

Kommentarer til Idé- og forslagsfasen for projektet ”Øget kapacitet på Motorring 3”

Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe kommune

Juni 2022

Indledning

Den 23. maj 2022 inviterede Vejdirektoratet til Borgermøde i Gladsaxe om Vejdirektoratets projekt om en ”Øget kapacitet på Motorring 3.”

Projektet har været undervejs igennem en længere periode fra den første rapport i 2016 (Vejdirektoratets rapport nr. 550) efterfulgt af endnu en rapport i 2019 (Vejdirektoratets rapport nr. 608) afsluttende med en endelig rapport i forbindelse med Infrastrukturplan 2035 fra juni 2021.

Oprindeligt gik arbejdet ud på at komme med en løsning af trængselsproblemerne på Motorring 3 (M3), men blev med infrastrukturplanen i 2021 udvidet til også at omfatte en dybdegående undersøgelse af trafikstøjproblemerne fra M3, ikke alene som følge af den foreslåede kapacitetsudvidelse, men om støjproblemerne i det hele taget, bl.a. som følge af et stærkt ønske fra mange sider i Gladsaxe kommune.

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at både vi og kommunen anser den foreslåede løsning af trængselsproblemet som en utilstrækkelig nødløsning uden perspektiver for fremtiden, ligesom der ikke er afsat midler til en effektiv afhjælpning af de meget alvorlige trafikstøjproblemer i hele kommunen, ikke mindst fra de to motorveje, M3 og Hillerødmotorvejen der skærer igennem tætbebyggede områder i kommunen. Vel at mærke tætbebyggede områder, der eksisterede før man ved ekspropriationer i sin tid, anlagde motorvejen midt igennem boligområderne. Tidligere støjmålinger har allerede dokumenteret støjproblemerne i kommunen, og det er fint med endnu en undersøgelse, men så længe de ikke følges op af konkrete og effektive løsninger, er de ikke til glæde for kommunens mange borgere, der lever under trafikstøjforhold, som af Miljøstyrelsen anføres som værende sundhedsskadelige.

I det følgende kommenterer vi Vejdirektoratets planer om kapacitetsudvidelsen og dens planer om trafikstøjen. Da trængselsproblemer og støjproblemer er tæt sammenknyttede, afslutter vi med et alternativt forslag til løsning af trængselsproblemet, som samtidig med en omdirigering af trafik flowet vil resultere i en vis dæmpning af trafikstøjen, som dog kun vil være en del af løsningen på støjproblemet. Det skal kombineres med andre støjdæmpende tiltag.

Kapacitetsproblemer

I korthed går Vejdirektoratets plan ud på at øge kapaciteten på M3 ved at inddrage nødsporet som kørebane, og da det er smallere end de nuværende kørebaner, må de fire kørebaner i hver retning gøres smallere end de er i dag. Det er bekymrende i en tid, hvor folk i stigende grad køber større og bredere personbiler af SUV typen til fordel for de mindre biler. Når kørebanerne bliver smallere øges risikoen for kollisioner og især på den nordlige del af M3 igennem vort område, bliver kørebanen på det omdannede nødspors plads ikke ”sammenhængende” på grund af de mange til- og frakørsler. Det og køerne ved afkørsler kommer til at betyde mange vognbaneskit, som øger risikoen for kollisioner. Et problem Vejdirektoratet er opmærksom på, og ifølge projektleder Jette

Buchs præsentationen på Borgermødet søges løst ved brug af "landevejs" afstribning til regulering af vognbane skiftene og brug af "intelligent" anvisning af kørebaner. På den sydlige del af M3 er der bedre plads, således at nødsporet kan bevares selv ved en udvidelse med endnu en kørebane, hvilket giver en bedre trafikikkerhed.

Samtidig hermed foreslås en nedsættelse af hastigheden til 90 km/t af sikkerhedsmæssige grunde. Til sikring af at trafikanterne overholder hastighedsgrænsen foreslås desuden forsøg med "støjstærkasser", der måler hastigheden og udskriver fartbøder ved overskridelser. Det blev ikke klart på mødet hvor stor kapacitetsudvidelsen bliver i forhold til den eksisterende trafik. Den øgede kapacitet vil føre til stigende støj, mens den reducerede hastighed vil føre til en reduktion af støjen. Vi må vente indtil VVM rapporten er færdig medio 2023, hvor vi både vil få konsekvens beregning af støjniveauet som følge af kapacitetsudvidelsen, og en dybdegående analyse af støjniveauet i det hele taget.

