



STOP motorvej over Samsø

Nyhedsbrev 8, marts 2021

Kære medlemmer

Den 22. marts besøgte Kattegatforbindelsens tre modstanderforeninger Chrisitansborg. De var til møde med både højre og venstre i Folketinget. Først med Mette Thiesen fra Nye Borgerlige og senere på dagen med Enhedslistens Rasmus Vestergaard Madsen. Begge folketingspolitikere sidder i Transportudvalget og begge er meget optagede af Kattegatforbindelsen.



Her ser du fra venstre:
Hans Henrik Samuelson (Rådet for Bæredygtig Trafik),
John Holten-Andersen (NEJ til motorvej på Røsnæs),
Ulla Holm (STOP motorvej over Samsø),
Mette Thiesen (Nye Borgerlige) og
Anna Dyrvig (Østjyder mod Kattegatforbindelsen)

"Møderne var værdifulde og konstruktive" fortæller Ulla Holm: "Vi fik præsenteret vores kritik af forbindelsen og der blev drøftet forskellige aktiviteter og samarbejdsmuligheder. Vi aftalte kommende møder i og uden for Christiansborg. Begge politikere virker seriøst interesserede og tog vores bekymringer alvorligt".

Nye Borgerlige har som parti ikke taget endelig stilling til Kattegatforbindelsen, men de vil medvirke til, at den bliver ordentligt debatteret, inden der træffes en beslutning om eventuel fortsættelse.

Enhedslisten er afklaret om Kattegatforbindelsen. De er helt klart imod.

Vores repræsentanter vil fortsætte med at udvikle dialogen med folketingspolitikere fra forskellige partier.

Fra venstre Ulla Holm, Rasmus Vestergaard og John Holten-Andersen



Ved siden af det vigtige arbejde med at råbe politikerne op, forsøger vi sammen med vennerne på Røsnæs og i Østjylland, at råbe pressen op. Men trods Kattegatforbindelsens uhyre økonomiske, miljømæssige og ødelæggende konsekvenser slumrer Den Fjerde Statsmagt videre.

Ind imellem er der lyspunkter. John Holten-Andersen fra Røsnæs fik for nylig en kronik i Information. Den handler om det vanvittige tidsræs, som vi er underlagt.

Læs hans eftertænksomme betragtninger:

<https://www.information.dk/debat/2021/03/hurtigere-bevaeger-hoejhastighedssamfundet-desto-mere-spilder-tiden>

Og på mandag den 29. marts bringer Ekstra Bladet (har de lovet os) et åbent brev til Margrete Auken, hvor hun bliver bedt om at sætte Kattegatforbindelsen på dagsordenen i sit parti.



STOP motorvej over Samsø

Nyhedsbrev 8, marts 2021

I påskedagene vil der på Røsnæs og på Samsø blive delt materiale ud om Kattegatforbindelsen. Hvis du vil være med, kan du kontakte Anders Baun Sørensen på 2947 2524. Se også opslag på vores FaceBook-gruppe: **Stopmotorvej over Samsø**.

Indholdet i samarbejdet med de to øvrige foreninger er beskrevet i et fælles grundlag hvor sundhedsskadelig støj indgår. Det har vi valgt som tema i dette nummer. Og til sidst i dette nummer kan du lære to ildsjæle fra STOPMOS bedre at kende.

God læselyst!

Trafikstøj

Som et led i vores samarbejde med bromodstanderne i Øst og Vest har vi denne gang inviteret Mogens Westergaard som gæsteskribent.

Emnet trafikstøj er et af hovedkritikpunkterne i forbindelse med vores fælles motorvejsmodstand.

På side 7 kan du se hvor motorvejene og jernbanen kan komme til at ligge på Samsø. Lige meget hvilken af linjeføringerne, man kunne finde på at vælge, vil beboere blive udsat for stærk generende og for nogle beboere også sundhedsskadelig støj.

På Røsnæs og i det meste af Odder kommune (samt store dele af det øvrige Østjylland) bliver det lige så slemt. For nogle områder værre.

