

Øget kapacitet og støj- reduktion på Motorring 3 ved København

Høringsnotat - Idé- og forslagsfasen
Miljøkonsekvensvurdering

Januar 2023

Høringsnotat – Idé- og forslagsfasen – Miljøkonsekvensvurdering – Øget kapacitet og støjreduktion på Motorring 3 ved København

Januar 2023

Indholdsfortegnelse

| | |
|--|----------|
| Øget kapacitet på Motorring 3 | 1 |
| Indholdsfortegnelse..... | 1 |
| Indledning | 2 |
| Overordnede kommentarer..... | 3 |
| Forslag om andre løsninger end Øget kapacitet på Motorring 3 | 4 |
| Støjforhold..... | 6 |
| Resumé af idéer og forslag | 6 |
| Støj og sundhed | 8 |
| Forbedring af støjafskærmning | 9 |
| Overdækning..... | 12 |
| Hastighedsnedsættelse og størekasser (automatisk trafikkontrol (ATK))..... | 12 |
| Asfaltbelægninger og afstrikning..... | 14 |
| Dækstøj..... | 14 |
| Målinger og beregninger | 15 |
| Tilskud til facadeisolering | 16 |
| Støj, andre emner | 16 |
| Trafikale forhold | 17 |
| Trafikale forhold, lokalveje og til-/frakørselsramper | 18 |
| Hastighed | 22 |
| Fremkommelighed | 22 |
| Tekniske forhold..... | 23 |
| Tekniske forhold, afmærkning og vejvisning..... | 23 |
| Belægninger | 23 |
| Trafiksikkerhed | 24 |
| Trafikafvikling i anlægsperioden..... | 24 |
| Natur, miljø og rekreative forhold..... | 24 |
| Beplantning | 25 |
| Luftforurening | 25 |
| Natur..... | 25 |



Indledning

Den 28. juni 2021 blev der indgået en politisk aftale om "Infrastrukturplan 2035", som omfatter statens investeringer og initiativer på transportområdet for perioden 2022 – 2035. Det indgår i aftalen, at der skal gennemføres en miljøkonsekvensvurdering af øget kapacitet og støjreduktion på Motorring 3. Når undersøgelsen er gennemført, vil der kunne indgå støjreducerende foranstaltninger i en samlet løsning for kapacitetsudvidelsen. Der er med aftalen afsat 315 mio. kr. til anlæg af projektet.

På den baggrund gennemfører Vejdirektoratet i 2022-2023 en miljøkonsekvensvurdering med udgangspunkt i et udbygningsforslag, der blev udarbejdet i foråret 2021, hvor det eksisterende nødspor inddrages til permanent kørsel, og hvor hastigheden samtidigt nedsættes til 90 km/t. Der vil også ske en undersøgelse af, hvilke muligheder der er for at reducere støjen på strækningen.

I miljøkonsekvensvurderingen beskrives de afledte effekter af såvel anlægsarbejdet som anvendelsen af den udbyggede motorvej. Miljøkonsekvensvurderingen skal herunder belyse konsekvenserne af vejprojektet i forhold til miljø, økonomi, lokal trafik og naboer. Tilsvarende skal miljøkonsekvensvurderingen sikre, at projektet påvirker mennesker og miljø mindst muligt.

Der er stort fokus på støj fra den eksisterende motorvej. Flere boligområder, der ligger tæt ved motorvejen, er allerede i dag udpeget som særligt støjbelastede i Vejdirektoratets støjhandlingsplan 2018 – 2023. Vejdirektoratet undersøger i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen mulighederne for at reducere støjen fra Motorring 3, og denne undersøgelse - indeholdende forslag til konkrete tiltag for forbedring af støjforholdene - vil blive afrapporteret sammen med miljøkonsekvensvurderingen.

I den politiske aftale om "Infrastrukturplan 2035" er der i projektet på Motorring 3 ikke afsat midler, der er tilstrækkelige til at realisere en generel afhjælpning af den støjbelastning, der er i dag.

Projektets overordnede rammer er, at:

- Skabe mere kapacitet på Motorring 3 ved at inddrage nødsporet som permanent kørsel.

Rammerne for støjundersøgelserne er, at:

- undersøge mulighederne for at reducere støjgener på strækningen. Støjreducerende tiltag, der kan rummes indenfor projektets økonomiske rammer vil kunne realiseres i projektet. Øvrige undersøgte muligheder, der generelt vil kunne forbedre støjforholdene langs Motorring 3, vil blive afrapporteret for videre politisk behandling.

Supplerende trafikale tiltag som eksempelvis afhjælpning af eksisterende trafikale problemer i rampekryds og øvrige trafikale effekter vil blive vurderet. De justeringer, der indgår i dette projekt, vil have fokus på, at det er nødvendige justeringer på grund af trafikale ændringer som følge af projektet, samt at justeringerne kan rummes indenfor rammerne af projektet.

Overordnet set forventes kapacitetsforøgelsen at forbedre trafikafviklingen på Motorring 3 i myldretidsperioderne og at afhjælpe de fleste nuværende flaskehalse.

Det er udbygningsforslaget fra 2021, som ligger til grund for denne undersøgelse. Kommissoriet for den igangværende miljøkonsekvensvurdering kan læses på projektets hjemmeside: <https://www.vejdirektoratet.dk/projekt/motorring-3>.

Høringen og den videre proces

Miljøkonsekvensvurderingen indledtes med en offentlig idé- og forslagsfase med offentlig høring i perioden fra den 16. maj 2022 til den 13. juni 2022. Her fik borgere, trafikanter, myndigheder, virksomheder og interesseorganisationer mulighed for at komme med idéer, forslag og synspunkter, der kan indgå i det videre arbejde. Til formålet udarbejdede Vejdirektoratet en informationsfolder om idé- og forslagsfasen, som kan læses på <https://www.vejdirektoratet.dk/projekt/motorring-3>. I høringsperioden indkom 142 høringssvar, som er resumeret i dette notat sammen med Vejdirektoratets eventuelle bemærkninger.