Vores umiddelbare reaktion på planen om en udvidelse af kapaciteten ved at inddrage nødsporet som kørebane er, at det har karakter af at være en midlertidig nødløsning af en varighed på nogle få år, hvorefter man står i samme situation som i dag, ikke mindst på grund af den store trafikstigning, man regner med. Og hvad så?

På spørgsmål herom fik vi et tøvende svar om, at man nok skulle frem til midten af trediverne, før man stod i samme situation som i dag med hensyn til trængslen. Det virker meget optimistisk, især når man tager historikken i betragtning. Udvidelsen af M3 med endnu en kørebane fra to i hver retning til tre var færdig i 2010, og allerede i 2016 udkom som nævnt i indledningen den første rapport om en kapacitetsudvidelse af M3. Det vil sige, at allerede fire til fem år efter udvidelsen opstod der kapacitetsproblemer. Med en prognose for trafikstigningen på 15-20 % frem til 2030 som i 2010 frem til 2019, kommer der snarere kun til at gå nogle få år, før kapacitetsproblemerne viser sig igen. Og hvad så? Det fik vi ingen svar på.

Ved eliminering af nødsporet, som ellers synes at være en vigtig del af motorvejene i resten af landet, opstår spørgsmålet om hvad man skal gøre med et køretøj, der får motorstop. Hvor kan man skubbe det hen, så det ikke generer trafikken? Et andet problem er at redningskøretøjer og politi kan få vanskeligheder med at nå frem til et ulykkessted, da de ikke længere kan køre i nødsporet. I sin yderste konsekvens kan det føre til endnu længere kødannelser end i dag i strid med intentionen med den foreslåede løsning. På en strækning med et stort hospital som Herlev hospital kan man være meget bekymret for, om ambulancer under udrykning kan komme frem i tide. På mødet med Vejdirektoratet blev man oplyst om, at den type problemer ikke ville komme til at opstå, uden at der blev givet detaljer om hvordan det kunne undgås.

Støjbelastningen

På borgermødet oplyste Jacob Fryd fra Vejdirektoratet at den ekstra støjbelastning ved den forøgede trafik nok blev modvirket af nedsættelsen af hastigheden fra 110 km/t til 90 km/t, således at støjbelastningen efter udvidelsen nærmest vil være uændret, med en ændring på måske ~ 1-2 dB, hvilket næppe vil være hørbar. Den præcise indvirkning på støjniveauet vil komme til at fremgå af den pågående trafikstøjundersøgelse.

Tilbage står at støjbelastningen fra motorvejene er meget alvorlig. Vi er nok en af de mest støjplagede kommuner i landet med ca. 150.000 køretøjer i døgnet på M3 og ca. 20.000 boliger, som ligger i områder, hvor støjbelastningen overstiger de 58 dB, som Miljøstyrelsen anser som grænsen for det sundhedsskadelige. Det er så grelt, at borgmester Trine Græse i sit indlæg kunne fortælle, at der kun findes to små lokaliteter i kommunen, hvor man kan bygge institutioner uden at skulle have dispensation fra reglerne om støjniveauet på stedet!

Direktør Helga Theil Thomsen fra Vejdirektoratet oplyste at de økonomiske rammer for støjundersøgelsen er på 5 mio. kr. mens der er afsat 315 mio. kr. til anlægsudgifterne, hvilket sikkert betyder, at der ikke bliver meget, hvis overhovedet noget, tilbage til forbedring af støjdæmpningen.

Gladsaxe kommune har sammen med Furesø kommune og RealDania finansieret en undersøgelse af mulighederne for at etablere en effektiv støjdæmpning af motorvejene i kommunen. Det har i slutningen af maj 2022 resulteret i en spændende rapport med eksempler på hvorledes det kan gøres og med nogle prisangivelser. Borgmesteren viste i sit indlæg nogle af resultaterne fra rapporten, som Vejdirektoratet også var bekendt med.

