB L_{den} / 45 dB L_{night} .

Indsatsen mod støj bør tage højde for forskellen i genen

I de senere år er forskerne blevet opmærksomme på en lang række faktorer, der har betydning for vejstøjsgenen, herunder bl.a.

- om boligen har adgang til en stilleside
- hastigheden der bliver kørt med på vejen
- om vejen kan ses
- mængden af tung trafik

“Ved Miljøstyrelsens vejledende grænse på 58 dB er cirka otte procent stærkt generet ved byveje, mens det tilsvarende tal for motorveje er 22 procent. Det betyder, at motorvejsstøjen opleves som 10 dB mere generende end støjen fra byveje.”⁵

⁵ [TRAFIKSTØJ KRÆVER HANDLING – FAKTA, UDFORDRINGER OG LØSNINGER Hvidbog, april 2020](#)

Og den tunge trafik, der dominerer i lydbilledet, kører jo altså med samme hastighed på nogle kommunale veje, fx Giber ringvej og Grenåvej, som på motorvejen og derfor lyder den på samme måde her, måske endda endnu værre, pga start-stop accelerationer.

Giber Ringvej Gruppen mener derfor, at det er vigtigt at inkorporere denne ganske betydelige gene-forskel i arbejdet med støjbekæmpelse; ellers vil det ramme skævt, da en naiv tilgang, uden gene-korrektion, betydeligt forfordeler dem i områderne hvor støjen kommer fra veje med lavere hastighed, adgang til stilleside osv.

Brug nye metoder til at illustrere vejstøjens gene

En ting vi har lært fra Giber Ringvej er, at skarpe tærskelværdier på 58 dB og store støjintervaller kan være farlige og manipulerende.

Lige under 58 dB ligger et hav af boliger i Tranbjerg og Mårslet som VVM-rapporten fra Giber Ringvej har ignoreret. Mange mennesker er i området under 58 dB alligevel stærkt generet af vejstøjen, og qua antallet, ville boligerne have domineret i VVM-rapportens støjanalyse, såfremt de ikke var blevet sorteret fra.

Lad os minde hinanden om hvor manipulerende [VVM-rapporten](#) for Giber Ringvej var, da den med udgangspunkt i en mængde huse langs det eksisterende vejnet, der fik sænket støjen en enkelt decibel, mens den ignorerede at tusindvis af mennesker blev pålagt sundhedsskadelig støj, konkluderede: *“hovedtendensen er at der sker en støjmæssig forbedring”* [[VVM, s. 225](#)]. En decibel kan jo nærmest ikke opfattes, men det var den løgnagtige historie borgere og politikere blev præsenteret for af forvaltning og rådgivende ingeniør - og endnu værre stadig gør det.

Det er spin af værste skuffe, og en rystende ringe vurdering. Men ikke desto mindre den standard, nogle rådgivende ingeniører og myndighederne benytter, til stor frustration for alle, der er så uheldige at blive naboer til en ny vej, og til stor skade for borgernes sundhed.

Man kunne med fordel have lyttet til Force Technology: *“læg vejen så langt væk fra boligbebyggelse som man overhovedet kan.”*⁶

Giber Ringvej Gruppen vurderer, at repræsentationen af vejstøj gennem støjintervaller, der skærer alt under en specifik tærskelværdi væk, ikke kan og må stå alene. Og som supplement, vil vi

⁶ (Podcast, ca 4.30, <https://podcasts.apple.com/dk/podcast/trafikst%C3%B8j/id1617778738?i=1000556285483>)

gerne pege på støjgeneGIS kort, vist underneden, som en god informativ måde at illustrere en vejs generende effekt på.⁷

Parterne i Infrastrukturforliget ser samme problematik: "Parterne er enige om, at der er behov for en mere helhedsorienteret tilgang til støjbekæmpelse, hvor indsatsen ikke alene sker, hvor en vej bygges eller udvides, men også fokuserer på de afledte effekter i nærområderne. Derfor ønsker parterne at indføre et nyt princip - et såkaldt "støj-tillægsprincip", der vil betyde, at borgere, der påvirkes af de afledte effekter, også opnår støj-beskyttelse. Dette nye princip skal være med til at sikre, at færre borgere generes af trafikstøj."⁸