Som en del af den offentlige høring afholdt Vejdirektoratet 2 borgermøder henholdsvis den 23. maj 2022 i Gladsaxe og den 24. maj 2022 i Brøndby, hvor planen for den kommende proces for miljøkonsekvensvurdering blev præsenteret, og der var mulighed for at stille spørgsmål og komme med bemærkninger og idéer til projektet. Vejdirektoratet vurderer, at omkring 120 borgere deltog i mødet i Gladsaxe og godt 30 borgere deltog i mødet i Brøndby. Præsentationen på møderne blev optaget, og er tilgængelig via projektets hjemmeside: <https://www.vejdirektoratet.dk/projekt/motorring-3>.

Altoverliggende tema på borgermødet i Gladsaxe var, hvordan den nuværende støj kan reduceres. Yderligere temaer var større hastighedsreduktion (til under 90 km/t), kø-problematikker ved frakørsler samt evt. kapacitetsudfordringer i forbindelse med ulykker/beredskabstransport (uden et nødspor). Overordnede tema på borgermødet i Brøndby var støjreduktion, men også ønsker om større fremkommelighed ved frakørsler samt hastighedsovervågning.

Mødedeltagernes input, spørgsmål og kommentarer indgår i grundlaget for Vejdirektoratets skitseprojektering og miljøkonsekvensvurdering af vejprojektet.

Nedenfor gennemgås de emner, der er rejst i den indledende idé- og forslagsfase, og Vejdirektoratets bemærkninger til emnerne er anført efter gennemgangen af de indkomne bemærkninger og forslag.

Vejdirektoratet forventer at fremlægge miljøkonsekvensundersøgelsens resultater i en afsluttende offentlig høring medio 2023, hvor der igen åbnes for muligheden for at indsende kommentarer og bemærkninger til projektet. Der vil desuden blive afholdt borgermøder, hvor resultaterne af undersøgelsen vil blive præsenteret. Efter høringen og opsamlingen fra denne udarbejder Vejdirektoratet en indstilling til transportministeren, hvorefter den løsning, som forligskredsen bag infrastruktaftalens vejafsnit "Fremtidens Veje" træffer beslutning om, fortsætter videre i detailprojektering og anlæg.

Overordnede kommentarer

Hovedparten af de indkomne høringssvar er fra naboer til motorvejen, som udtrykker deres bekymringer og utilfredshed med trafikstøjen fra motorvejen. Som ved debatten på borgermøderne er der i de indkommende høringssvar stort fokus på, hvordan nuværende støj kan reduceres, og de fleste ønsker, at der indarbejdes støjreducerende tiltag i projektet. Mange bekymrer sig desuden om sundhedsrisikoen i forbindelse hermed. En del mener desuden, at projektet vil medføre yderligere støj grundet utilstrækkelig støjregulering/-dæmpning.

Flere borgere og kommuner giver udtryk for at have en positiv indstilling til kapacitetsudvidelsen, men at støjreduktion samtidigt er en nødvendighed. Flere mener, at den eksisterende støjafskærmning langs motorvejen er utilstrækkelig og ønsker supplerende støjafskærmning. Flere mener, at der er et misforhold mellem det politiske ønske om at inddrage nødspor til kørespor, og hensynet til motorvejens naboer og ønsker om forbedringer af støjforholdene. Endvidere handler en del henvendelser om forskellige muligheder for og ønsker til hastighedsreduktion.

Mange opfordrer til en mere ambitiøs, helhedsorienteret og langsigtet løsning på de trafikale udfordringer, som indtænker grønne og bæredygtige løsninger til gavn også for fremtidige generationer. Der er ønsker om, at Vejdirektoratet tager ansvar for den påvirkning, biler har, og ønsker større fokus på livet i boligområderne langs motorvejen.

En stor del af henvendelserne om trafik omhandler kø-problematikker ved frakørsler. Nogle argumenterer for, at man hellere burde arbejde for at udbygge og styrke den kollektive trafik og gentænke infrastrukturen rundt om København.

Flere borgere lægger vægt på, at Vejdirektoratet klart skal markere overfor politikere og berørte myndigheder, hvad der skal til for at løse støjproblemerne langs Motorring 3. Flere borgere giver udtryk for, at de har overvejelser om, hvorvidt de bliver nødt til at flytte grundet støjen.

Forslag om andre løsninger end Øget kapacitet på Motorring 3

Nedgravning, overdækning mv af Motorring 3.

Et gennemgående forslag i mange høringsvar er forslag om helt eller delvis nedgravning eller overdækning af motorvejen samt at udnytte arealet over til eksempelvis byudvikling eller solceller. Som byudvikling foreslås eksempelvis supercykelstier og rekreative arealer med bænke og beplantning. Det nævnes også, at en overdækning kan afhjælpe barrierevirkning. Enkelte har vedlagt eksempler på ønsket byudvikling og afskærmning/inddækning mod støj.

Synspunkter vedr. hensigtsmæssigheden af kapacitetsudvidelsen

Gladsaxe Kommune tager afstand fra beslutningen om udbygning af Motorring 3.

Også flere borgere giver udtryk for, at de ikke ønsker kapacitetsudvidelsen primært begrundet i, at flere biler vil medføre mere støj og/eller forurening. Ligeledes anføres, at langsom trafik samt nedsat hastighedsbegrænsning kan understøtte trafikanter til at vælge andre transportformer. Nogle anfører, at den planlagte kapacitetsudvidelse kun løser problemerne i en årrække, hvorefter trængselssituationen vender tilbage, og at udbygningen skaber unødigt incitament til at køre langt - eksempelvis for at komme på arbejde.

Kollektiv trafik samt reduktion af biltrafik

Gladsaxe Kommune, Brøndby Kommune og flere borgere opfordrer Vejdirektoratet til at belyse et reelt kollektivt alternativ til at løse kapacitetsudfordringerne. Flere borgere, hovedsagelig i området ved Hvissinge, efterspørger ligeledes mere offentlig transport.