I rapporten peges på en kombination af løsninger bestående af overdækning af motorvejen med en såkaldt "let overdækning", som i toppen har åbninger, så der kan ske en naturlig ventilation af luften inden for overdækningen. Andre steder anbefales anvendelse af "krumme støjskærme" på 7,5 m med udhæng over motorvejen på 4,5 m både i vejsiderne og i midten af motorvejen. Den type afskærmning svarer i virkeligheden til en "let overdækning", blot med en meget bred åbning i toppen.

I den forbindelse kunne det være interessant med støjsimuleringer, der undersøger støjdæmpningens afhængighed af udhængets størrelse. Jo større det bliver jo mere skal vi nærme resultatet for en "let overdækning". Det kan derfor også tjene som en konsistent test for beregningerne, idet resultaterne skal nærme sig re-

sultaterne for den lette overdækning efterhånden som udhængets størrelse øges. Det skønnes at omkostningerne ved bygning af en "let overdækning" beløber sig til 1-2 mio. kr./m, mens løsningen med krumme støjvægge beløber sig til ca. 100.000 kr./m, altså ca. en faktor 10 billigere end en "let overdækning".

Et enkelt sted anbefales at motorvejen lægges i en underjordisk tunnel af hensyn til byudviklingen i kommunen. Det bliver spændende at se Vejdirektoratets rapport medio 2023, og med disse rapporter håber vi, at der kan opnås enighed om den bedste og mest økonomiske løsning på støjproblemerne i kommunen.

Det blev ikke nævnt på Borgermødet om man ville lægge ny støjdæmpende asfalt på M3. Det vil sænke støjniveauet noget, men dog ikke tilstrækkeligt og må derfor kombineres med andre støjdæmpende tiltag.

Alternativt forslag til løsning af trængselsproblemet på Motorring 3.

Den mest oplagte løsning på trængselsproblemerne ville være anlæggelse af en Motorring 5 til hvilken der stadigvæk eksisterer areal reservationer, Men den løsning synes ikke politisk mulig nu, og formodentlig i lang fremtid, så opgaven er i øjeblikket at finde en tilstrækkelig langsigtet "mellemløsning" på trængselsproblemet, der er tilstrækkelig langsigtet og perspektivrig.

Analyse af det Storkøbenhavnske motorvejsnet

Vi begyndte med en analyse af det Storkøbenhavnske motorvejsnet, som er skitseret i Fig. 1. Skitsen er ikke målfast men kan anvendes til at vise årsagen til trængslen på M3 og til at finde en mulig løsning heraf.

I analysen begrænser vi os til at se på transit trafikken, altså den trafik som ingen ærinde har i Storkøbenhavn, men som skal igennem området på vej mellem den nordlige- og sydlige-, vestlige- og østlige del af Sjælland. Det lokale trafik flow er "uoverskueligt" og derfor ikke medtaget i analysen, men den foreslåede løsning vil givetvis også få en betydning for lokaltrafikken.

Lad os i det følgende analysere transit trafikken gennem Storkøbenhavn fra syd, vest og øst mod nord, idet den følger den eksisterende skiltning mod Helsingør.

Vi starter nede i venstre hjørne af Fig. 1, hvor Vestmotorvejen (Vest M-vej) [E 20] fra Odense flettes sammen med Syd M-vejen, [E 47], [E 55] fra Rødby ved Køge. Transit trafikken fra de sammenflettede motorveje ledes frem til M3, hvortil også transit trafikken fra Øresunds M-vejen fra Sverige ledes. Transit trafikken fra de tre motorveje ledes mod nord ad M3 til Helsingør motorvejen.