Mogens Westergaard,



Mogens Westergaard er læge og samarbejder med Morten Telling i FaceBookgruppen **Kattegatforbindelse – NEJ TAK**

Mogens har hverken bopæl eller sommerhus i de truede områder men er stærkt motiveret modstander af Kattegatforbindelsen:

"Jeg støtter modstanden mod dette sindssyge projekt ud fra en mere generel holdning om, at vi skal passe på vores miljø."

Mogens' artikel er herunder forkortet, men du kan finde den detaljerede og nuancerede version med kildehenvisninger på hjemmesiden:

<https://Kattegatforbindelsenejtak.dk>

Der er et spørgsmål, som længe har naget mig, og mange andre, tror jeg:

Hvorfor er så mange danskere (og europæere for den sags skyld) udsat for stærkt generende og sundhedsskadelig trafikstøj, endda i stigende grad, når vi nu gennem mange år har haft miljømyndigheder, som har viden og ressourcer og har fastsat støjgrænser for trafikstøj til beskyttelse af os borgere i Danmark (og Europa)?



STOP motorvej over Samsø

Nyhedsbrev 8, marts 2021

Jeg er ikke sikker på, at jeg kan komme med et godt svar på dette spørgsmål, men jeg vil gerne dele nogle tanker og data omkring det.

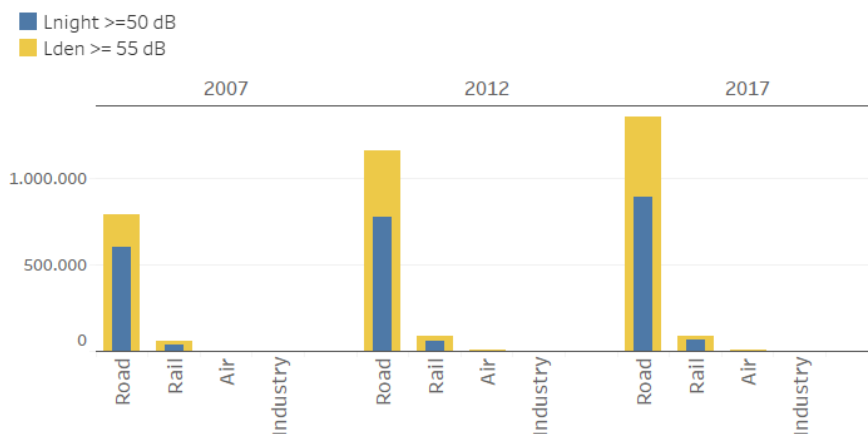
Trafikstøj er et af vores største miljøproblemer. I en stor europæisk undersøgelse fra 2011 kom trafikstøj ind på en delt andenplads på linje med passiv rygning. Kun luftforureningen med små partikler vurderes som et større miljøproblem.

Passiv rygning har man siden bekæmpet aggressivt og med nogenlunde held. Mindre aggressiv og mindre heldig har man indtil videre været med bekæmpelse af trafikstøj.

Ifølge en landsdækkende opgørelse i 2012 er 1,4 millioner borgere i Danmark udsat for trafikstøj som overstiger Miljøstyrelsens vejledede støjgrænse. Tæt på en fjerdedel af befolkningen udsættes med andre ord for skadelig støj. Selvom der i mellemtiden er sket en støjreduktion i de mest belastede områder, er antallet af boliger som overstiger støjgrænserne steget i andre områder.

Kigger man på den 5-årige støjkortlægning, som alle EU-lande er forpligtet til at gennemføre, ser man en kontinuerlig stigning i støjbelastning i Danmark hen over årene 2007, 2012 og senest 2017.

Figur 1: Antal borgere i Danmark, som er udsat for trafikstøj over EU's støjgrænser



Støjgener og helbredsskader

Støj er uønsket lyd. Støj kan give høreskader. Dette er en direkte helbredsskade af støj, som man især har fokus på indenfor arbejdsmiljøområdet.

Støj i det udendørs miljø domineres af trafikstøj. Overvejende vejstøj og i mindre, men ikke uvæsentlig grad også jernbanestøj og flystøj. Trafikstøj giver sjældent direkte høreskader. Det er imidlertid psykisk generende, endda stærkt generende for mange. Trafikstøj giver også (over tid) indirekte helbredsskader i form af somatiske sygdomme som blodprop i hjertet, blodprop i hjernen, diabetes, kræft og for tidlig død. Listen over helbredsskader vokser i takt med, at forskningen på området gør fremskridt.