StøjgeneGIS støjkort

Manglende sikring mod fremtidige støjstigninger

Borgerne bør sikres mod fremtidige støjstigninger, ved at kommunen forpligter sig på max-grænseværdierne. De bør være "triggerværdier" for nye støjtillæg, og dermed være en beskyttelse af borgerne imod fremtidig sundhedsskadelig støj eller fejlberegninger. Som det er nu, er der ingen sikring, der byudvikles / laves vej helt til 58 dB grænsen, trafikken er fremskrevet i 10 år, herefter overskrides grænseværdien. Der er nærmere tale om en garanti for overskridelser. Men vi er som borgere retsløse, når grænseværdien er overskredet, eller der er fejl i de oprindelige beregninger.

Forslag til politikerne: Sikre borgerne fremadrettet.

Forslag til politikerne: Stil krav til at støjberegningerne for fremtiden er på vejens fulde kapacitet.

⁷ <https://forcetechnology.com/da/artikler/trafikstoj-er-farligt-for-vores-helbred-men-hvad-gor-vi-ved-det>

⁸ <https://www.trafikstyrelsen.dk/Media/638388336010294143/Miljoescreening%20st%C3%B8jsk%C3%A6rm%20ved%20Knudshoved.DOCX>

Giber Ringvej Gruppen bemærker, at eftersom at effekten af den støjdæmpende (og til Giber Ringvej benytte 'klimavenlige')-asfalt er lavere end forventet jvf. Vejdirektoratet, vil mange boliger formodentlig gå over tærskelværdien på 58 dB, og dermed være berettiget til støjværn i forbindelse med etableringen af Giber Ringvej, såfremt denne viden allerede dengang var tilvejebragt.

Yderligere, har Giber Ringvej gruppen en formodning om, at hastigheden der bliver kørt med på vejen, er højere end den (desværre ikke offentligt tilgængelige) hastighed der benyttes i [VVMen](#), da 20% kører for stærkt.⁹

Vi finder det relevant, hvis støjhandlingsplanen kunne uddybe, hvilke muligheder borgerne har i den situation?

Manglende cost-benefit-analyse

Støjværn er dyrt. Men det er samtidig også et meget effektivt støjtiltag. Pga. dens pris afskrives det oftest som urealistisk at benytte. Men men men, det kan jo sagtens være, at omkostningen til støjværn hurtigt er tjent ind qua nedgang i sundhedsudgifter, opgang i huspriser etc.

Politisk forslag: Cost-benefit-analysen omtalt i [Støjbekendtgørelsen § 26](#) skal gøres obligatorisk

Lad os prøve at lave en simpel cost-benefit analyse af et støjværn. I Mårslet har kommunen vurderet at et støjværn vil koste 5 millioner. Et fornuftigt dimensioneret støjværn vil her dæmpe støjen op til 10 dB. Et sådant tiltag ville bringe samtlige støjgenerede byboliger ned under WHO's anbefalede grænse på 53 dB, og formodentligt bringe boligerne foran i landzonen ned under 58 dB.

Så hvad skal der til for at vi er break-even?

Stressforeningen satte i 2019 en pris på omkostningen for en virksomhed hvis en leder i 50.000 kr. klassen gik ned med stress. Det var en omkostning på op til 4 millioner alene for virksomheden.¹⁰ Så svaret er, bare en enkel stresssygemelding undgået, vil kunne finansiere det meste af støjværnet.

⁹ [s.2] <https://aarhusworks.com/assets/mtm-modsvar/2023-10-MTM-svar-til-giber-ringvej-gruppen.pdf>

¹⁰ <https://aarhusworks.com/assets/aak-stoejhandlingsplan-2024/papers/stressforeningen-viden-om-stress-2019.pdf#page=4>

Det er tankevækkende, at selv hvis der kun var ét hus der fik afhjulpet støjgener, og selvom støjværnet var dyrere end selve huset, så er der alligevel en hvis sandsynlighed for, at det stadig kan betale sig for vores samfund at etablere værnet.