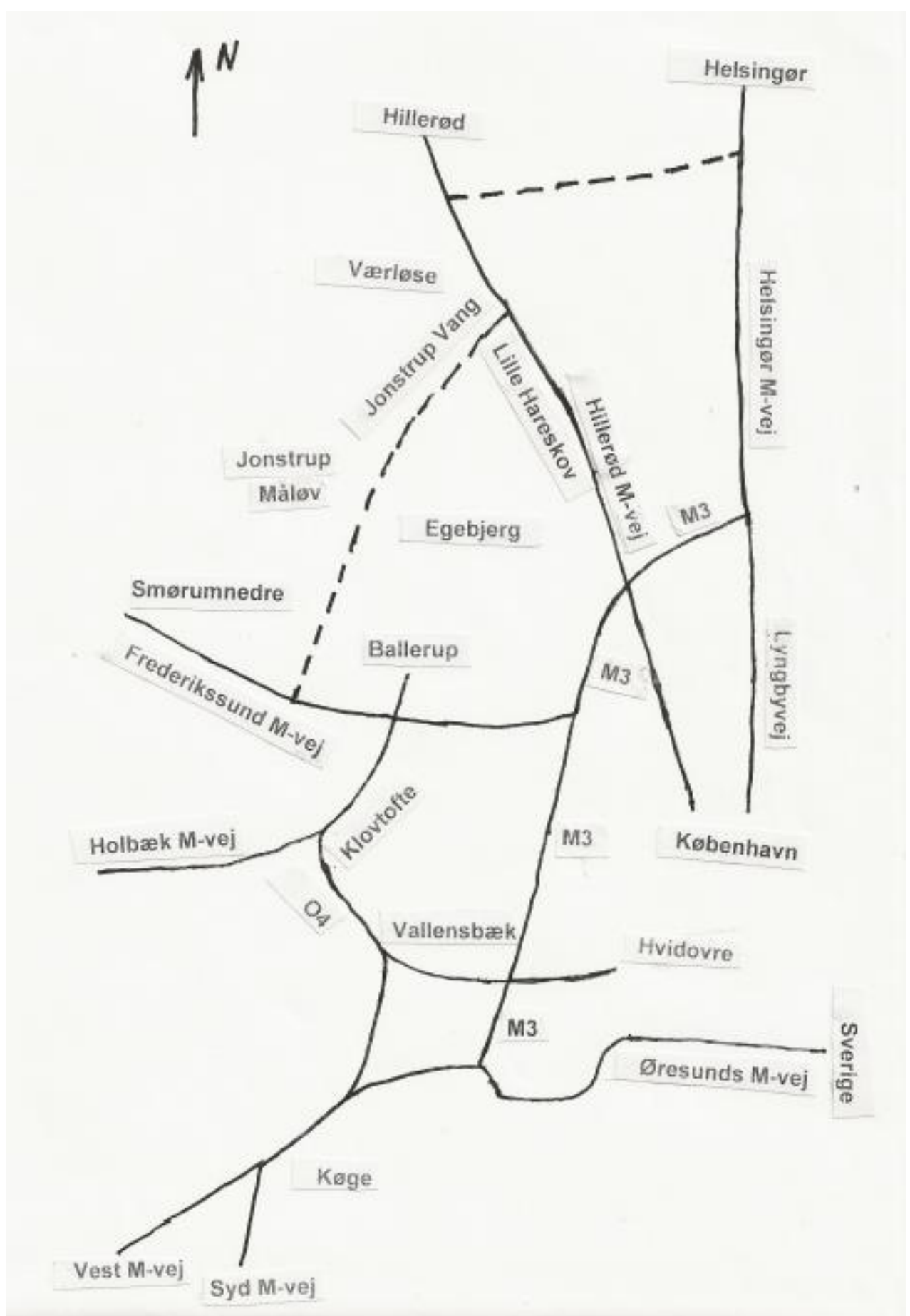
Fra vest føres transit trafikken fra Holbækmotorvejen frem til syd for Ballerup, hvor den ledes ind på Frederikssund motorvejen mod øst til M3, som den derpå følger mod nord.

