

# Talepapir til foretræde for Folketingets transportudvalg d. 5. november 2019 om trafikstøj i Gladsaxe Kommune

## Slide 1

Mit navn er Flemming Yssing Hansen, og jeg er formand for Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe Kommune.

Lad mig begynde med at takke transportudvalget og dets formand for at jeg på grundejernes vegne har fået mulighed for at henlede udvalgets opmærksomhed på at der er rigtig mange borgere i kommunen som dagligt er udsat for et støjniveau fra motorvejene, der skærer gennem kommunen, på over de 58 dB, som ifølge miljøstyrelsen er sundhedsskadelig for den enkelte.

Jeg vil i det følgende først dokumentere problemstillingen og derefter komme med forslag til en løsning på den.

## Slide 2

Kommunen gennemskæres af to motorveje, Motorring 3 med landets **største** trafikmængde på ca. 130.000 køretøjer i døgnet og en **utilstrækkelig** dæmpning af trafikstøjen, og Hillerødmotorvejen hvor der **ikke** er etableret en dæmpning af trafikstøjen. Det lysebrune område viser udbredelsen af området med et højere støjniveau end 58 dB. De røde prikker indikerer at der ikke er prioriteret midler til yderligere dæmpning af trafikstøjen, mens de grønne prikker indikerer at stækningen er med i prioriteringen, uden dog at der i *Investeringsplan 2030* foreslås afsat midler til støjdæmpning på den del af Hillerødmotorvejen, der går gennem Gladsaxe kommune.

## Slide 3

Her er vist et søjlediagram over **antallet** af boliger, der ligger i områder med et støjniveau over 58 dB for en række kommuner i Storkøbenhavn. Vi ser at Gladsaxe Kommune **topper** listen med 6348 boliger efterfulgt af Hvidovre og Brøndby Kommuner med henholdsvis 5855 og 4187 boliger.

En mulig årsag til at Gladsaxe Kommune ligger i spidsen kan være at M3 i sin tid blev anlagt gennem et udbygget villakvarter, hvilket mange afbrudte villaveje vidner om, idet de findes på begge sider af motorvejen. Det medførte at en mængde boliger kom til at ligge ret op og ned ad motorvejen, idet man naturligvis ønskede at holde ekspropriationerne på et så begrænset niveau som muligt. Hertil kommer at vejen på nogle strækninger løber i "1. sals" højde i forhold til de omgivende boliger.

## Slide 4

I denne figur ser vi hvordan støjbelastningen fra M3 og Hillerødmotorvejen gennem et årti er vokset signifikant fra tiden omkring udvidelsen af M3 fra 2 til 3 spor i 2007 frem til 2017. De gule felter svarer til en støjbelastning mellem 55-60 dB, d.v.s. områder hvor miljøstyrelsens maksimum grænse på 58 dB nås.

Den stærkt forøgede støjbelastning med tiden skyldes især den forøgede trafik på M3 med godt og vel 30% til ca. 130.000 køretøjer i døgnet. Den kan også i nogen grad afspejle at den anvendte støjdæmpende asfalt i 2007 mister sin støjdæmpende evne efter 5-10 år, hvilket derfor især vil vise sig i den sidste fem årige periode, da asfalten ikke har været fornyet siden 2007.

En **vigtig pointe** er at den eksisterende støjskærm på 3-4 m er **utilstrækkelig** til at give en effektiv dæmpning af støjen og må erstattes af en ny og bedre type, som giver en langt bedre støj dæmpning. Den nye type skærm er vist på næste slide.

#### Slide 5

Det viste eksempel er fra VVM rapporten fra 2002, der blev udarbejdet i forbindelse med Motorring 3' s udvidelse fra 2 til 3 spor i hver retning. Øverst ser vi et tværsnit af M3 med den 3-4 m høje **normal** støjskærm, som vi kender det i dag.

Nederst er vist en såkaldt **krum** støjskærm, der rækker ind over nødsporet og godt og vel den inderste kørebane i hver side. Den er højere end den nuværende skærm, så høje køretøjer kan passere under den. Højden i forbindelse med overhænget er medvirkende til at reflektere støjen tilbage mod kørebanen, og skærmen har ifølge rapporten en meget større dæmpende effekt end den nuværende skærm, som vist i følgende tabel fra VVM rapporten fra 2002.

#### Slide 6

De to kolonner til venstre viser henholdsvis etage og den tilhørende beregningshøjde.

Herefter kommer støjbelastningen i dB for de tre beregningshøjder med den fremskrevne trafik tæthed for 2007 til ca. 100.000 køretøjer. De er alle større end miljøstyrelsens 58 dB, og bemærk at støjbelastningen stiger med etagehøjden, hvilket er ventet.

Derpå kommer kolonnen med støjbelastningen med en **"normal"** skærm på 4 m, som den vi kender i dag. Det bemærkes at ganske vist er støjbelastningen reduceret, men stadigvæk **højere** end de 58 dB, og med **aftagende** effekt med etagehøjden, hvilket også er forventet.

Endelig ser vi at støjbelastningen med den **krumme** skærm kommer **ned under** de 58 dB for **alle etager**, ja sågar næsten ned på de 53 dB, som WHO foreslår som den nye grænse for støjs skadelige effekt på helbredet, men endnu ikke antaget af miljøstyrelsen. Bemærk endelig, at støj dæmpningen nu er næsten **identisk** for alle etager, hvilket **ikke** er tilfældet med den "normale" 3-4 m skærm, som bruges i dag.

## Slide 7

Følg konklusionen punkt for punkt.

### Afslutning

Jeg håber at jeg med min præsentation har gjort det klart, at støjgenerne fra de to motorveje gennem Gladsaxe Kommune er store og rammer tusinder af beboere, og at der er en løsning gående ud på at erstatte de anvendte "normale" skærme med "krumme" skærme, noget man ser i stigende grad rundt omkring i Europa.

Tak for jeres opmærksomhed