Manglende indsats overfor støj fra store kommunale veje

De største bidragsydere til støjforureningen er de store veje. Så hvad mon indsatsen skal være der?

Eneste konkrete tiltag overfor støjen fra de store kommunale veje er alm. vedligehold med støjdempende asfalt.

Men som godt illustreret på figuren [s. 23], så er en stor del af vejnettet allerede belagt med dette, og som tidligere nævnt så er effekten lavere end forventet.

De store veje er tydeligvis opgivet - de adresseres ikke reelt i planen. Snarere tværtimod. Trafikken ønskes fortættet på indfaldsvejene, støjen vil derfor stige her som naturlig men ikke i planen nævnt konsekvens.

EU Støjdirektivets hovedformål er at er at undgå eller forebygge vejstøj. Så når vejstøjen bare bliver højere og højere, så er det fordi lovgivningen er tandløs og myndighederne underprioriterer indsatsen. Det må stoppe.

Det kunne også være at EU på et tidspunkt indser at Støjdirektivet ikke leverer de støjreduktioner som var intentionen, og at Danmark helt systematisk forsømmer dette, og derfor giver lovgivningen tænder – så står vi altså med en enorm støjgæld.¹¹

Dette er faktisk allerede under overvejelse:

“The Commission will consider further actions as described in this report in relation to implementation improvements and possible measures on noise source reduction.”¹²

Politisk Forslag: Giv den ellers tandløse lovgivningen nogle tænder (lokalt for Aarhus), så kurven over støjbelastede boliger kan knækkes.

Giber Ringvej Gruppen finder generelt at planen er ukonkret. Den mangler en overvejelse omkring hvor kommunen vil fokusere sin indsats. Hvis vi igen skæver til andre kommuners

¹¹ <https://www.eea.europa.eu/da/highlights/antallet-af-europaeere-der-eksponeres>

¹² [On the implementation of the Environmental Noise Directive in accordance with Article 11 of Directive 2002/49/EC](#)

støjhandlingsplaner, kan man fx finde lister over konkrete indsatsområder, herunder fra Lyngby-Taarbæk, vist i figuren underneden.

Giber Ringvej Gruppen hæfter sig ved, at en kommune som [Lyngby-Taarbæk har 10.100 støjbelastede boliger over 58 dB](#), og har anvist fem konkrete støjskærme for estimeret 17,1 millioner kr. Til sammenligning har vi i Aarhus kommune 63.500 boliger over 58 dB [[afsnit 5, s.12](#)], og ingen konkrete planer om støjskærme.

Det virker til at Aarhus Kommune for længe siden har sat sig på bagerste række i støjbekæmpelsesbussen, og tænkt sig at bliver der, til stor skade for os alle sammen.

Indsatsområde	Skærm-længde, i meter	Pris, ca. Mill. kr.	Forbedring i SBT (støjbelastningstal)	Pris pr. reduceret SBT, kr.
Kongevejen (Virumvej – kommunegrænsen) Vejens østside ud for Birkevang Nord	220	2,2	4,9	0,4
Lyngby Omfartsvej (syd for stationen) Begge sider af vejen	555	5,6	9,8	0,6
Lyngby Omfartsvej (Lottenborgvej/I. H. Mundtsvej) Vejens østside	240	2,4	2,3	1,0
Lyngby Omfartsvej (Gartnersvinget), vejens østside	350	3,5	2,1	1,7
Lyngby Omfartsvej (ved Baune Allé), vejens østside	335	3,4	1,0	3,4
Alle projekter	1.700	17,1	20,1	0,9

Indsatsområder i Lyngby-Taarbæk

Forslag: Der bør i planen for Aarhus være en tabel med alle de store vejsegmenter, med antallet af borgere der er generet af vejstøj og oplever søvnforstyrrelser. Der skal være et overblik over antallet af alle de kendte negative helbredseffekter, herunder bl.a. iskæmisk hjertesygdom, hjerteanfald, sukkersyge, stress, kræft, tinnitus, demens alle pr år og den estimerede ekstra udgift/år på baggrund af de forøgede risici, og en plan for at sænke støjen for det enkelte vejsegment. Yderligere, bør der tilføjes en cost-benefit-analyse af planen til at sænke støjen for det enkelte vejsegment.

