

Slide 1

Amagermotorvejen har siden anlæggelsen i 80'erne udviklet sig til et støjmæssigt misfoster, som skærer sig lige forbi vores baghaver og vores rekreative grønne områder i den sydlige del af Hvidovre. Der er med den kommende udvidelse behov for, at projektet bliver tænkt igennem.

Det er vigtigt for os at gentage, fra sidst vi havde foretræde, at det ikke er vores intention, at agere som en eller anden form for modstandsbevægelse. Det ligger os rigtig meget på sinde, at få italesat problematikkerne omkring den forestående udvidelse som den ser ud nu, så der kan blive plads til både udvidelsen og os borgere der skal leve med den i fremtiden.

Slide 2

Kortet illustrerer den strækning af Amagermotorvejen, hvor der lige nu er planer om en udvidelse fra 6 til 10 spor – vi ser altså ind i en fremtid med en 10-sporet motorvej i vores baghaver – det virker for os og Hvidovre syd helt vanvittigt.

Slide 3

Kortet illustrerer de berørte områder i Hvidovre Syd, der er særligt påvirket af støjgenerne fra motorvejen og som i særlig høj grad kommer til at lide under de projekterede udvidelser.

Orange område = boligområde i Hvidovre syd

Den grønne kile = vores grønne rekreative område – eng- og stiarealer som benyttes af beboere, den lokale skole, de lokale daginstitutioner og plejehjem – et område hvor vi skal kunne finde ro.

Det blå område = vandet, Kalveboderne, som bruges af private sejlere, kajakroere, klubber herunder søspejderne og mange flere.

Det røde område syd for vejen = erhvervsområdet Avedøre Holme – relevant om lidt ☺

Slide 4

Vores område er i dag plaget af dB niveauer langt over grænseværdierne.

Slide 5

Som udvidelsesprojektet ser ud nu, er der planer om at etablere en 8 km støjskærm langs Amagermotorvejen - den blå linje på kortet. Dette er i udgangspunktet en virkelig positiv ting, men der er stadig udfordringer:

- 1) En støjskærm kommer ikke til at hjælpe os borgere, der hvor vi bor. Den støjnedsættende effekt findes lige bag skærmen og da langt de fleste boliger ligger flere 100 meter væk vil boligerne ikke få gavn af skærmen – vi har været i kontakt med vejdirektoratet, de har været forbi og holdt møde med os og de bekræfter dette forhold. Skærmen kommer til at støjdampe et område, som omfatter et stort ufremkommeligt krat, en grøft og måske lidt af en cykelsti. Både de rekreative områder og boligområdet, vil få minimal gavn af skærmen. Det er foruroligende når vi, som det ser ud i dag, måler op til 80dB i vores område. Grænseværdien ligger på 58dB – der er stor forskel!

- 2) Derudover er der planlagt en frakørselsrampe ud i engarealet - 21a som markeret på kortet. Frakørslen bliver ført op i højden, ud i vores engareal, henover motorvejen, hvilket dirigerer den tunge trafik til Avedøre Holme endnu tættere på vores boliger, endnu højere op, hvor støjreducerende tiltag nærmest bliver umulige. Den 'æder' en betragtelig del af vores grønne rekreative område, som vi rigtig gerne vil værne om.
- 3) Broen over Kalveboderne bliver ikke, og kan ikke støjdamperes – den sender, som det er lige nu, uanede mængder af støj uhindret hen over vandet, hvorfra det forplanter sig til hele boligområdet og vores rekreative områder. Grundet den høje beliggenhed bekræfter vejdirektoratet, at broen ikke kan støjdamperes, hvilket betyder, at med en udvidelse vil støjen fra broen kun blive værre. Der kan måske opsættes vindskærme, men støjen kan ikke håndteres.

Vi ønsker som borgergruppe, at være konstruktive medspillere, der kender området i Hvidovre Syd. Vi ved hvordan området bruges og opleves til daglig, både af os der bor og lever her og af den lokale skole, klubberne i området, institutionerne mm.

Vi ønsker, at bidrage med konstruktive ideer til, hvordan den forestående udvidelse kan optimeres, så den både tager hensyn til ErhvervsDanmark, der med udvidelsen ønsker øget fremkommelighed og bedre adgangsforhold til erhvervsområdet Avedøre Holme, samtidig med at berørte borgere, skoleelever, sejlere, børnehaverbørn mm fortsat kan bo, leve og bruge området.

Slide 6

Den 'store' løsning, som vi mener vil være den optimale for alle parter er overordnet set, hvis linjeføringen gentænkes:

Vi har en bro over Kalveboderne, som ikke kan støjdamperes og som er en enorm kilde til støj. Broen er desuden ikke dimensioneret til de udvidelser der er planlagt på selve vejstrækningen. Den er simpelthen for smal. Broen vil altså i udgangspunktet blive en flaskehals, som betyder at udvidelsen, som den ser ud nu, bliver en suboptimal løsning.

Vi håber derfor på, at det vil blive genovervejet og undersøgt om en tunnel (nedsænket eller boret) kan blive en del af løsningen – både så den del af vejstrækningen, som lige nu udgøres af en bro, kan udvides tilstrækkeligt til at kunne håndtere de trafikale fremskrivninger og ikke bare blive endnu en flaskehals - og så selvfølgelig, så vi sikrer, at der sker en reel støjdampering.

