

4.
Sammenslutningen af grundejer-
foreninger i Gladsaxe Kommune

Bagsværd den 17. august 2018.

Hørings svar til Gladsaxe strategien 2018-2022

fra

Sammenslutningen af Grundejerforeninger i Gladsaxe Kommune

Det er altid godt for en kommune at ledelsen har gjort sig tanker om hvordan man ønsker den skal udvikle sig i fremtiden. Med Gladsaxe strategien 2018-2022 har man valgt at lade sig lede af seks af FN's sytten verdensmål for bæredygtig udvikling. De er valgt ud fra de udfordringer, som politikerne i byrådet finder man står overfor i kommunen. Da det er globale mål, er de nødvendigvis formuleret meget bredt, og ingen kan vel være imod dem. Men spørgsmålet er hvordan de implementeres lokalt i Gladsaxe kommune.

I hørings materialet gennemgås i meget brede vendinger hvad man vil og hvordan det nås indenfor de seks udvalgte mål. Der afsluttes med et afsnit om hvordan man vil følge op på strategien ved hjælp af såkaldte indikatorer, der udtrykker kvantitative mål for en række specifikke tiltag inden for hvert af de seks mål og er således udtryk for hvordan man vil implementere målene.

Som interesseorganisation for grundejerne i kommunen har vi valgt at begrænse vore kommentarer til forhold af særlig interesse for grundejerne.

Sundhed og Trivsel hele livet:

Under dette afsnit anføres en række fornuftige tiltag, men der mangler et vigtigt element, nemlig *fjernelse af støj og partikel forurening* fra trafikken på de to motorveje, Motorring 3 og Hillerød motorvejen, som skærer sig igennem tætbeboede områder i kommunen.

Mange tusinde grundejere og beboere i kommunen er berørt af støjgener og partikel forurening fra de to motorveje, som der er enighed om har skadelig indvirkning på både sundhed og trivsel.

Sammenslutningen indsendte hørings svar til Vejdirektoratets Støjhandlingsplan 2018-2023 med frist d. 8/6-2018, som til orientering er vedlagt som bilag. Heri argumenterer vi for at den hidtil anvendte metode til støj dæmpning er utilstrækkelig og aldrig vil kunne komme til at fungere

1



4.

Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe Kommune

tilfredsstillende i områder med tæt bebyggelse op til motorvejene. Vores analyse fører os frem til at kun en **overdækning** af motorvejene gennem tætbebyggede områder vil føre til en varig tilfredsstillende løsning uafhængig af hvor effektiv en eventuel støjdæmpende asfalt er. Udover en effektiv dæmpning af al trafikstøj som dækstøj, motorstøj, udrykningskøretøjer etc., giver en sådan løsning også mulighed for at opsamle de skadelige partikler i filtre. Således løses støj og partikel problemerne på en gang, samtidig med at vi sparer fornyelse af lyddæmpende asfalt, når dens lyddæmpende effekt formindskes med tiden.

Det er løsninger, som allerede anvendes i udlandet, hvor man tilsyneladende også har erkendt at brugen af forholdsvis lave lodrette eller svagt hældende mure ikke giver en tilfredsstillende løsning på støjproblemet.

Vi er desuden bekendt med at der i folketinget er dannet et tværpolitisk udvalg med bl.a. folketingsmedlem Mads Fuglede valgt af venstre i Gladsaxe, som søger at få afsat midler på finansloven til en mere effektiv bekæmpelse af trafikstøj.

Vi opfordrer derfor til at der tilføjes punktet

Bekæmpelse af støj- og partikel forurening fra motorvejene

Indikator: Støjen er under 58 dB og partikelkoncentrationen i luften er væsentligt reduceret.

Begrundelse: Reduktion af skadevirkningen fra støj og partikelforurening.

Selvom det vel er vejdirektoratet, der er den bestemmende myndighed i spørgsmål om støjdæmpning, tror vi det er vigtigt at kommunen følger op på vores høringssvar til vejdirektoratet og ved hjælp af direktoratets og kommunens internationale kontakter får overblik over omkostningerne ved etablering af en effektiv støjdæmpning, som beskrevet ovenfor. Vi opfordrer også kommunen til at kontakte det tværpolitiske udvalg, som arbejder for at skaffe midler til etablering af en effektiv støjdæmpning, med henblik på at finde frem til en finansiering af projektet.

Attraktiv erhvervsby med jobvækst:



4.

Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe Kommune

Under dette punkt anføres bl.a. som mål at antal jobs i den private sektor skal stige med 2000 over 4 år. Det kan betyde en tilvækst af borgere på mellem 0, hvis alle nye medarbejdere bor i andre kommuner, eller 8000, hvis alle medarbejdere flytter hertil med familier, idet vi regner med en gennemsnitlig familiestørrelse på 4 personer/familie.