Trafikstøj virker sundhedsskadeligt på to måder:

1. Stress og irritation, som trigger det autonome nervesystem, det endokrine system (hormonerne), immunsystemet og stofskiftet. Ligesom det sker i en faresituation, hvor en trussel enten skal bekæmpes eller undviges. Dette belaster organismen og kan kun tåles i kort tid ad gangen.



STOP motorvej over Samsø

Nyhedsbrev 8, marts 2021

Ved langvarig konstant alarmberedskab på grund af langvarig udsættelse for trafikstøj tager organismen blivende skade.

2. Forstyrrelse af nattesøvnen. Det er velkendt gennem mange år, at søvnforstyrrelser med afkortning af den dybe søvn, hvor man restituerer organismen, er en risikofaktor for hjertekarsygdom og diabetes.

I Danmark har man længe kendt til for tidlig død som følge af trafikstøj. Miljøstyrelsen vurderede i 2003, at mellem 200 og 500 personer dør for tidligt som følge af helbredsskader, som skyldtes trafikstøj. Tallet er formodentlig endnu højere, men jeg kender ikke til nogen nyere dansk opgørelse.

Det europæiske miljøagentur, EEA, udsendte i 2020 rapporten: "Environmental noise in Europe", som tegner et aktuelt billede for hele EU:

- 12.000 tilfælde af for tidlig død. I gennemsnit 11,5 år før forventet levealder
- 48.000 tilfælde af blodprop i hjertet.
- 22 millioner er stærkt generet af trafikstøj
- 6,5 millioner har kroniske søvnforstyrrelser
- 12.500 børn med indlæringsvanskeligheder (undersøgelse vedrørende flystøj specifikt)

Støjgrænser

Når myndigheder og sundhedsorganisationer fastsætter eller anbefaler støjgrænser er det for at beskytte borgerne mod generende og sundhedsskadelig støj.

Danske støjgrænser

Miljøstyrelsen har fastsat vejledende støjgrænser for trafikstøj fra vej, jernbane og fly i de områder, hvor vi bor og færdes. For vejstøj i boligområder er grænsen 58 dB, det som vi kalder 58 Decibel

Den støjindikator (støjmål), som anvendes, er et vægtet døgn gennemsnit, hvor støj om aftenen og natten tillægges større vægt, da det er mere generende og skadeligt end støj om dagen. Støjgrænsen er et årgennemsnit. Dage og tidspunkter med meget højere støjbelastning bliver hermed udignet over året af dage og tidspunkter med mindre støj. Alle støjgrænser i det følgende er beregnet som årgennemsnit.

De vejledende støjgrænser er ikke juridisk bindende. Der findes ikke støjgrænser for, hvor meget trafikken på vejene må støje. Støjgrænserne siger kun, hvor meget vejstøj boligområderne må udsættes for. Det er modsat vindmøller, hvor der er bindende grænser for, hvor meget de må støje. Ved anlæg af nye veje fokuserer man derfor på, at boligområder ikke belastes ud over de vejledende støjgrænser.

Det gælder dog kun nye veje og nye boligområder. Planloven kræver 10 års fremskrivning af støj baseret på forventet trafikudvikling. Men de 1,4 million borgere, som oplever problemer med støj fra eksisterende veje, er næsten overladt til sig selv.

EU støjgrænser – og Danmarks forhold til disse

EU har fastsat støjgrænser på 55 dB i døgn gennemsnit og 50 dB om natten, hvilket er lavere end de danske støjgrænser. De skal bruges til 5-årige støj kortlægninger, som medlemslandene er forpligtet til at udføre og derefter følge op med støjhandlingsplaner.



STOP motorvej over Samsø

Nyhedsbrev 8, marts 2021

Medlemslandene dog ikke forpligtet til at bruge EUs støjgrænser til støjregulering i egne lande.

WHO støjgrænser – og Danmarks forhold til disse

Verdenssundhedsorganisationen WHO anbefalede i 2018 støjgrænser for trafikstøj på 53 dB i døgn gennemsnit og 45 dB om natten, hvilket er væsentligt lavere end de danske støjgrænser og også noget lavere end EUs støjgrænser.

