

Hørings svar fra Hulvejens Grundejerforeningen til miljøvurdering ifbm. etablering af Ny Nibevej.

I henhold til at denne høringsperiode og Foroffentlighed omhandler planlægning og indholdet til den kommende miljøvurdering. Så vil vi i vores grundejerforening forholde os til det grundlag der ligger foran beslutningerne omkring selve tilslutningen.

Trafiktal og usikkerheder

Der ligger forud for politikernes beslutning om tilslutning til Vestre Primærvej en digital trafikberegning der kigger på trafikstørrelse og fordeling over tid. Altså en indikativ størrelse, som man herefter skal ind og tolke på som trafikplanlægger.

Vi har på et møde i kommunen d. 4. April 2022 været inviteret forbi til en snak om processen indtil nu og frem i projektet. Her bemærkede og omtalte vi usikkerhederne på trafikmodelberegningerne og har sidenhen fået en redegørelse fra rådgiveren for hvordan brugen af disse beregninger er i praksis;

“Det er rigtig svært at sige noget konkret om de forventede usikkerheder på tallene. Det afhænger meget af modellens kalibrering, nettets kompleksitet og trafiksituationen på den pågældende strækning. Modelberegninger giver et overordnet billede af trafikens forventede fordeling og størrelsesorden, men ikke præcise angivelser af trafikken et bestemt sted. Som udgangspunkt er kortene derfor også arbejdsredskaber, der kræver en tolkning af en trafikplanlægger, og ikke noget som borgere eller andre udenforstående bør kigge på, hvis der er fare for at de overtolker budskabet.

På Vestre Primærvej er de trafikale ændringer ikke meget store, ligesom trafikken i modellen udgøres af en række forskellige bidrag. Usikkerheden kan derfor være relativt stor på de viste tal. De vil med rimelighed kunne afrundes til hele 250 eller 500, men så er der risiko for at der pludselig er 500 biler et sted og 0 biler i forlængelse af, hvilket heller ikke er hensigtsmæssigt.”

Det er altså almindelig praksis ifølge rådgiveren at tolke på trafiktallene.. Det er interessant at kigge på de her trafiktal som et grundlag for en beslutning, når de i meget høj grad har store udsving i kvalitet, er usikre og i nogle tilfælde er decideret mangelfulde.

Se vores kommentarer og sammenligning af de fremskrevne trafiktal i vedhæftede bilag [“Trafiktal Ny Nibevej.pdf”](#)

Miljøvurdering eller belastning

Det nye forslag om tilslutning til Vestre Primærvej tilføjer i udgangspunktet en ekstra rundkørsel til vejnettet få 100 meter fra en allerede etableret fordelingsnøgle. Med en ekstra rundkørsel tilføjes også en stor portion nedbremsninger, tilsvarende ekstra accelerationer, partikudledning og emission. Vil vi miljømæssigt stå bedre med to rundkørsler? Og hvad er prisen?

Resultatet vil også blive flere biler indenfor 50 meter til vores boligområde og selvsagt en tilføjelse støj mæssigt, til et ikke i forvejen skønt billede med Ambercon larmende i baghaven.

Teoretisk set vil den nye vej ikke overstige de 58db som Miljøministeriet synes er rart at lytte til, men der er lang vej fra teori til praksis og fra pludselig larm til konstant summen, hvorfor vi også har en parallelt behandlet sag med støjgener fra vores erhvervsnaboer, hvor støjgrænsen for ”Ekstern Støj fra virksomheder” i øvrigt er lave 40db. En teoretisk støj beregning tager i det eksempel ikke omkringliggende støjgener og faktorer med i beregningen og vi må anmode om, at man forholder sig til en sådan beregning i praksis, da VVM redegørelsen skal vurdere støjbelastning på boliger, så det er muligt at rundkørslen - på grund af accelerationer, støjer mere end 58 db hos de tætteste beboere. Vi skal blot bede om at det bliver undersøgt.

I Hulvejens Grundejerforening antager vi, at det i foroffentligheden og den egentlige høring i processen vil forblive et fornuftigt og godt samarbejde med et højt kommunikationsniveau. Også selvom indholdet fremstår som en allerede truffet afgørelse, hvor det er svært som borgere, at have større tiltro til at eventuelt input vil indgå med nogen vægt.