Så længe der er plads i kommunen, under hensyntagen til den grønne strategi og bevarelsen af nuværende boligområders karakter, d.v.s. ingen fortætningsbyggerier i eksisterende boligområder, vil en sådan vækst være velkommen. Det vil imidlertid være interessant at kende det antal af nye borgere, som man regner med som konsekvens af en jobvækst på 2000. At man ikke regner med at det vil være 0 fremgår implicit af borgmesterens oplæg til Strategiplanen, idet det siges at "vækst er nødvendig for fortsat at sikre det økonomiske grundlag, der skal til for at finansiere fremtidens velfærd." Om det er rigtigt kan man have sine tvivl om, for selv om kommunen er plastret til med bygninger og ikke har plads til flere tilflyttere, har man da stadigvæk en skatteindtægt fra borgerne og virksomhederne i kommunen, som bl.a. kan bruges til velfærd m.m. Med nye tilflyttere følger både flere indtægter og flere udgifter til institutioner m.m. og hvordan balancen bliver, afhænger vel af hvem de nye borgere er.

Beboere i et eksisterende boligområde har købt bolig i området bl.a. i tillid til at områdets karakter bevares, hvorfor det er vigtigt at man fastholder løftet fra sidste år om ikke at åbne op for fortætningsbyggerier. Ved etablering af nye boligområder kan kommunen bygge lige så tæt den vil, da kommende beboere kender byggeriets karakter på forhånd, inden de beslutter sig for at købe en bolig i området.

Til punktet **Flere jobs i den private sektor** foreslår vi tilføjet:

Forudsætningen for væksten er at der kan skaffes plads til tilflytterne uden at man må gribe til fortætningsbyggerier i etablerede boligområder.

Grøn og levende by:

Under dette afsnit er der opregnet en række tiltag, som vi helt bakker op om. Til skabelsen af et attraktivt bymiljø hører også bygningerne i området, hvor man godt kunne stille krav til nybygninger om at undgå beton- og pudsede facader, da de ofte efter få år kommer til at se meget kedelige ud med striber af snavs ned ad væggene. Et eksempel herpå er byggeriet ved



4.

Sammenslutningen af grundejer-
foreninger i Gladsaxe Kommune

årtusindepladsen i Bagsværd, hvor der er mange meget tydelige striber af snavs ned ad væggene. Man kunne ændre punktet **En grøn og levende by** til

En grøn og levende by med attraktive bygninger

Indikator: Antallet af bytræer skal øges og antallet af bygninger med beton- eller pudsede facader skal mindskes.

Begrundelse: Borgerne skal færdes i et grønt og attraktivt bymiljø uden bygninger med beton- eller pudsede facader, som hurtigt bliver grimme, men i stedet med skalmure af tegl eller natursten.

Som et nyt punkt kunne man tilføje at adskillelsen mellem erhvervsområder og boligområder skal ske med grønne bælte mellem områderne. Det kunne for eksempel lyde:

Adskillelse af erhvervsområde og boligområde med grønt bælte

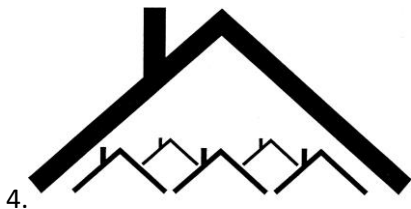
Indikator: Antallet af grønne bælte

Begrundelse: Af hensyn til beboerne i et område, der er nabo til et erhvervsområde, skal der etableres et grønt bælte af tilstrækkelig bredde af både æstetiske grunde og til fjernelse af eventuelle støjgener.

Med venlig hilsen

Flemming Yssing Hansen, formand

Sammenslutningen af Grundejerforeninger i Gladsaxe Kommune



4.

Sammenslutningen af grundejer-
foreninger i Gladsaxe Kommune

Bilag:

Bagsværd den 4. juni 2018.

Høringssvar til Vejdirektoratets Støjhandlingsplan 2018-2023

fra

Sammenslutningen af Grundejerforeninger i Gladsaxe Kommune

Motorring 3 og Hillerødmotorvejen skærer sig gennem tætbebyggede områder i vores kommune, Gladsaxe kommune, med deraf følgende store støjgener for rigtig mange beboere. Problemerne forstærkes af at man på visse strækninger af Motorring 3 har anlagt motorvejen i 2. sals højde i forhold til de omkringliggende boliger. Noget man forhåbentlig har indset var helt forkert, som det også er kommet til udtryk ved at der er forslag om at nedlægge Bispeengbuen i København og erstatte den med en tunnel.

Af Vejdirektoratets Støjhandlingsplan fremgår at området omkring Motorring 3 på strækningen fra Hillerødmotorvejen til Frederikssundvej efter udvidelsen af motorvejen, ikke indgår, indtil videre, i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelle fremtidige midler til støjafskærmning, da der er etableret støjskærme.