En borger foreslår samtænkning af trafikken på Motorring 3 med letbanen herunder evt. ved flere nemme afkørsler og gode parkeringsforhold ved Motorring 3 samt andre incitamenter til at skifte fra bil til letbanen.

Flere borgere foreslår at reservere yderste spor til biler med flere passagerer for at fremme ideen med samkørsel. Nogle borgere foreslår, at der etableres kørsel for busser i nødsporet.

Enkelte borgere foreslår indførelse af økonomiske incitamenter for at reducere trafikken i myldretiden, og en borger foreslår, at en mindre betaling for brug af Motorring 3 kan medfinansiere en overdækning.

Forslag vedrørende andre veje og nye vejforbindelser

Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe Kommune foreslår etablering af nye motorvejsstrækninger til aflastning af Motorring 3.

Det fremføres, at Vejdirektoratets forslag anses som en utilstrækkelig nødløsning uden perspektiver for fremtiden, og at der ikke er afsat tilstrækkelige midler til afhjælpning af de alvorlige trafikstøjproblemer. Det anføres, at motorvejen skærer igennem tætbebyggede områder der eksisterede før motorvejen blev anlagt.

Sammenslutningen påpeger, at Gladsaxe Kommune formentlig er den mest støjbelastede kommune i landet med ca. 20.000 boliger, der belastes med støj over 58 dB.

Sammenslutningen mener, at den mest oplagte løsning på trængselsproblemerne vil være anlæg af en Motorring 5. Sammenslutningen har analyseret det storkøbenhavnske motorvejsnet og er kommet frem til et alternativt forslag til løsning af trængselsproblemerne, der bl.a. indeholder etablering af 2 supplerende motorvejsstrækninger hhv. vest for ring 4 mellem Frederikssundmotorvejen og Hillerødmotorvejen samt mod nord mellem Hillerødmotorvejen og Helsingørmotorvejen. Sammenslutningen bemærker, at der givetvis er andre muligheder.

Sammenslutningen fremfører, at det er en udfordring i forbindelse med trafikplanlægningen i hovedstadsområdet at reducere skævheden i motorvejsnettet, hvor adgangen fra mange motorveje til/fra nord går via Motorring 3 og i høj grad strækningen gennem Gladsaxe, at der skal skabes en fælles forståelse i de nordlige nabokommuner for nødvendigheden af at bidrage til en forbedring af trafikflowet igennem Storkøbenhavn, at der skal skabes en forståelse på landsplan for, at der må skaffes midler til en effektiv og kostbar støjdemping af Motorring 3.

En borger foreslår at nedgrave første del af Hillerødmotorvejen, der skærer igennem Utterslev Mose i København.

Flere borgere foreslår, at Ring 4 mellem Bagsværd og Ballerup færdiggøres, og beder om en handlingsplan for aflastning af Motorring 3.

En borger foreslår at bygge en overbygning med 4 nye vognbaner ovenpå den eksisterende motorvej.

Vejdirektoratets bemærkninger

På baggrund af "Aftale om Infrastrukturplan 2035" undersøger Vejdirektoratet en forøgelse af kapaciteten på Motorring 3 ved inddragelse af de eksisterende nødspor til permanent kørespor. Det vurderes derfor, at alternative løsningsforslag og tilhørende undersøgelser i form af kollektive transportformer og samkørsel mv, anlæg af nye veje eller at lade være med at udføre kapacitetsforøgelsen ligger uden for kommissoriets rammer.

Til forslaget om at reservere en del af motorvejen til samkørsel eller busbaner, så vurderes dette ikke realistisk set i forhold til de allerede eksisterende fremkommelighedsproblemer.

Til bemærkningerne om etablering af en ring 5:

Det er korrekt, at en del af trafikken omkring Hovedstadsområdet ikke har destination i København men i "fingrene" mellem de øvrige motorveje. I analysen af en forundersøgelse af Ring 5 - fra rap. side 83 - Analyser af rejsemønstrene i hovedstadsområdet (https://www.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2022-04/Ring_5_Syd_Forundersogelse-2022_wcag.pdf) peger således på, at mellem en tredjedel og halvdelen af alle (eksterne) bilture fra én af hovedstadsområdets byfingrene har destination i en anden byfinger. Det betyder, at bilister der eksempelvis skal fra Hillerød til Køge, i fraværet af en egentlig ydre højklasset ringforbindelse, ofte vil tage turen indenom en af de to ringforbindelser, Motorring 3 eller Motorring 4, samt Hillerød- og Køge Bugt Motorvejen, og dermed bidrager til trængslen her.

Tidligere analyser viser, at der er et trafikalt behov for en ydre ring omkring Hovedstadsområdet. Senest har Vejdirektoratet gennemført en forundersøgelse af "en sydlig Ring 5 mellem Køge og Frederikssundsvej" og "Beslutningsgrundlag for indsnævring af nordlig ring 5", mellem Frederikssundsvej og Helsingør. Analyserne viser bl.a., at Motorring 3 ikke vil blive aflastet i større omfang ved etablering af en Ring 5 mellem Køge og Frederikssundsvej, og kun lidt mere hvis hele Ring 5 etableres til helsingørsmotorvejen.

Etablering af nye motorveje vil udgøre en ny barriere i landskabet og medføre nye støjgener. I den foreslåede løsning skulle en ny vejforbindelse igennem både bynære områder og særligt beskyttet natur særligt omkring Værløse og Hillerødmotorvejen.

Forligskredsen bag Aftale om Infrastrukturplan 2035 har besluttet, at der ikke skal anlægges transportinfrastruktur i Ring 5-korridoren.

Til bemærkningerne om ring 4:

Med infrastrukturplan 2035 er der aftalt en miljøkonsekvensvurdering af en udvidelse af ring 4 på den nordlige strækning mellem Ballerup og Bagsværd (4 til 6 spor) samt tilsvarende undersøgelse af en udvidelse med et ekstra spor på den sydlige strækning mellem Taastrup og Ishøj. Disse projekter er i henhold til infrastrukturaftalen finansieret og besluttet til gennemførelse.

