HASPEGÅRDENS
GRUNDEJERFORENING stiftet 1919
FORMAND: Flemming Yssing Hansen, Hjortevænget 47, 2880 Bagsværd

Bagsværd november 2023

Høringssvar til Øget kapacitet på Motorring 3, Resumé af miljøkonsekvensvurdering

Haspegårdens Grundejerforening

November 2023

Dette er anden høringsrunde efter andet borgermøde i Gladsaxe den 28/9 2023 om *Øget kapacitet på Motorring 3* til løsning af trængslen på Motorring 3 (M3), der har nået mætningspunktet i myldretiden. Det første borgermøde i Gladsaxe fandt sted den 23. maj 2022, hvor vi også indsendte et udførligt høringssvar i juni 2022 og bl.a. kom med et forslag om en alternativ mere langsigtet løsning på trængselsproblemet, da vi fandt Vejdirektoratets løsning for at være en kortsigtet lappeløsning.

Vores nære beliggenhed til både M3 og Hillerødmotorvejen gør, at vi er meget optaget af både fremkommeligheden på motorvejene og dæmpningen af den megen trafikstøj, vi er plaget af.

Generelt set er vi helt enige med høringssvaret fra Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe kommune, hvortil vi vil henvise for flere detaljer og her kun følge det op med et par yderligere kommentarer.

Trængselsproblemet

Den nære beliggenhed ved motorvejene gør, at vi har let og hurtig adgang til dem, hvilket kan være en fordel, såfremt motorvejene er fremkommelige. Det kniber det med på M3, der i myldretiden har nået mætningspunktet med megen kødannelse til følge, hvilket gør at vi ofte undgår at benytte dem på de tidspunkter, og i stedet belaster de kommunale veje.

Vejdirektoratets forslag til løsning af trængselsproblemet med en udvidelse af kapaciteten på M3 ved at inddrage nødsporet som kørebane, synes vi ikke om. I stedet skulle man hellere løse trængselsproblemet ved at se det som et resultat af skævheden i det Storkøbenhavnske motorvejsnet, hvor al trafik fra vest, syd og øst mod nord på **fem motorveje** ledes frem til indfletningen af Frederikssundmotorvejen til M3 og videre mod nord på blot **én motorvej**.

Løsningen synes derfor ret indlysende at være etableringen af endnu en nordlig udgang og dermed sprede trafikken i stedet for at koncentrere den yderligere på den eneste motorvej nordpå. En sådan løsning synes os at være mere langsigtet end Vejdirektoratets løsning, som forekommer os at være kortsigtet, idet man om ganske få år atter står i samme situation som i dag med et trængselsproblem, og hvad vil man så gøre?

Et helt andet spørgsmål er, om udvidelsen af kapaciteten vil løse problemet med kødannelser. For erfaringen er, at de fleste kødannelser sker ved indfletning af anden trafik fra tilstødende veje, primært fordi de fleste bilister ikke forstår, hvordan man skal opføre sig ved en indfletning for at gøre trafikken ”glidende” og dermed undgå stop i den. Og antallet af indfletninger ændres jo ikke i projektet. Hertil kommer at man med inddragelsen af nødsporet som kørebane ikke har nogen steder at anbringe havarerede køretøjer, så det ikke spærrer en kørebane og derved tvinger de øvrige bilister til at flette sammen på de åbne kørebaner, hvilket ofte som nævnt ovenfor vil føre til yderligere kødannelser. Som altid vil et uheld skabe kødannelser, og vi kan ikke vurdere om kombinationen af nedsættelsen af bredden af kørebanerne og nedsættelsen af hastigheden vil føre til færre eller flere færdselsuheld.

I Gladsaxe krydset mellem M3 og Hillerødproblemet er der især en kødannelse, når man fra Hillerødmotorvejen skal videre ad M3 i nordgående retning. Fra vort område kører vi en kort distance på Klausdalsbrovej i vestlig retning ned under Hillerødmotorvejen, hvorefter vi straks skal "kryds-flette" med trafikken fra Hillerødmotorvejen, som skal videre sydpå ad M3. og flette med trafikken, som skal videre nordpå ad M3. Den del fungerer rimelig godt og giver sjældent anledning til kødannelse. Men der opstår altid en lang kø umiddelbart efter, der skal videre mod nord ad M3. Man føresi en lang bue hen over Hillerødmotorvejen, og på vej ned derfra skal man først passere en indfletning med køretøjer fra København ad Hillerødmotorvejen, der skal nordpå ad M3, efterfulgt af endnu en indfletning til M3. En "dobbelt" indfletning som tydelig viser indfletningernes betydning for kødannelse.

