



Det Grønne Råd er oprettet som et forum for dialog og samarbejde mellem borgerne, interessegrupper og kommunens politikere og administration om klima-, natur-, energi- og miljøspørgsmål.

Vælg grundejere til Det Grønne Råd

Valget til Det Grønne Råd i Hvidovre Kommune foregår onsdag den **12. december 2018 kl. 17 – 19** i **Multihusets Cafe, Center for Plan og Miljø** på **Høvedstensvej 45** i Hvidovre.

Grundejerforeningerne har mulighed for at få valgt fire medlemmer og fire suppleanter til rådet i perioden 2018 – 2022. Grundejerforeningernes bestyrelsesmedlemmer og andre udpegede medlemmer af foreningen har mulighed for at opstille til valget.

Det Grønne Råd er oprettet som et forum for dialog og samarbejde mellem borgerne, interessegrupper og kommunens politikere og administration om klima-, natur-, energi- og miljøspørgsmål. I rådet skal idéer til tiltag kunne præsenteres, behandles og videregives til udvikling af arbejdet i retning af bæredygtighed indenfor disse områder. Rådet holder møde fire gange om året. Medlemmerne sidder for en 4-årig periode.

Derfor kom og stem på en kandidat fra SGHs bestyrelse, som opstiller følgende:

Anders Aalund, Nørremarksvej 6, 2650 Hvidovre, Grf. Hvidovre Kirkeby, aalund@oncable.dk og
Flemming Juel Mikkelsen, Menelaos Boulevard 52, 2650 Hvidovre, Grf. Bredevang,
flemming.j.mikkelsen@mail.dk

”Vil man som grundejer i kommunen have indflydelse på vigtige spørgsmål om, hvordan Hvidovre Kommune bliver en mere grøn og bæredygtig kommune, ja så er det vigtigt at stemme på en kandidat, der ønsker at præge denne udvikling på en balanceret måde,” siger formand for SGH, Flemming J. Mikkelsen.

Kommissorium for Det Grønne Råd findes på kommunens hjemmeside:

<https://www.hvidovre.dk/Politik/dagsordener-og-referater-fra-kommunalbestyrelsen-og-udvalg/andre-udvalg/det-groenne-raad>

Tyst asfalt, støjskærme, 40 km/t og stedsegrønne træer



Efter SGHs opfattelse haster det med en egentlig langsigtet strategi, som blandt andet bør indeholde at få støjdæmpende asfalt på alle gennemgående veje, der har en hastighedsbegrænsning på 60 km/timen og derover - (ved hastigheder under 60 km/t virker støjdæmpende asfalt ikke).

Resumé: Sammenslutningen af grundejerforeninger i Hvidovre Kommune, SGH, foreslår i et hørings svar til kommunens støjhandlingsplan en række foranstaltninger gennemført, der kan være medvirkende til at reducere støjen i kommunen: Midlerne er støjbekæmpende asfalt på veje med 60 km/t og derover, 40 km/t hastighedsbegrænsning på samtlige ikke-gennemgående veje, flere støjvolde og støjskærme samt beplantning af støjvolde med stedsegrønne træer. Nedenfor ses hele SGHs hørings svar:

Hørings svar til Hvidovre Kommunes forslag til Støjhandlingsplan 2018 – 2023

Hvidovre Kommune er en meget støjplaget kommune. Ifølge Vejdirektoratets opgørelse er der næsten 8.000 (7.924) boliger med en støjbelastning på 58 dB eller derover, hvilket er Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for vejstøj ved boliger. I Danmark betragtes en bolig som støjbelastet, når vejstøjniveauet overstiger den vejledende grænseværdi.

Kommunens geografiske nærhed til København betyder, at store statsveje gennemskærer kommunen – primært Amagermotorvejen og Holbækmotorvejen. Desuden er der tre jernbanelinjer, der krydser Hvidovre Kommune. Dette giver også en masse støj.

Ifølge verdenssundsorganisationen WHO er støj stressfremkaldende, hvilket forøger risikoen for helbredseffekter. Ifølge WHO kan trafikstøj medføre gener og helbredseffekter som kommunikationsbesvær, hovedpine, søvnbesvær, stress, forøget blodtryk, forøget risiko for hjertesygdomme og hormonelle påvirkninger på de mennesker, der bor tæt på støjen.

Tungt belastet

Når Hvidovre Kommune er så belastet af trafikstøj, er der al mulig grund til at både stat og kommune lægger en langsigtet plan for, hvordan støjen bekæmpes mest effektivt. Trafikken stiger år for år, og det samme gør støjen. Lad os nævne et eksempel: Amagermotorvejen blev bygget i 1983 med to spor i hver retning og med en forventet daglig trafik på 30.000 biler, når hele Amagermotorvejen og Centrumforbindelsen var anlagt.