Det bekymrer os meget, for støjdæmpningen langs hele Motorring 3, og ikke blot den del, hvor der har fundet udvidelse sted, opfattes af beboerne i området som værende langt fra tilstrækkelig, og det gælder i øvrigt også den beskedne støjdæmpning langs Hillerødmotorvejen, som dog indgår i de videre undersøgelser om prioritering af eventuelt fremtidige midler til støjafskærmning.

5



4.

Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe Kommune

Det har fået os til at fundere over om de anvendte metoder til støjdampering med lodrette eller svagt hældende støjskærme ind mod vejbanen i det hele taget kan løse problemer med støj i tætbebyggede områder. Praksis viser at det kan de ikke, og et simpelt ræsonnement over grunden hertil fører til en anden løsning, som vil være optimal.

Når man kører på motorvejen vil vinklen mellem vejbanen og sigtelinjen fra køretøjet og vinkelret på vejbanen til overkanten af støjskærmen ved vejsiden være væsentlig større end vinklen mellem vejbanen og sigtelinjen til overkanten af støjskærmen på den modsatte side af vejen. Forskellen bliver større jo flere vognbaner og jo bredere midterrabat. I grænsen, hvor denne vinkel nærmer sig nul grader, er der ingen støjdampering.

For derfor at forbedre støjdamperingen til den side må støjskærmen forhøjes så man får samme vinkel mellem vognbane og sigtelinje som på den side motorkøretøjet befinder sig. Men det betyder nu at vinklen i vejsiden for de modkørende, hvor støjskærmen er blevet forhøjet, bliver større end den tilsvarende vinkel for motorkøretøjet i modsatte kørebane. Det bliver derfor nødvendigt at forhøje støjskærmen i den side for at få samme vinkel for sigtelinjerne til støjskærmene. Sådan kan vi fortsætte i en uendelighed med krav om at forhøje støjskærmene for at få en tilfredsstillende løsning på støjproblemerne, hvilket naturligvis ikke er brugbart i praksis, men det peger på en enkel løsning, nemlig en **overdækning** af motorvejen.

Derved får vi løst alle støjproblemer i et tætbebygget område for alle beboere, uafhængigt af hvor tæt de bor på motorvejen. Der bliver ikke behov for relativt hyppige udskiftninger af støjdamperende asfalt for at den skal have en effekt, noget man i øvrigt ikke altid lever op til. Ifølge Vejledning fra Miljøstyrelsen Nr. 4 2007 om støj fra veje gælder at for hver 10 km/t hastigheden sænkes ved hastigheder i intervallet (90-120 km/t) falder støjen med omkring 0,5 dB, mens den for hastigheder i intervallet (30-90 km/t) falder med 2.5 dB hver gang hastigheden nedsættes med 10 km/t. Det betyder at en reduktion af hastigheden fra 110 km/t til 90 km/t kun giver en reduktion i støjen på 1 dB, og at hastigheden derfor skal nedsættes til i hvert fald 60-70 km/t for at få en signifikant reduktion af støjen, hvilket er urealistisk på en motorvej og svært at håndhæve. Endelig



4.

**Sammenslutningen af grundejer-
foreninger i Gladsaxe Kommune**

vil disse tiltag ikke have nogen effekt på motorstøj, larmende udstødningssystemer og støj fra udrykningskøretøjer.

En **overdækning** af motorvejen gør alle disse tiltag overflødige og kan endda have en gavnlig sundhedsmæssig effekt, ud over den effekt en fjernelse af støjen har, idet der bliver mulighed for at opsamle de skadelige partikler fra bilernes udstødning og oxidere de skadelige NOx gasser i et passende konstrueret udluftningssystem.

Som konklusion kan vi derfor konstatere at den anvendte metode til støjdempering med støjskærme aldrig vil kunne fjerne støjgenerne fra en motorvej gennem tætbebyggede områder for alle, uanset hvor de bor i forhold til motorvejen. Vi vil vi derfor opfordre Vejdirektoratet til at arbejde videre med **overdækning** af motorveje i tætbebyggede områder og søge inspiration i udlandet, hvor sådanne løsninger bruges. Ved fremtidige projekter af motorveje gennem tætbebyggede områder bør man vælge tunneller, og overdækningen er en sådan "tunnelløsning" for eksisterende motorveje. De nuværende løsninger er kun partielle og utilfredsstillende, og ved at variere højden på støjskærmen flytter man blot problemerne fra en husrække til en anden. Med **overdækningen** får man den endelige løsning af støjproblemerne en gang for alle.

Til slut skal vi ikke undlade at nævne at i følge vores argumentation ovenfor vil der kunne fås en bedre støjdempering ved også at opsætte en støjskærm i midterrabbatten, men vi tror ikke at effekten vil være så stor som ved overdækningen, eller "tunnelløsningen".

Med venlig hilsen

Flemming Yssing Hansen, formand

Sammenslutningen af Grundejerforeninger i Gladsaxe Kommune