Vi ser altså at transit trafikken fra de **fem** motorveje, Vest -, Syd -, Øresund -, Holbæk - og Frederikssund motorvejen **alle** ledes ind i det Storkøbenhavnske område, mens der kun er **én udgang**, nemlig M3. Specielt samles **al** transit trafikken på M3 på stykket mellem Frederikssund motorvejens tilslutning til M3 og op til Helsingør motorvejens begyndelse. Det stykke går gennem Herlev, Gladsaxe og Gentofte kommuner med megen tæt bebyggelse lige op til motorvejen og med store støjproblemer til følge. Forklaringen på at der findes en tæt bebyggelse lige op til motorvejen er, at den stammer fra tresserne, hvor man ikke havde blik for støjproblemer, og derfor lagde vejen gennem allerede tæt bebyggede områder. Den eneste effektive løsning på støjproblemet vil være at overdække M3 på det stykke.

Som konklusion kan vi sige, at det Storkøbenhavnske motorvejsnet har en alvorlig **skævhed**. Transit trafikken ledes **ind** i området ad **5 motorveje** og **ud** ad kun **én motorvej**, nemlig M3.

Set nordfra ledes trafikken ind ad kun **én motorvej** til det Storkøbenhavnske motorvejsnet og ud ad **fem motorveje**.

Vi søger derfor efter en anden **motorvejs udgang** fra det Storkøbenhavnske område, således at det eksisterende motorvejsnet stadigvæk kan bruges, men med en ændring af trafik flowet, og med anlæggelse af to nye relativ korte motorvejsstrækninger til at forbinde eksisterende motorveje. Der er brug for en spredning af trafikken, ikke en koncentration!



Figur 1. Skitse af motorvejsnettet i Storkøbenhavn, som ikke er målfast. Stiplede linjer viser nye motorvejsstrækninger.

En oplagt løsning til aflastning af trafikken på M3 vil derfor være, at etablere endnu **en motorvejs udgang**, så transit trafikken kan fordeles bedre og derved aflaste M3.

Et nærmere studie af skitsen med motorvejsnettet viser at en ret **oplagt løsning** ved Ballerup kan være følgende:

Etablering af en ny udgang fra det Storkøbenhavnske område

- Der etableres en ny motorvejsstrækning, som forbinder Frederikssund motorvejen med Hillerød motorvejen. Det kan ske ved etablering af en afkørsel fra Frederikssund motorvejen lidt vest for passagen af Holbæk motorvejen ved Ballerup til et **nyt stykke** motorvej på 7 – 8 km (stiplet linje i Fig. 1), hvis trace går mod nord igennem det ret tyndt befolkede område mellem Smørumnedre og Ballerup og mellem Jonstrup, Måløv og Egebjerg, hvor de første 3 – 4 km skal lægges i en **tunnel** for ikke at hindre byudviklingen i området og for at undgå fremtidige støjproblemer, videre op igennem skovområderne Jonstrup Vang og Lille Hareskov med tilslutning til Hillerød motorvejen i området ved Syvstjernen, Kollekolle eller afkørslen mod Værløse (ikke vist på skitsen).
- Herefter følges den eksisterende Hillerød motorvej og den allerede bevilgede forlængelse op til syd for Hillerød, hvor der anlægges et nyt stykke motorvej på ca. 10 km. mod øst (stiplet linje) til at forbinde Hillerød motorvejen med Helsingør motorvejen et sted mellem Brønsholm, Niverød og Kvistgård. Den nærmere linjeføring af den forbindende motorvej kunne eventuelt være således at arealer reserveret til en Motorring 5 kunne bruges, hvis det er muligt. Vi kender ikke placeringen af de reserverede arealer og kan derfor ikke vurdere, om det ville være muligt.
- Skiltningen mod "Helsingør" for transit trafikken ændres på den kombinerede Vest- og Syd motorvej således at trafikken ledes via "Vallensbæk" grenen til O4, videre via "Klovtofte" grenen til Holbækmotorvejen mod Ballerup, i stedet for som nu til M3. Trafikken ledes derpå ned på Frederikssund motorvejen, som følges et lille stykke mod vest, hvorefter man ledes ind på det nye stykke motorvej mod nord til Hillerød motorvejen (stiplede linje i Fig. 1). Transit trafikken fra Frederikssund ledes ligeledes mod nord ad det nye motorvejsstykke (stiplet linje), der fører over til Hillerød motorvejen.
- Syd for Hillerød ledes trafikken ad det nye stykke motorvej mod øst over til Helsingør motorvejen.