I dag viser Vejdirektoratets egne optællinger, at der dagligt kører 100.000-115.000 biler på Amagermotorvejen. Samme mønster tegner der sig ved Holbækmotorvejen, hvor trafikken også stiger markant år for år. Og inden længe tages den ny jernbane mellem København og Ringsted i brug, og den krydser tværs gennem Hvidovre, hvilket betyder, at der er tre jernbaneforbindelser gennem kommunen.

I et høringsvar til Vejdirektoratets Støjhandlingsplan 2018 – 2023 har SGH gjort opmærksom på, hvilke støjdæmpende foranstaltninger, der er påkrævet omkring disse store infrastrukturanlæg. Det drejer sig blandt andet om støjdæmpende asfalt, nedsættelse af hastigheder til 90 km på motorveje, støjskærme og støjvolde, som også foreslås beplantet på toppen med nåletræer, der er dels støjdæmpende og dels tæller positivt i CO2-regnskabet.

Når det er sagt, mener vi i SGHs bestyrelse, at Hvidovre Kommune fortsat har en lang række opgaver, som kommunen kan gennemføre på kommuneveje for at etablere et mindre støjende klima til glæde for kommunens borgere.

Langsigtet strategi

Efter SGHs opfattelse haster det med en egentlig langsigtet strategi, som minimum bør indeholde følgende foranstaltninger gennemført for at mindske den stigende støj fra den øgede trafikbelastning:

- at få ny støjdæmpende asfalt på alle gennemgående veje, der har en hastighedsbegrænsning på 60 km/timen og derover - (ved hastigheder under 60 km/t virker støjdæmpende asfalt ikke).
- at få gennemført hastighedsbegrænsning på 40 km/t på samtlige kommunens veje, der ikke er gennemgående primærveje – (lav hastighed støjer mindre).
- at få forhøjet de nuværende støjvolde/støjskærme.
- At få etableret nye støjvolde/støjskærme der, hvor trafikbelastningen er høj, men hvor støjdæmpende foranstaltninger ikke eksisterer i dag
- at få plantet store grantræer/fyrretræer øverst på alle støjvolde. Træer er støjdæmpende, og de tæller positivt i CO2-regnskabet.



El-biler, hybridbiler, selvkørende biler og delebiler indgår i regeringens langsigtede strategi, og den udfordring bør Hvidovre Kommune tage op allerede nu for at være bedst gearet til fremtiden.

Sådan udvikles en bæredygtig trafik i Hvidovre

Resumé: SGH har i november afgivet et høringsvar til Hvidovre Kommune om den fremtidige trafik, hvor der blandt andet peges på, hvordan den kollektive trafik og den individuelle trafik kan optimeres og forbedres samtidig med at miljøet skånes mest muligt. Nedenfor ses hele SGHs høringsvar:

SGHs høringsvar til nye trafikstrategi

Sammenslutningen af grundejerforeninger i Hvidovre Kommune, SGH, er tilhænger af en fortsat udvikling af alle former for både kollektiv og individuel trafik i kommunen. Der er behov for begge dele, og det er vigtigt, at de forskellige trafikformer supplerer/implementerer hinanden.

Det overordnede mål er, at trafikken skal afvikles så sikkert og effektivt som muligt, at CO2-udviklingen reduceres, og at trafikken støjer meget mindre end i dag, hvad enten man færdes til fods, på cykel eller i et køretøj forsynet med en motor.

Troværdig politisk vilje til ny trafikstrategi

Til brug for dette skal der udarbejdes en overordnet – både kortsigtet og langsigtet – trafikstrategi, hvor der både sættes faste deadlines og demonstreres politisk vilje til at afsætte penge til at gennemføre de beslutninger, som træffes på trafikområdet. Hvidovre Kommune har tidligere udarbejdet denne type strategier (i 1999), og de er alle uden undtagelser endt i en kontorskuffe, hvor ingen efterfølgende har skænket dem en tanke.

Primært er der simpelthen behov for, at kommunalbestyrelsen demonstrerer en troværdig vilje til at udarbejde og gennemføre en overordnet strategi, der udvikler både den kollektive og den individuelle trafik.

(1) KOLLEKTIV TRAFIK

Den kollektiv trafik skal fortsat udvikles til gavn for de daglige brugere, og for dem, der bor i kommunen men som ikke nødvendigvis bruger disse transportmidler hver eneste dag.

Det vil sige flere sammenhængende trafiklinjer, der forbinder hinanden i et fintmasket net. Det være sig busser, letbane, s-tog etc, og fokus skal være på, at det skal være så nemt som muligt at benytte disse trafiklinjer.