Støjforhold

Resumé af idéer og forslag

Langt de fleste bemærkninger i relation til støj, omhandler støjgener fra den nuværende Motorring 3 samt bekymringer for, at den øgede trafik vil medføre endnu mere støj.

Fælles for størstedelen af bemærkninger er, at borgerne føler sig plaget af støjgener fra motorvejen i dag, og påpeger behov for bedre støjafskærmning i form af overdækning, støjskærme, støjreducerende asfalt, beplantning, sænkning af hastigheden mv. Flere påpeger, at støjen er sundhedsskadelig og flere gør opmærksom på, at beboerne er der hele tiden, mens trafikanterne hver især er der kortvarigt, hvorfor hensynet til beboere skal komme først. Nogle gør opmærksom på, at støjniveauet er forværret, når motorvejen ligger højt.

En del borgere anfører at have boet nær Motorring 3 i mange år, og at støjen har været der i mange år, men de seneste år er støjen steget voldsomt. Så hvor man tidligere godt har kunnet benytte haven og have vinduerne åbne, anfører mange, at dette ikke længere er muligt. En del peger på øgede støjgener i forbindelse med, at broer føres over motorvejen.

Borgere i Herlev beskriver, at trafikstigningen på Motorring 3 i Herlev har været voldsom gennem årene. Der angives en stigning fra omkring 70.000 biler til over 120.000 biler i løbet af de seneste 13 år med deraf følgende voldsom stigning i støjbelastning.

Generelt foreslås følgende støjdæmpende indsatser:

- Støjafskærmning på strækninger, hvor der ikke er støjskærme i dag, forhøjelse af eksisterende skærme og forbedring af eksisterende støjafskærmning
- Overdækning – omkring hver 4. henvendelse handler om overdækning
- Hastighedsreduktion, hastighedskontrol og/eller hastighedsdifferencering
- Støjreducerende belægning
- Undgå anvendelse af rumleriller eller lignende

Hørings svar fra myndigheder om støj

Gladsaxe Kommune anfører, at enkeltstående støjskærme ikke vil løse problemerne, og at der fortsat vil være mange borgere, der udsættes for sundhedsskadelig støj. Gladsaxe Kommune anfører, at tæt på 65 % af kommunens boliger er støjbelastede langt over grænseværdierne. Der opfordres til, at projekterne om udvidelse af motorvejene erstattes af initiativer, der reducerer trafikmængderne og nedbringer trafikstøjen. Gladsaxe Kommune foreslår, at undersøgelsen resulterer i et konkret bud på en løsning af støjgenerne, så støjen ikke blot holdes på det nuværende alt for høje niveau, men reduceres ned til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse, samt at undersøgelsen indeholder en analyse af en hastighedsnedsættelse til 80 km/t. Endelig foreslås, at undersøgelsen skal indeholde belysning af et reelt kollektivt alternativ til at løse kapacitets- og støjudfordringerne.

Gentofte Kommune mener, at der skal foretages støjberegninger for hele strækningen, og at der bør etableres støjreducerende tiltag, der kan reducere støjen til under 58 dB. I forbindelse med en udvidelse af frakørselsrampen i nordlig retning ved Jægersborgsvej ønsker Gentofte Kommune gennemført afværgeforanstaltninger mod både støj og øvrige gener for beboerne, både i anlægsfasen og efterfølgende. Gentofte Kommune betragter en udvidelse af rampen som et nyanlæg, og ønsker derfor etablering af støjskærm på denne lokalitet eller alternativt ekspropriation af de berørte boliger.

Brøndby Kommune gør opmærksom på den fysiske barriere, som motorvejen udgør i Brøndby Kommune, og er bekymret for en forøgelse af støjen som følge af kapacitetsudvidelsen. Brøndby Kommune forventer, at de "klassiske" støjskærme ikke vil have den ønskede effekt og henstiller til, at der belyses muligheder for at indkapsle/overdække motorvejen. En sådan løsning nævnes også at kunne indebære bedre forbindelser mellem og mindre støj i Brøndbys bydele og rekreative arealer herunder Vestvolden og Brøndbyskoven. Samtidig vil det give mulighed for bedre byudvikling med bolig og erhverv både på eksisterende og nye arealer.

Herlev Kommune glæder sig over, at miljøkonsekvensvurderingen indebærer en fuld støjkortlægning, som de også finder nødvendig. Herlev kommuner undrer sig over, at der ikke er afsat midler til tiltag, hvor der i dag er opsat støjskærme, og anfører at prioritering af midlerne bør ske på baggrund af omfanget af støjpåvirkning og antallet af beboere, der er støjpåvirket. Herlev Kommune anfører, at der er

et akut behov for støjreduktion for beboerne langs Motorring 3, og at det derfor er vigtigt, at der udarbejdes et afværgekatalog med mulige tiltag. Herlev kommune forventer, at der finansieres støjreducerende tiltag i forbindelse med projektet. Herlev kommune mener ikke, at kapacitetsudvidelsen kan finde sted medmindre støjbelastningen for naboerne bringes ned på mindst samme niveau som ved den seneste udvidelse af motorvejen.

Herlev kommune har i 2019 oplevet stor forståelse for og vilje til løsning af trafikstøjen hos Transportministeriet og er derfor uforstående overfor, at dette ikke er indeholdt i projektet, der nu er sat i gang. Tilsvarende beskrives fra andre borgere samme oplevelse af forståelse hos Transportministeriet og bekymring over, at støjreducerende løsninger ikke for nuværende er finansieret i projektet.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet har stor forståelse for borgernes og kommunernes oplevede støjgener og bekymringer for de støjmæssige konsekvenser ved inddragelse af nødspor til kørsel, og Vejdirektoratet anerkender ønskerne om at reducere støjen fra motorvejen.