Herved får vi ført transit trafikken på Vest -, Syd -, Holbæk - og Frederikssund motorvejen gennem den **nye motorvejs udgang**, således at kun transit trafikken fra Øresund motorvejen fortsat ledes via M3, som derved aflastes.

Vi kender ikke andelen af transit trafikken i det samlede trafikbillede, men tror at den er ret betydelig, især at dømme efter de mange tunge lastvognstog, man møder på M3. Vi er derfor ret overbeviste om, at denne plan med rimelig sandsynlighed vil være mere langsigtet end Vejdirektoratets forslag.

Udover at være en mere **langsigtet løsning** af trængslen på M3, har omlægningen af trafikken også en **betydning for støjbelastningen**. Med den foreslåede løsning vil trafikmængden på M3 mindskes, hvilket fører til en vis reduktion af støjbelastningen. En **vigtig pointe** er, at den meget støjende lastbiltrafik, der støjer ca. ti gange så meget som personbiltrafik, i høj grad ledes uden om M3 med den **tætte bebyggelse** nær motorvejen til områder med **ingen eller meget få** bebyggelser nær motorvejen langs Vallensbæk grenen, O4 og Holbæk motorvejen, på nær i Ballerup området, hvor motorvejen derfor skal lægges i en **tunnel**.

Det er en simplere og sikkert billigere løsning end anlæggelse af en ny Motorring 5, som det ikke har været muligt at samle politisk flertal for. Den kræver kun to nye motorvejsstrækninger på henholdsvis ca. 8-7 km og på ca. 10 km til at forbinde eksisterende motorveje, og en simpel omlægning af trafik flowet på det eksisterende motorvejsnet i Storkøbenhavn. Samtidig opnås en positiv effekt på støjniveauet i Storkøbenhavn, som givetvis ikke vil være tilstrækkelig men bidrager til støjdæmpningen sammen med andre støjdæmpende tiltag.

Afslutning

Som vi ser det, står man i dag over for tre vigtige udfordringer til trafikplanlægningen i hovedstadsområdet:

- Fjernelse, eller i det mindste en reduktion, af skævheden i det Storkøbenhavnske motorvejsnet ved tilføjelse af mindst endnu en nordlig motorvejs udgang/indgang fra/til området. Vi har beskrevet en mulighed, men der vil givetvis være andre, som det vil være vigtigt at få beskrevet, inden et endeligt valg af udgang træffes så snart som muligt. Det vil i den forbindelse være vigtigt ikke at ophæve areal reservationer til en Motorring 5, førend man får overblik over om nogen af de reserverede arealer kan bruges til en "mellemløsning" som diskuteret i kommentaren.

- Skabelse af forståelse i de nordlige nabokommuner for nødvendigheden af at bidrage til en forbedring af trafik flowet igennem Storkøbenhavn, også selv om det kan komme til at betyde anlæggelse af mindre nye motorvejsstrækninger, som f.eks. beskrevet i eksemplet i denne kommentar. Anlæggelsen skal naturligvis ske således at der tages vidtgående hensyn til udviklingsmuligheder og eliminering af støjgener, og ikke som for 50-60 år siden ved anlæggelse af M3 gennem eksisterende tæt bebyggelse uden hensyn til støjgener. Vejen har ikke kun været til gavn for de lokale beboere men i høj grad også for beboerne i de omkringliggende kommuner.
- Skabelse af forståelse på landsplan for at der må skaffes midler til etablering af en effektiv og kostbar støjdemper af M3, da man ikke på anlægstidspunktet kunne forestille sig den voldsomme udvikling af vejtrafikken med de dertil massive støjgener. De er nu blevet så grelle, at man med vanskelighed kan opføre bygninger i Gladsaxe kommune uden dispensation fra reglerne om støjniveauet på stedet for byggeriet.

Desværre synes vi ikke, at Vejdirektoratets planer til løsning af trafikproblemerne lever op til de udfordringer, som vi anser for at være væsentlige. Der er nu brugt så mange ressourcer på planlægningen, at løsningen næppe står til at ændre på nuværende tidspunkt, selvom det ville være ønskeligt.