



Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe Kommune

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.

Det har fået os til at fundere over om de anvendte metoder til støjdæmpning 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 støjdæmpning.

For derfor at forbedre støjdæmpningen 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 støjdempende 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 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 støjdemning 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 støjdemning ved også at opsætte en støjskærm i midterrabatten, 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