De mange bemærkninger til støj samt forslag og ideer til støjdæmpning vil indgå i de videre overvejelser af mulighederne for støjreduktion langs Motorring 3.

I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af projektet vil der blive gennemført støjberegninger for områderne langs Motorring 3 - både af dagens situation og af den trafikale situation, der forventes i fremtiden med øget kapacitet på motorvejen.

Derudover vil der blive gennemført analyser af støjdæmpende foranstaltninger ved boligområderne langs motorvejen.

Der vil blive foretaget undersøgelser af mulighederne for at reducere støj for boliger, der belastes over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB. I praksis må det forventes, at det langt fra er alle boliger, hvor det er muligt at reducere støjen til under 58 dB. I hvilket omfang støjskærme og/eller andre støjreducerende tiltag kommer til at indgå i den endelige miljøkonsekvensrapport beror således på konkrete vurderinger.

Støjbelastningen af naboer langs Motorring 3 er i dag meget høj også på strækninger, hvor der allerede er opsat støjafskærmning. Vejdirektoratet undersøger derfor også hvilke yderligere støjreducerende tiltag, der vil kunne etableres for generelt at forbedre støjforholdene langs Motorring 3.

Jf. Vejdirektoratets opgørelser er der sket en trafikstigning på Motorring 3 i Herlev Kommune fra ca. 70.000 til 120.000 i perioden 2010-2022. Det vurderes, at en trafikstigning i den størrelsesorden i sig selv har medført en forøgelse af støjen på 2-3 dB.

Støj og sundhed

Mange borgere og grundejerforeninger, i alt op mod 20 % af de indsendte høringssvar, er bekymrede for de sundhedsmæssige konsekvenser ved trafikstøj.

Mange oplever, at støjen er stigende, og at man ikke som førhen eksempelvis kan opholde sig i haven eller holde soveværelsesvinduet åbent grundet intens og vedvarende støj. Der skrives om en forventning om, at en udvidelse vil medføre mere støj med forringelse af livskvalitet til følge, og der henvises

til undersøgelser om sundhedsmæssige konsekvenser som følge af trafikstøj fra motorveje (herunder en række sygdomme, søvnforstyrrelser og stress). Der gøres opmærksom på, at hver bil er der kortvarigt, men beboerne er der hele tiden, og det ønskes at beslutninger respekterer dette.

En borger henviser til WHO's anbefalede støjgrænser.

Flere borgere påpeger den samfundsøkonomiske konsekvens som følge af støjpåvirkning af beboere.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet er opmærksom på, at støj har negative helbredsmæssige konsekvenser. WHO har i sin rapport "Environmental Noise Guidelines for the European Region" (2018) en anbefaling om, at støj fra vejtrafik holdes under et niveau på 53 dB, fordi højere støjniveauer kan være forbundet med negative helbredsmæssige konsekvenser. Miljøstyrelsen har på nuværende tidspunkt ikke revideret de danske vejledende støjgrænseværdier på baggrund af WHO-rapporten.

Miljøstyrelsen har fastsat en række vejledende grænseværdier for støj fra veje. De vejledende grænseværdier er grundlaget for danske myndigheders vurdering af vejstøj, og udtrykker en støjbelastning, der efter Miljøstyrelsens vurdering er miljømæssigt og sundhedsmæssigt acceptabel (Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 om "Støj fra veje"). Den vejledende grænseværdi for boliger er fastsat til 58 dB, der er betegnelsen for en gennemsnitsværdi for et døgn, dog sådan at støj i aften- og nattetimerne vægtes højest. De vejledende grænseværdier anvendes som grundlag for fastsættelse af, hvornår eksempelvis en bolig langs en vej er støjbelastet. Der findes ingen fastsatte krav om overholdelse af støjgrænseværdier fra eksisterende eller nye veje i Danmark.

Vejdirektoratet henholder sig til Miljøstyrelsens anbefalinger, da det er Miljøstyrelsen, der i Danmark fastlægger retningslinjer til støjbeskyttelsesniveauet.

I den samfundsøkonomiske analyse følges "Manual for samfundsøkonomisk analyse på transportområdet" udgivet af Transportministeriet i 2015. De støjmæssige konsekvenser af projektet værdisættes som summen af gene- og sundhedsmæssige kostninger som følge af vejstøjen, og beregnes ved hjælp af et såkaldt støjbelastningsstal, som er et udtryk for den samlede støjbelastning indenfor undersøgelsesområdet.

Forbedring af støjafskærmning

Mange borgere efterspørger bedre støjafskærmning, nogle giver udtryk for behovet på et generelt plan, andre har mere specifikke ønsker og forslag, herunder:

- Forbedring af de højtbeliggende eksisterende støjværn
- Forbedring (bedre isolering, lydbats, forhøjelser) af eksisterende støjskærme
- Udskifte støjskærmes transparente dele med absorberende
- Støjafskærmning med beplantning

Flere borgere ønsker, at der etableres støjafskærmning langs strækninger hvor der er beboelse eller langs Motorring 3 i det hele taget.

En borger gør opmærksom på, at der mangler 50 m støjskærm nordgående inden afkørslen mod Hille-rød motorvejen. Gentofte Kommune ønsker støjskærm langs rampen mod Jægersborgvej. En borger

foreslår støjafskærmning vej Lyngby C afkørsel 16, Helsingørmotorvejen. En borger fra Hvidovre syd har ønske om støjdemping ved Amagermotorvejen.

Flere borgere gør opmærksom på, at mange huse på Sonatevej har 1. sal, hvilket bør medtages i støj-beregningerne, og at en støjmur skal gå et godt stykke mod syd for at have tilstrækkelig effekt, da støjen også kommer fra området hen over Kagsmosen over jernbanesporet. Der gøres opmærksom på, at den eksisterende støjskærm er lavere end øvrige støjskærme på strækningen.

En borger bemærker, at afslutningen til broen over Klausdalsbrovej er mangelfuld, og der her er ekstra støj.