Manglende indsats overfor støj fra motorvejene

Et kig på støjkortet [[s.14](#)], afslører nogle af de helt store bidragsydere til støj i kommunen. Motorvej E45, Aarhus Syd Motorvejen og Djurslandmotorvejen. Men... de er ikke engang nævnt i planen! Kommunen har slået op i banen og bare givet op overfor støjen der kommer fra motorvejene.

Politisk forslag: Aarhus skal se at komme på banen og gå benhårdt efter at få reduceret hastigheden til 80 km/t på alle bynære motorveje, samt at gå efter at få støjværn på de relevante motorvejsstrækninger.

Det vil her være gunstigt, at indgå i et tværkommunalt samarbejde om at lægge pres på relevante myndigheder og folketing, fx med Gladsaxe og Gentofte.

Som sidebemærkning vil Giber Ringvej Gruppen tilføje, at 80 km/t ingenlunde er en progressiv og unaturlig hastighed for bynære motorveje, men blot sund fornuft, og endda brugt på mange bynære motorveje hos vores fartglade naboer mod syd. Fx er der 80 km/t på motorvejen i Hamborg, flankeret af tårnhøje lydmure med overhæng samt hele totale overdækninger af motorvejen, og det samme i Düsseldorf og Köln og sikkert mange andre steder. På Helsingørmotorvejen ønsker Gentofte Kommune at sætte hastigheden yderligere ned fra 90 km/t til 60 km/t.¹³

Alle andre end Aarhus synes altså at være i gang! Og i særdeleshed vores tyske naboer. Næste gang du kører på A7 mod Hamborg så overvej højden på, samt mængden af støjvolde, og ikke mindst låget der begynder at tage form over motorvejen i Hamborg. Lad os håbe at forbedringen af Østjyske Motorvej kunne kaste noget støjreducerende af sig for Aarhus, bare underligt at der ikke står noget i planen om det. Til gengæld kan vi jo så, som bilister, nyde, at vi ikke støjforurener så meget, når vi kører forbi Randers, Skanderborg og Silkeborg, der nu alle har betydelige støjværn ved motorvejen.

Manglende indsats overfor larmende køretøjer

Det er blevet motorcykeltid igen, og det minder en om, hvor uhørt meget motorcykler støjforurener. En enkelt motorcykel kan vække tusindvis af mennesker på sin tur. Overvej prisen for samfundet og omkostningen for folks helbred.

Politisk forslag: Lad os inspireret af Paris opsætte automatiske lyd-radarer og også gerne automatisk trafikkontrol. Bemærk: I Infrastrukturplanen 2035 er det sat 25 Millioner af til støj-radarer, så det vil være naturligt at lægge sig i kølvandet på dette.

Politisk forslag: Forbyd larmende køretøjer og lastbiler om natten og weekender (à la [Schweiz](#))

Politisk forslag: Der bør være fokus på at kommunens egne køretøjer er støjsvage fx med støjsvage dæk (op til 3dB forbedring), og at kommunens leverandører også er det.

¹³ [Gentofte Kommune: Forslag til Støjhandlingsplan 2024](#)

Skoler, daginstitutioner og virksomheder mangler

Mange mennesker i den arbejdsdygtige alder bruger 1/3 af døgnets timer på hverdage på en virksomhed. Mange børn bruger 1/3 af døgnets timer i skole eller daginstitution. Mange af disse ligger støjbelastede steder, men hverken skoler, daginstitutioner eller virksomheder indgår ikke i støjberegningerne [[afsnit 5, s.12](#)]. Dvs. at antallet af støjbelastede borgere reelt er højere end rapporten viser. Der er et stort mørketal.

Politisk forslag: Skoler, daginstitutioner og virksomheder skal indgå.