Miljøstyrelsen valgte ikke at implementere disse, og begrundede det med, at WHO's anbefalinger delvist byggede på data fra alpine og asiatiske lande, hvor støjforholdene ikke svarer til danske forhold.

Ved genberegning af WHO's data minus de nævnte alpine og asiatiske data, har Miljøstyrelsen fundet, at de resterende data støtter de gældende danske støjgrænser.

Et samlet overblik over de aktuelle støjgrænser fremgår af følgende tabel:

	WHO Anbefalede støjgrænser	EU støjdirektiv Støjkortlægning til støjhandlingsplaner	DK Miljøstyrelsen Boligområder Vejledende støjgrænse
Vejstøj	$L_{den} < 53 \text{ dB}$ $L_{night} < 45 \text{ dB}$	$L_{den} \geq 55 \text{ dB}$ $L_{night} \geq 50 \text{ dB}$	$L_{den} < 58 \text{ dB}$
Jernbanestøj	$L_{den} < 54 \text{ dB}$ $L_{night} < 44 \text{ dB}$		$L_{den} < 64 \text{ dB}$
Flystøj	$L_{den} < 45 \text{ dB}$ $L_{night} < 40 \text{ dB}$		Boliger nær flyveplads: $L_{den} < 45 \text{ dB}$ Boliger nær lufthavn: $L_{den} < 55 \text{ dB}$

L_{den} og L_{night} er støjindikatorer for henholdsvis døgn gennemsnit og nat

Datagrundlag for støjgrænser

Det er de psykiske støjgener, målt i store spørgeskemaundersøgelser, der ligger til grund for de døgn gennemsnitlige støjgrænser, både for de danske, EUs og WHO's støjgrænser. Søvnforstyrrelser danner grundlaget for de natlige støjgrænser, hvor disse anvendes.

De danske og EUs støjgrænser er baseret på de samme data fra en stor hollandsk undersøgelse fra 2001. Danmark har lagt grænsen på det støjniveau, 58 dB, hvor 9 % af deltagerne følte sig "stærkt generet" af støjen, mens EU valgte at lægge grænsen på 55 dB, hvor 6 % af deltagerne følte sig "stærkt generet" af støjen.

De samme data kan altså tolkes forskelligt og være grundlag for forskellige støjgrænser.



STOP motorvej over Samsø

Nyhedsbrev 8, marts 2021

WHO inddrog et langt større datasæt af forskningsresultater og fandt, at ved et støjniveau på 53 dB var der 10 % af deltagerne i gennemsnit, som følte sig "stærkt generet" af støjen. Men der indgik som nævnt delvist data, som Miljøstyrelsen ikke fandt relevant for Danmark.

Risikoen for somatiske sygdomme og for tidlig død indgår ikke direkte i nogen af de ovennævnte støjgrænser. Man kan sige, at de indgår indirekte i den udstrækning, der er sammenhæng mellem psykisk støjgene og søvnforstyrrelse på den ene side og somatisk sygdom og for tidlig død på den anden side. Hvis man holder støjen under den psykiske genegrænse må man forvente også at reducere somatisk sygdom og for tidlige død.

Det er dog ikke det samme, som at acceptere de gældende støjgrænser. Forskningen kommer stadig med nye resultater, og med tiden vil man forventeligt kunne medregne flere relevante risikofaktorer ved fastlæggelse af støjgrænser. Desuden har de gældende støjgrænser en række mangler, som bør adresseres.

En nyere dansk undersøgelse tyder på, at der er forskel på om støjen kommer fra byveje eller motorveje. En langt større andel af deltagerne følte sig stærkt generet af motorvejsstøj end den andel, der følte sig stærkt generet af støj fra byveje. Selvom støjniveauet var det samme.

Man har gjort sig umage med at forklare fænomenet. En foreslået forklaring er, at der er flere huse med langs motorvejene end langs byveje. Også andre forklaringer er foreslået. Men det korte af det lange er, at motorvejsstøj åbenbart er i særklasse generende for motorvejens naboer. Det bør vel ikke bortforklares, men løses med støjgrænser, som bør nedsættes for boliger langs motorveje.