Se nærmere detaljer i Sammenslutningens to høringssvar fra juni 2022 og november 2023, specielt om vores alternative svar til løsning af trængselsproblemet.

Trafikstøjen

Den nordlige gren af M3, fra indfletningen af Frederikssundsmotorvejen med M3, og videre nordpå er ifølge tabellerne i høringsmaterialet den strækning, hvor flest boliger er plaget af sundhedsskadelige (> 58 dB) trafikstøj. Det skyldes, at den gren af M3 blev anlagt gennem et allerede i forvejen fuldt udbygget boligkvarter, således at mange boliger kom til at ligge tæt på M3.

En gennemgang af virkningen af en række støjskærme viser, at der kun opnås en effektiv dæmpning af støjen med følgende støjskærme, 1) en let overdækning af motorvejen, 2) Hamborg skærm ved vejkant, og 3) Hamborg skærm ved vejkant og ved midten af vejen. Grundformen af de tre typer støjskærme er den samme, med den forskel, at Hamborg skærmene svarer til en let overdækning af motorvejen med en større åbning i toppen end med den lette overdækning, der også har en åbning i toppen til at sikre en naturlig udluftning, så man ikke skal investere i dyre udluftningssystemer.

De tre løsninger er også de dyreste, så næste udfordring er at finde en økonomisk model til, hvordan etableringen af dem kan finansieres over længere tid. Det siges i høringsmaterialet, at Vejdirektoratet ønsker at foretage en nærmere analyse af hvilke støjskærme, man skal vælge. Det er fint nok, bare man hurtigt vil gå i gang med analyserne.

Vi beder om, at det ikke må komme til at gå som i sin tid, da man skulle vælge støjskærm på M3 i forbindelse med udvidelsen fra to til tre spor. Dengang havde man i 2002 udarbejdet en VVM rapport i forbindelse med udvidelsen, hvori der var en tabel, som klart viste, at en fire meter støjskærm, som i dag, var utilstrækkelig og ikke kunne bringe støjniveauet ned under de 58 dB, og nærmest ingen virkning havde fra 1.sals højde til 4. sals højde. I tabellen var også virkningen af en Hamborg skærm ved vejkant undersøgt, som viste at den var meget mere effektiv, idet støjniveauet kom ned på næsten den af WHO anbefalede grænse på 53 dB, og at effekten næste var lige så stor fra 1. til 4. sals højde. Alligevel valgte man den utilstrækkelige løsning af ukendte grunde. Det må blot ikke ske igen!

Løsningen med en let overdækning er i fin overensstemmelse med konklusionerne i rapporten *Fremtidens forstad, Uden støj fra motorveje* fra 2022, der bl.a. blev udarbejdet af COWI og finansieret af Gladsaxe kommune, Furesø kommune og RealDania. Heri foreslår man som løsning på støjproblemet en let overdækning af både M3 og Hillerødmotorvejen gennem kommunen, evt. med en Hamborg skærm langs Hillerødmotorvejen syd for krydset med M3. Også her kan man se flere detaljer i Sammenslutningens rapport.

HASPEGÅRDENS
GRUNDEJERFORENING stiftet 1919
FORMAND: Flemming Yssing Hansen, Hjortevænget 47, 2880 Bagsværd

Konklusion

Som konklusion anbefaler vi ligesom Sammenslutningen, at projektet med øget kapacitet på M3 **opgives**, dels fordi en samfundsøkonomisk beregning af projektet viser, at det **ikke** er rentabelt, dels fordi vi tvivler på, at det vil løse trængselsproblemet med kødannelser til følge og måske ligefrem øger antallet af kødannelser som følge omdannelsen af nødsporet til kørespor. **I stedet** må man søge at reducere skævheden i det Storkøbenhavnske motorvejsnet ved anlæggelse af **endnu en udgang mod nord**, så trafikken kan spredes fremfor at koncentreres. Et eksempel på en sådan løsning kan findes i Sammenslutningens høringssvar fra juni 2022.

Undersøgelsen af støjniveauet viser tydeligt, at til sikring af en effektiv støjbekæmpelse skal man vælge en af de tre omtalte skærme ovenfor, eventuelt en kombination af dem, hvis det vil være optimalt.

Flemming Yssing Hansen, formand
Haspegårdens Grundejerforening