Manglende årlige bevillinger

Støjhandlingsplanen for Aarhus Kommune fremstår ukonkret, svært tilgængelig og underprioriteret af forvaltningen. Det er mest af alt en copy-paste af den forrige plan med få justeringer plus et ulæseligt afsnit om støjtiltagenes effekter, og den skrider langt væk af, at der ikke er afsat tilstrækkelige resurser til udarbejdelsen af den. Det er useriøst, at det eneste anerkendende nik i retning af alle de sundhedsskadelige konsekvenser som forskningen har tilvejebragt i det seneste årti, er det ulæselige kapitel 9. Det er den mest blodfattige og indholdsmæssige ringe plan af samtlige støjhandlingsplaner der pt. er sendt i høring, herunder Gladsaxe, Gentofte, Lyngby-Taarbæk.

Men det er måske også forståeligt, når området er lavt prioriteret og ikke får bevilliget nogle penge. I Giber Ringvej Gruppen mener vi ikke, at vi har råd til at blive ved med at forsømme støjområdet.

Politisk forslag: Der skal sættes betydelige faste årlige bevillinger af til støjreducerende indsatser og der skal sættes resurser af til at udarbejde en ordentlig plan.

Aarhus som 'City 30' by?

Vi står snart i en situation hvor de fleste mennesker i Aarhus Kommune er belastet af støj over WHO's stærkt anbefalede grænse på 53 dB — 168.880 personer i den "lovbestemte del af kortlægningen" + dem i resten af kommunen + personer udsat for vejstøj i virksomheder / daginstitutioner / skoler. Det virker umiddelbart som et uoverskueligt stort projekt at få bragt støjen bare lidt ned, men er det nu også det?

Prøv at overveje, om vi godt kunne tænke os følgende, effekter af et tiltag.

"Traffic fatalities and serious road crash figures dropped considerably in the first year of implementation, and the average travel speed on roads also reduced, even on roads that did not

*see any change to their speed limit. The average journey times of motorists and public transport changed only marginally, implying a steadier traffic flow compensating for the lower driving speed. There were, however, considerable **reductions in noise pollution, by up to 50%** compared to previous traffic noise levels. **Cyclists' figures also increased**, with 23% more cyclists in the morning traffic peak and 13% more in the evening traffic peak.”¹⁴*

Det er resultatet af 'City 30' i Bruxelles.

'City 30' betyder at 30 km/t er udgangspunktet i byen - altså et nyt 50km/t. Resultaterne fra 'City 30'-områderne er velunderbyggede, evidensbaserede og i særklasse.

De viser således et drastisk fald i trafikuheld, mindre trafik, mindre forurening, øget cyklisme og dermed lavere sundhedsudgifter og ikke mindst et markant fald i vejstøj, og det, endda med stort set uændret rejsetid (10 - 15 sek tillægstid for 5-10km i Bruxelles), samtidig er den folkelige opbakning efter en indkøringsfase stor.

“Nobody even dreams of questioning the 30 km/h limit: a July 1992 survey showed that only 30% of residents were in favour of the 30 Zones before they were introduced, yet only 8 months later the satisfaction rate already stood at 52%, reaching 81% in 2002.”¹⁵

'City 30'-områderne er simpelthen blevet et meget bedre sted at bo.

'City 30'-modellen i hele Aarhus-området er en realistisk mulighed for at skære den oplevede støj ned med op til 50%. Dette er velunderbygget både af 'City 30', men også i analyserne for 'Silent City'.¹⁶

Hastighederne kunne være således: 30 km/t i udgangspunktet, 50 km/t på indfaldsvejene, ringvejene samt de bynære dele af alle kommunale veje (såsom Giber Ringvej ved Mårslet og Tranbjerg, Landevejen i Tranbjerg, Hovedvejen i Kolt/Hasselager og Grenåvej ved Skæring), og 80 km/t på samtlige motorveje rundt om Aarhus.

Overraskende mange europæiske byer er allerede 'City 30'-byer: Paris, Bologna, Lille, Amsterdam, Bruxelles, Graz, Grenoble, Valencia, Zürich, Lille, Edinburgh for at nævne nogle af dem.

¹⁴ https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/resources/case-studies/brussels-city-30-changing-mobility-model-calmer-city-safe-roads-and-less-noise_en

¹⁵ <https://city30.brussels/other-30-cities-graz-austria>

¹⁶ https://gate21.dk/wp-content/uploads/2023/11/Hastighedsnedsaettelse-og-trafikstoej_2_Analyse.pdf