Desuden bør de vejledende støjgrænser gøres juridisk bindende, og de bør ikke kun beregnes som et årgennemsnit, men også som maksimumsgrænser. Der bør indføres natlige støjgrænser, som bedre tager højde for støjmønsteret om natten med pludselig og kortvarig støj på baggrund af stilhed. En støj, som vækker en sovende, men ikke tæller ret meget i et døgn gennemsnit.

Der kan også stilles spørgsmål ved om en støjgrænse, der accepterer at 9 % af borgerne er "stærkt generet" af støjen, er rimelig. Der er jo også en stor gruppe som er "generet" af samme støj. EU valgte i sin tid en grænse svarende til at 6 % var "stærkt generet" af støjen.

Man kan også spørge endnu engang om Miljøstyrelsens diskvalificering af WHO's anbefalinger om lavere støjgrænser er sket på et helt relevant grundlag.

Dette er blot nogle af de ting, man måske kunne udfordre de høje danske vejledende støjgrænser på.

Faktaboks

Decibel forkortes dB. Decibelskalaen er logaritmisk. Det betyder, at forskelle på nogle få dB kan være væsentlige ændringer i støjbelastningen. En fordobling eller halvering af lydenergien (intensiteten) svarer til 3 dB. En ændring af denne størrelse er hørbar. En fordobling eller halvering af lydtrykket svarer til 6 dB. En ændring af denne størrelse er tydeligt hørbar. En fordobling eller halvering af den subjektive hørestyrke svarer dog til ca. 10 dB. Hjemmesiden <https://roligbolig.dk/> indeholder en mængde nytte information om støj, decibel etc. inklusive et meget instruktivt Støjbarometer, som fint illustrerer decibelskalaen <https://roligbolig.dk/sadan-maler-man-stoj/>

Mogens Westergaards artikel er her redigeret. I den oprindelige er der også en række gode kildehenvisninger. Se : <https://kattegatforbindelsejntak.dk/trafikstoej-et-af-vores-stoerste-miljoeproblemer/>



STOP motorvej over Samsø

Nyhedsbrev 8, marts 2021

To af vores ildsjæle

Medlemmerne bør kender deres bestyrelse. Denne gang præsenterer vi formanden og sekretæren.

Formand i STOPMOS: Anne Grethe Olsen



Translatør i engelsk, har arbejdet som:

- teknisk forfatter,
- oversætter,
- chef- og forskningssekretær

Arbejder nu som frivillig i Samsø Bredbånd og IT

Har boet på Christianshavn og i Gothersgade i København i mange år.

Siden 2010 bosat i Kolby i et hus, som vi købte som fritidshus i 1995.

Jeg er imod en Kattegatforbindelse af mange årsager.

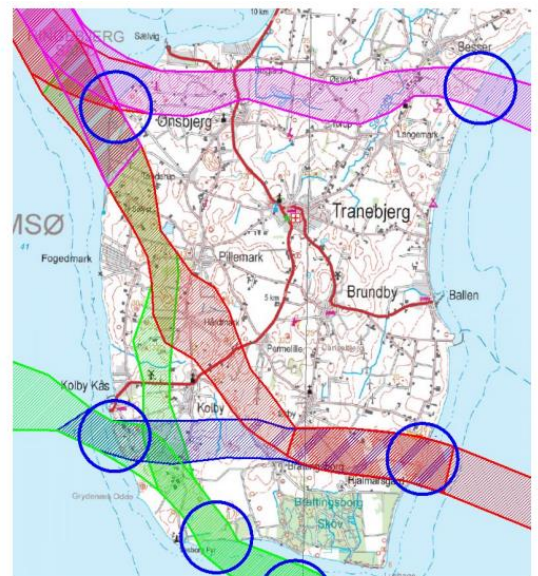
Faktisk kan jeg ikke se en eneste grund til, at vi skal have endnu en motorvej i Danmark. Der er rigeligt med asfalterede veje i allerede. Danmark er et af de lande, der har flest km motorvej pr. indbygger.

Jeg har boet i et støjmiljø en stor del af mit liv. Støj udgør en stor belastning for mennesket. Nu nyder jeg freden og stilheden på Samsø. Her er mørkt om natten, og man kan altid høre naturens lyde.

Og man sejler til en ø, for så når sjælen at falde til ro.