Enkelte borgere påpeger, at støjskærmene på Herlevsiden af motorvejen er for lave, og idet skærmene er lavere på Herlevsiden end på Gladsaxesiden, oplever de at støjen bliver kastet over i deres område. Andre foreslår generelt højere støjskærme.

Flere borgere i området ved Mørkhøj nævner, at der er meget støj og herunder en strækning uden støjafskærmning langs Motorring 3 (ved Bauhaus), hvorfor støjen opfattes ekstra generende langt væk herfra. Der nævnes også, at støjskærme på strækningen er lavere end de øvrigt opsatte støjskærme, hvorfor disse støjskærme foreslås forhøjet.

Flere borgere foreslår etablering af lydabsorberende skærme i motorvejens midterrabat og/eller på glatte flader. En borger foreslår tests med strategiske placeringer af støjværn.

Flere borgere i Gladsaxe samt en boligforening i Rødovre foreslår støjskærme med udhæng eller delvis overdækning.

En borger foreslår at udskifte de eksisterende støjskærmes transparente dele med absorberende skærme. En anden borger angiver, at de lave støjskærme er etableret med et for hårdt materiale, der reflekterer støjen og der bør sættes støjabsorberende støjskærme op.

En borger foreslår beklædning af eksisterende støjskærme med lydbats.

En borger fra Eventyrkvarteret i Herlev har oplevet, at støjen blev forhøjet efter opsætning af støjskærme ved den seneste udbygning.

En henvendelse foreslår etablering af jordvolde i forbindelse med Gladsaxe Kommune skal ændre Kagsåen, som løber langs motorvejen og skal køre meget jord væk. Det angives, at dette vil reducere længden af jordtransporter.

To borgere efterspørger hvilken type støjværn, der opsættes i forbindelse med allerede eksisterende skærme. Såfremt der er tale om lokale skærme, ønsker borgerne at indgå i et sådant projekt ved måling af lydniveau.

Ejerforeningen Jægerhaven gør opmærksom på deres unikke placering, og har ønske om, at der gøres en omfattende indsats for at reducere støjen.

En del borgere fra Hvissinge Glostrup bemærker, at der opleves et meget højt støjniveau fra sammenfletningen ved Jyllingevej samt ved området lidt syd på ad Poul Bergsøes vej, der hvor støjvolden er

lavere. En grundejerforening bemærker, at der ikke er meget begrænsning af støjen i området. De etablerede jordvolde er ikke tilstrækkelige til at dæmpe støjen. Der ønskes en høj støjvold mod Hვისsinge herunder langs området hvor Frederikssundmotorvejen flettes ind på Motorring 3, og hvor den eksisterende vold bliver lavere. Der foreslås også etablering af beplantning samt at skabe rekreative områder, hvor der bliver støjdæmpet.

Det bemærkes, at der er øget støj fra hul i volden ved rideskolen og højtbeliggende broer. I den sydlige ende generes området af støj fra afkørslen ved Roskildevej.

En del påpeger meget støj fra området ved motorvejssammenfletningen ved Jyllingevej. Der foreslås etableret støjskærm på broen, der ligger højt og i det hele taget langt bedre afskærmning mod støj i området. Det nævnes, at støjen er blevet værre efter at volden er blevet skåret ned.

En borger bemærker, at idet Supercykelstien C99 er ført under Motorring 3 og igennem støjvolden langs Sortevej ved to separate tunneller, føres støj fra Motorring 3 igennem tunnelen i støjvolden og videre til bebyggelserne på Gaaseager og Lammekær. Dette hul foreslås lukket ved at forbinde de to tunneller, så slutresultatet er en samlet tunnel fra Sortevej og til Vestvolden.

Grundejerforeningen for Roskildevej 547 og Vibeholmsvej 7,9, 14 og 16 ønsker støjgenerne fra motorvejen reduceret, da de overskrider de gældende grænser for erhvervsbyggeri, og det vil svært at få adgang til udbedre støjproblematikken senere. Erhvervsvirksomheder, der er placeret tæt på Motorring 3, er stærkt støjbelastede og støjforholdene kan ikke leve op til de krav, der er stillet i miljøstyrelsens krav til støjgrænser. Ved udvidelsen af motorringvejen skal derfor etableres støjhegn langs motorvejen, der kan reducere støjgener fra vejtrafik i forhold til både boliger og erhvervsbygninger. Grundejerforeningen anfører, at der hidtil ikke er nævnt erhvervsgrundene i området på trods af, at disse også bliver belastet med et højere støjniveau end Miljøstyrelsens grænseværdier tillader. Det angives at, Miljøstyrelsens støjgrænser fra vejtrafikstøj for erhverv, hotel mm ligger på 63 dB, og ifølge MST skal der tages hensyn til grænseværdierne ved planlægning af nye vejanlæg og vejudbygninger. jf. vejledning nr. 4 "Støj fra veje".

På de specifikke adresser er kommende byggeri dækket af lokalplan 122A og 122B, som stiller krav til at støjkravene fra vejtrafikken dokumenteres overholdt. Det er specifikt de udendørs opholds og friarealer, som ikke kan løses ved bygningsmæssige tiltag, som er problemet. Hvis kommunens krav til at støjbelastningen skal overholdes, så bliver Vejdirektoratet nødt til at lave støjhegn eller anden støjreducerende foranstaltninger ved erhvervsbyggeri langs motorvejen, så der kommer en sammenhæng mellem Vejdirektoratets og Brøndbys planlægning.

Vejdirektoratets bemærkninger

I forbindelse med miljøkonsekvensvurdering af projektet vil de indsendte forslag og bemærkninger vedrørende forbedret støjafskærmning blive vurderet. Derudover vil der blive udført støjberegninger for hele strækningen for at kortlægge støjdbredelsen både før og efter kapacitetsforbedringen.

I miljøkonsekvensvurderingen vil der inden for projekts rammer blive undersøgt forskellige virkemidler til reduktion af støj. Dette omfatter også etablering af nye støjskærme.