Desuden skal de støje så lidt som muligt, forurene så lidt som muligt, hvorfor eldrevne busser og tog samt førerløse transportmidler med nemme tilslutningsmidler til andre trafikformer skal fremmes mest muligt.

Her er det også vigtigt, at der udvikles ordentlige p-forhold til individuelle trafikanter, der kan parkere sikkert og derefter pendle videre med de kollektive systemer.

(2) INDIVIDUEL TRAFIK

Men SGH mener imidlertid ikke, at den kollektive trafik kan erstatte den individuelle trafik, hvorfor der fortsat skal være stor fokus på denne. Den skal udvikles yderligere. Målet må være, at få den kollektive og den individuelle trafik til at komplementere hinanden, så kommunen bliver en infrastruktur-mæssig fremtidssikret kommune. Infrastrukturen er helt afgørende for kommunens økonomiske udvikling.

Mere end 18.000 Hvidovre-borgere og mere end 20.000 pendlere udefra færdes ifølge Cowi dagligt i trafikken her i kommunen. Hertil kommer alle de trafikanter, som transporterer sig rundt i kommunen i deres fritid, ferier, til sociale arrangementer, indkøb og lignende.

På niveau med de bedste

For den gående og cyklende trafik er forholdene i Hvidovre Kommune generelt gode. Fortov, fodgængerovergange og cykelstier er veludviklede, og det samme må siges om muligheden for at cykle på sikre cykelstier, belysning af disse samt parkering af cykler.

Hvis prognoser om, at tilflyttere til kommunen fortrinsvis er unge mennesker, der flytter fra Københavns Kommune, ankommer med en mere cementeret cykelkultur, er rigtig, skal cykelfaciliteter selvfølgelig holdes ajour, så de svarer til den til enhver tid gældende standard i de bedste cykelkommuner.

Biltrafikken skal fortsat udvikles

For biltrafikken, som efter SGHs opfattelse er helt afgørende for Hvidovre Kommunes fortsatte økonomiske udvikling, er der fortsat meget tilbage at ønske for at kommunen kan opfattes som optimal.

SGH har i mange år plæderet for, at der gennemføres en nedsættelse af hastigheden på alle lokalveje til 40 km/t, mens hastigheden på de primære trafikveje som eksempelvis Avedøre Havnevej og Gammel Køgevej bibeholdes for at trafikken kan afvikles i et stabilt tempo.

Hastighedsdæmpende foranstaltninger

Men for at nedsætte hastigheden på lokalvejene, kræves det at samtlige veje bliver udstyret med hastighedsdæmpende foranstaltninger, og det betyder, at kommunen finansierer dette initiativ. Som det fungerer i dag har kommunen siden 2011 forsøgt at lægge hovedparten af udgifterne over på grundejerne, hvilket på alle måder er helt uacceptabelt.

Alle borgere i det her land betaler til vejvedligeholdelse via skatten, hvilket er et godt princip. I Hvidovre tilfælde betyder den nuværende fremgangsmåde med at grundejerne skal finansiere 75 pct. af udgifterne, at trafiksaneringen sker helt tilfældigt og uden noget egentligt overordnet mål. Reelt er trafikikkerheden på villavejene privatiseret, og det er kun de grundejerforeninger, der har godt råd, som får trafiksanering.

Det er ikke hensigtsmæssigt set med de overordnede briller på, og kommunen bør ændre dette princip hurtigst muligt, så det er muligt at lave en overordnet strategi, som kan implementeres over nogle år. Det øger trafikikkerheden, og nedsætter både støj- og CO₂-udledning.

Sorte pletter prioriteres

I sin overordnede trafikstrategi bør Hvidovre Kommune også fortsat fokusere på, at udbedre forholdene omkring de såkaldte sorte pletter i kommunens infrastruktur. Det vil sige anvendelse af ressourcer til en ændring af forhold og trafiksystemer de steder, hvor der sker flest uheld. Det er samfundsmæssigt en rigtig god ting.

Fremtidens biler

El-biler, selvkørende biler og delebiler indgår i regeringens langsigtede strategi, og den udfordring bør Hvidovre Kommune tage op allerede nu for at være bedst gearret til fremtiden.

Det vil sige etablering af standere, hvor el-bilerne kan oplades, etablering af specifikke p-pladser for både el-biler og delebiler, hvor der altid er kapacitet til disse biler. Nøgleordet i disse bestræbelser skal være, at det skal være let og tilgængeligt at anvende disse nye typer køretøjer, så det bliver attraktivt at benytte dem.

Julen er på vej

Som alle ved, nærmer julen sig med hastige skridt, så derfor vil vi i SGHs bestyrelse ønske alle foreningens medlemmer en

Glædelig jul og godt nytår



SGHs bestyrelse

December 2018

www.sgh.nu