En motorvej fra Aarhus til København vil ødelægge et stort område af Østjylland, hvor der i øjeblikket også er stille og roligt.

- Hele den sydlige del af Samsø vil blive gennemløbet af en støj- og lyskorridor, som for altid vil ødelægge øens særpræg
- Øens landsbyer ligger tæt, og med de foreslåede korridorer vil mange af dem blive udsat for støj- og lysforurening
- Kolby, hvor jeg bor, undgår ikke en motorvej – enten syd for, vest for eller øst for byen
- Det samme gælder Ørby, Hårdmark, Permelille, Kolby Kås, Vesterløggen, Pillemark, Tanderup og Sælvig
- Og Røsnæs vil blive flækket på langs.



Figur 9-7 Korridorer på Samsø

For ikke at tale om klimabelastningen i anlægningsfasen: produktion af cement udleder meget CO₂, mange arbejdsmaskiner udleder meget CO₂, og produktion af stål til broen udleder meget CO₂.

Ressourcebehovet i anlægsfasen er også stort – og der er mangel på grus i flere lande, ikke bare i Danmark.



STOP motorvej over Samsø

Nyhedsbrev 8, marts 2021

Halvdelen af dem, der vil benytte en kommende motorvej mellem Aarhus og København vil være til fritidstransport. Det er simpelt hen ikke rimeligt at anlægge en motorvej for at folk kan komme hurtigere på besøg hos børn/børnebørn eller komme til en fodboldkamp i den anden ende af landet på bekostning af mennesker, natur og miljø.

- og det bliver enormt dyrt.

For ikke at tale om at man ikke kan finde parkeringspladser i København eller i Aarhus. Så tag dog toget i stedet! Kom veludhvilet frem og få noget fra hånden under togturen.

Sekretær i STOPMOS: Lars Nikolaisen



Lars er maskiningeniør, og har i mange år arbejdet med bygning af og rådgivning for kedelanlæg til kraftværker og fjernvarmeværker, der bruger biomasse som brændsel.

I starten var det på Vølund Energiteknik i Esbjerg. I de senere mange år arbejdede jeg på Teknologisk Institut i Århus.

Da Samsø Energi Ø blev startet for godt 20 år siden, lavede jeg budgetter for de 3 fjernvarmeværker, der blev bygget.

På billedet har Lars rustet sig til kampen mod Kattegatkomiteen

Min tilknytning til Samsø startede tilbage i 1961 hvor jeg som teenager var på sommerferie med mine forældre i Ballen. Siden er jeg kommet tilbage til Samsø mange gange, særligt da jeg boede i Bjerager tæt ved Hou. Jeg købte hus i Tranebjerg i 2015, og flyttede til øen året efter.

Som bestyrelsesmedlem i **Stop motorvej over Samsø** og som medlem af **Nej til motorvej på Røsnæs** har jeg selvfølgelig teknikerens syn på, at broen er en katastrofe. Det er forøgelse af biltrafik på bekostning af vækst i kollektiv trafik. Men jeg har samtidig også holdningen til, at en motorvej over Røsnæs, Samsø og Østkysten af Odder er en skandaløs ødelæggelse af natur samt ødelæggelse af livskvalitet for de tusindvis af mennesker, der bliver påvirket af denne unødvendige mastodont.

I 1972 (i gamle dage!) skrev jeg den første kronik i Politiken mod den også dengang voksende biltrafik i Danmark. I perioden 2012 til 2014 skrev jeg artikler imod en motorvej over Kattegat, men på det tidspunkt var det kun tekniske fagblade der interesserede sig for sagen.

Jeg råbte for døde øren blandt Folketingets medlemmer.

Jeg tror på en "passende" balance mellem kollektiv trafik og privatbilisme. Kig på Schweiz, for eksempel. Her kan du køre i både tog, bus og bil til selv den mindste flække. Denne balance er komplet uden af ligevægt i dagens Danmark i bilens favør.

Og ubalancen bliver katastrofalt øget til bilens fordel, hvis dette monster bliver bygget.

NEJ TIL MOTORVEJ OVER KATTEGAT siger Lars.

Og det er vi helt enige i! God påske ønskes af bestyrelsen i STOP motorvej over Samsø.