Støjvolde kræver væsentligt med plads for at have tilstrækkelig støjreducerende effekt og dette tiltag vurderes ikke realistisk at implementere langs Motorring 3 pga. pladsmangel og Vestvoldens fredning.

Sideløbende med miljøkonsekvensvurderingen vil der blive undersøgt en række forskellige støjreducerende tiltag langs Motorring 3. Der vil blive udført konkrete analyser af støjskærmes effekt i forhold til placeringen langs motorvejen, samt udformning, udstrækning og højde af skærmene. Støjskærme langs statsveje vil normalt være støjabsorberende.

Overdækning

Mange borgere - anslået omkring 25 % af høringsvarene, herunder Lejerbo Rødovre, Ejerforeningen Jægerhaven samt Sammenslutningen af grundejerforeninger i Gladsaxe Kommune, foreslår helt eller delvis nedgravning eller overdækning af motorvejen.

Jægerhaven ligger meget tæt på motorvejen, og ejerforeningen henviser til løsninger fra Tyskland og Østrig, samt henviser til en nylig undersøgelse af muligheder for at skærme for støj udarbejdet af COWI, Urban Creators og Urban Power for Gladsaxe og Furesø kommuner samt Realdania, og præsenteret for Gentofte Kommune. Her indgår forslag med helt og delvis overdækning af motorveje. Ejerforeningen henviser til at der også findes løsninger med naturskærme med træ og stål.

Vejdirektoratets bemærkninger

Overdækning af motorveje, som støjreducerende foranstaltning, er herhjemme indtil videre kun anvendt på kortere strækninger i forbindelse med anlæg af nye motorveje, som ved Tårnby og i Silkeborg. Her er motorvejenes placering i terrænet sammentænkt med overdækningen, hvilket giver mulighed for at reducere omkostningerne til konstruktionen. Når der er tale om eksisterende motorveje, som for eksempel Motorring 3, forløber vejen på dele af strækningen højere end de omgivende boligområder. Det vil være meget dyrt og kompliceret at overdække motorvejen.

Vejdirektoratet vil i denne miljøkonsekvensvurdering undersøge mulighederne for at støjdampe motorvejen mest muligt indenfor de økonomiske rammer vi er underlagt. En overdækning af motorvejen kan ikke etableres indenfor denne ramme.

Sideløbende med miljøkonsekvensvurderingen foretages en undersøgelse af, hvordan man generelt kan reducere støjen fra Motorring 3. Som led i denne undersøgelse af støjreducerende tiltag undersøges på hvilke strækninger en overdækning er mulig med tilhørende skønsmæssig vurdering af anlægsudgifterne.

Hastighedsnedsættelse og størekasser (automatisk trafikkontrol (ATK))

Omkring hvert 5. hørings svar omhandler forslag til hastighedsreduktion.

Forslagene omhandler nedsættelser til konkrete hastighedsgrænser varierende over 60, 70, 80, 90 og 100 km/t.

Derudover har mange mere specifikke forslag til hastighedsnedsættelse:

- differentiering over døgnet
- hastighedsnedsættelse om aftenen og/eller natten
- lavere hastighed for tung trafik
- styring af hastighed afhængigt af støjniveau
- hastighedskontrol og anvendelse af størekasser (automatisk trafikkontrol (ATK))
- hastighedsregulering ved del-strækninger, eksempelvis motorvejskrydsninger

Brøndby Kommune og flere borgere udtrykker tilfredshed med, at Vejdirektoratet lægger op til en hastighedsnedsættelse til 90 km/t.

En borger anfører, at udviklingen i andre lande går mod at nedsætte hastigheden i byområder både for motorveje og lokale veje.

En del borgere mener, at en hastighedsnedsættelse kun giver få minutters ekstra køretid på den samlede strækning, og at det bør sammenholdes med den mulige støjreduktion, der kan opnås. Det anføres desuden at en hastighedsnedsættelse vil påvirke trafiksikkerhed, miljø (CO₂) og benzinforbruget for bilister positivt.

Der efterspørges en beregning, der viser hvorfor det ikke skulle kunne betale sig at sætte hastigheden ned.

En borger fra Søborg angiver, at der var fred over en 3 ugers periode omkring sidst i maj til først i juli i 2021. Borgeren bemærkede selv at hastigheden på Gladsaxe Ringvej O3 var sat ned til 40 km/t i perioden, og efterspørger om hastigheden på motorvejen også var nedsat i perioden.

En borger efterspørger at hastigheden nedsættes både på Motorring 3 og Hillerødmotorvejen.

Vejdirektoratets bemærkninger

I vejprojektet for øget kapacitet på Motorring 3 er det forudsat, at hastigheden vil blive sat ned 90 km/t på hele strækningen.

I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af projektet vil der desuden blive udført støjberegninger af yderligere hastighedsnedsættelse til 80 km/t på hele strækningen.

For så vidt angår de mere specifikke forslag til hastighedsnedsættelser, såsom hastighedsdifferentiering over døgnet, hastighedsnedsættelse om aftenen og/eller natten, lavere hastighed for tung trafik, lavere hastighed på delstrækninger og styring af hastighed afhængigt af støjniveau, vil det blive vurderet, i hvilket omfang de forslåede tiltag kan indgå som analyser i det videre arbejde med miljøkonsekvensvurderingen.

For så vist angår hastighedskontrol og anvendelse af størekasser (automatisk trafikkontrol (ATK)), vil de støjmæssige effekter heraf blive vurderet i miljøkonsekvensvurderingen. Det skal bemærkes, at Infrastrukturplan 2035 omfatter forsøg med støjtækasser langs Motorring 3. Forsøget vil i det videre forløb blive nærmere planlagt og konkretiseret.