Derudover håber vi på, at det kan overvejes og undersøges, i forlængelse af en tunnel, at føre vejen syd om Avedøre Holme – af flere årsager: (det kan også være tunnel hele vejen)

Slide 7

1. Vejen og støjen vil på den måde blive trukket væk fra det eksisterende boligområde, folkeskolen, daginstitutionerne, fritidsklubberne og væk fra vores rekreative områder.
2. Vejen vil komme tættere på de erhvervsområder, hvor man i udgangspunktet ønsker at skabe bedre trafikale til- og frakørselsforhold.
3. Der vil være mulighed for i fremtiden, at skabe endnu bedre adgangsforhold til både Avedøre Holme, men også til de ni nye erhvervsøer, der er store visioner om at etablere

syd for Avedøre Holme. Adgangsforholdene vil både være bedre når de ni øer er etableret, men også i selve anlægsfasen, hvor eksempelvis jordtransporter vil have meget bedre adgangsforhold. Anlægges vejen mellem de to områder, vil trafikken desuden nemmere kunne fordeles.

4. En sidste fordel vi vil fremhæve med denne model er, at udvidelsen af vejen og broen/tunellen vil kunne udføres uden at skabe forsinkelser og irritation for den nuværende trafik på Amagermotorvejen. Den nuværende vejstrækning vil kunne anvendes uhindret indtil det nye anlæg står klar og kan åbnes.

Anlægges hele strækningen til tunnel vil støjgener for erhvervsøerne (nye som gamle) også blive elimineret.

Slide 8

Der er flere scenarier der kan overvejes, både hvis linjeføringen viser sig med fordel at kunne flyttes, men også hvis det viser sig at vi, på ulykkeligvis, ender med en 10 sporet motorvej i baghaven:

- 1) Overdækning med solceller, hvor hele vejen dækkes ind, eller evt. kun de 5 spor tættest på vores boligområde. En overdækning af de 5 spor vil fjerne halvdelen af støjen og overdækningen vil samtidig agere støjskærm, sådan som den er planlagt nu.

En overdækning vil både kunne etableres på den nuværende strækning, men måske endda endnu nemmere på en ny linjeføring, hvor der allerede i anlægsfasen vil kunne tages hensyn til den nødvendige underliggende konstruktion, der er behov for, for at kunne etablere en overdækning (hel eller delvis) med mulighed for solceller på taget.

Erhvervsområderne, og Danmark generelt, skriger på mulighed for anlæggelse af solcelleparker, hvilket vil kunne imødekommes, hvis vi allerede nu planlægger efter det. Vi har holdt møde med med 'Better Energy' (den største spiller på det danske marked ift. anlæggelse af solcelleparker) og de ser et kæmpe udviklingspotentiale. Mulighederne for at gøre det visionært og fremtidssikret fra starten er der nu, hvis vi tænker os om og tænker langsigtet!

- 2) Hvis linjeføringen ændres, vil den nuværende vejstrækning og bro kunne bruges til flere formål: a) de cyklister der i dag er presset ud på en smal sti; b) de BRT-busser der er planlagt på strækningen ud til Amager; c) etablering af solcelleparker på fx halvdelen af den nuværende kørebane og bro (estimeret 150.000 m²); c)...

Finansiering er selvfølgelig også en helt afgørende faktor i de her projekter. Solcelleparker vil kunne være en del af løsningen, særligt hvis man tør nytænke afgiftsmodellen: øremærk afgifterne på den EL solcellerne producerer og de vil kunne anvendes til selve anlæggelse af en overdækning, en tunnel el.lign. Vi ved godt at afgiftsområdet er 'giftigt' at bevæge sig ind på, men vi tillader os at tænke det med alligevel.

Roadpricing mener vi stadig vil være en fordelagtig finansieringsmulighed – 10 kr. for at køre igennem fx tunnelen, vil med de trafikale fremskrivninger kunne indbringe 5,5 mia. kr. over en 10-årig periode. Dette vil stort set kunne finansiere en tunnel på hele strækningen, hvis det antages at det koster omkring 1 mia. pr. km. at etablere en tunnel. Efter 10 år vil betalingen kunne fjernes igen, hvis det skulle vurderes at være en ulempe på den ene eller anden måde. Lignende betalinger findes omkring Oslo og kan kopieres herfra.

At bilister skal 'belastes' med 10 kr. pr. gennemkørsel i 10 år mener vi godt kan forsvares ift. at belaste et helt boligområde med voldsom trafikstøj i al fremtid. Trafikken vil måske med Roadpricing på 300 kr. pr. gennemkørsel finde andre veje, men en 10'er vil næppe få bilister til at køre 'ind over byen'.

Hvad så med virksomhederne på Avedøre Holme, der skal køre til og fra og bruge en evt. tunnel flere gange om dagen? Der kan evt. laves en abonnementsordning, hvor der betales x antal kr. pr. måned, hvorefter der kan køres frit. Kommunen kunne måske overveje at give tilskud til sådan et abonnement...!?

Til ovenstående skal de sundhedsøkonomiske besparelser selvfølgelig medregnes, når trafikstøjen fra et stort og tætbeholdt fjernes!

Der er virkelig mange måder at skrue løsninger sammen på, og vi mener at det kan gøres bedre og mere visionært end det der er skitseret i det nuværende projekt.

Høringsfasen for udvidelsen er i gang, og vi, og mange andre borgere i Hvidovre indsender ideer og forslag til vejdirektoratet. Vi håber med dette lille oplæg, at kunne inspirere jer til, i hvert fald måske at overveje, om projektet kan fremtidssikres endnu bedre – både hvad angår de fremtidige trafikale forhold, støjreduktion og omlægning til grøn energi.

Der er med garanti mange flere detaljer der kan optimeres, så der er plads til både udvidelse og borgere 😊