En yderligere hastighedsreduktion fra 90 km/t til 60 km/t på Motorring 3 vil medføre en rejsetidsforøgelse på ca. 6 minutter. Med en årsdøgntrafik på ca. 120.000 køretøjer giver det en forøgelse af den frie rejsetid på Motorring 3 på over 4 mio. timer per år, hvad der svarer til et samfundsøkonomisk tab på ca. 450 mio. kr. per år. Vejdirektoratet vurderer, at en hastighedsnedsættelse til 60 km/t ikke vil være foreneligt med projektets formål, som er at forbedre den trafikale kapacitet og fremkommelighed. En hastighedsnedsættelse til 60 km/t vurderes at medføre betydelig øget trafik på omkringliggende veje/tilstødende veje.

Vejdirektoratet har ikke umiddelbart kendskab til, at der skulle have været hastighedsnedsættelser på motorvejen i maj-juli 2021.

Asfaltbelægninger og afstribning

Mange borgere bemærker, at den eksisterende vejbelægning er nedslidt, og at de ønsker støjdæmpende asfalt.

En borger foreslår, at belægningerne udskiftes hvert 4. år, så belægningen kun ligger i den periode hvor den støjdæmpende effekt er størst. Tilsvarende har andre kommenteret, at der bør ske løbende vedligeholdelse af den støjsvage asfalt.

En borger foreslår 2 lags drænasfalt eller poroelastisk belægning.

En borger bemærker, at der er stor forskel på støjniveau mellem belægnings-skift (som følge af forskellige entrepriser) på Motorring 3 ved Klausdalsbrovej og henstiller til bedre kvalitetskontrol ved udlægning af ny belægning.

Flere borgere frabeder sig støjende kørebaneafmærkning (striber og/eller rumleriller) og anfører at afmærkningen øger støj markant.

Vejdirektoratets bemærkninger

Den eksisterende belægning er nedslidt og skal udskiftes. I miljøkonsekvensvurderingen forudsættes, at der anvendes klimavenligt slidlag (KVS) på hele strækningen af Motorring 3. Klimavenlig asfalt kan mindske rullemodstanden mellem køretøjerne og vejbanen, og dermed også føre til reduceret brændstofforbrug og CO₂-udledning fra bilerne. Det forventes, at denne asfalt vil støj en smule mindre end en traditionel asfalt, og at den faktiske støj således kan blive en smule lavere.

Miljøkonsekvensvurderingen vil også omfatte en vurdering af fordele, ulemper og konsekvenser ved anvendelse af støjreducerende drænasfalt, som potentielt kan reducere støjen fra motorvejen yderligere. Der er pt. ingen erfaring med anvendelse af drænasfalt på motorveje i Danmark.

Vejdirektoratet er opmærksomme på problematikken med støj fra kørebaneafmærkninger. Det vil blive vurderet, hvordan man kan forebygge støj fra kørebaneafmærkninger på Motorring 3, og samtidig opretholde oversigtsforhold og trafikikkerhed.

Formålet i forhold til brugen af vejafmærkning, der kan høres, er at stimulere bilisternes opmærksomhed ved brug af lyd og vibrationer. Hermed er vejafmærkningen med til at øge trafikikkerheden. På Motorring 3 i langsgående retning vil der muligvis blive anlagt profilerede striber. Stribernes støjende gener vil blive vejret op mod den sikkerhedsfremmende effekt.

Dækstøj

En borger foreslår mere fokus på krav til dæk på europæisk plan, idet det forventes at Vejdirektoratet medvirker og har indflydelse på dette.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet følger udviklingen på området omkring dæk og støj. Det er EU, der regulerer krav til dækstøj. EU-reguleringen stiller primært krav til støjemission fra komplette køretøjer, og kun sekundært krav til støjemission fra køretøjernes dæk alene. I 2012 kom der dog krav om forbrugeroplysning ved køb af dæk om både dækstøj, rullemodstand og vejgreb på våd vej. Dæk, der udbydes til salg, skal således være forsynet med et dækmærke, så forbrugerne ved køb af dæk får mulighed for at træffe et informeret valg om fx støjudsendelse.

Målinger og beregninger

En borger skriver, at nuværende målinger af støj fra motorveje ikke er fyldestgørende, idet der ikke tages højde for alle faktorer. Der ønskes at målinger skal være hele døgnet og alle dage over en længere periode for at skabe et fyldestgørende billede.

En anden borger mener at det er vigtigt at der foretages målinger og ikke beregninger.

En borger skriver, at der skal foretages støjmålinger før og efter etablering, så status kan følges.

En borger mener, at bilerne bliver stadigt større, og at dette bør inkluderes i beregningsmodellen.

Enkelte borgere mener, at beregninger skal tage højde for det øgede trafikpres og fra start sikres til 190.000 biler dagligt, eller der fra start skal afses midler til løbende forbedring af støjværnene.

En borger forventer, at de flere el-biler, der kommer med tiden, vil være væsentligt tungere og dermed vil give mere dækstøj.

En borger ønsker målinger langs Mårvænget i Søborg.

En boligforening nævner at beregninger i området nord for Frederikssundsmotorvejen på vestlig side af Motorring 3 viser, at støjen i området ligger langt over 58 dB og nærmere 70 dB, formodes højere i weekenden.

Vejdirektoratets bemærkninger

Miljøstyrelsen har fastlagt, at regulering af støj foretages på baggrund af beregninger. Der foretages derfor ikke støjmålinger af trafikstøj ved planlægning af nye veje eller udbygning af eksisterende veje, da det ikke er muligt at måle støj fra en fremtidig situation. Her kan der kun beregnes.

Vejdirektoratet har i 2019 udført længerevarende støjmålinger langs E45, som viser, at variationerne i støjen i løbet af døgnet svarer til, at støjen i dagtimerne kan være lidt højere end gennemsnitsværdien (1- 2 dB). Samtidig viste målingerne, at de laveste støjniveauer var mellem 15 dB og 20 dB lavere end den beregnede gennemsnitsværdi. Sammenfattende er det Vejdirektoratets vurdering, at der er en fornuftig overensstemmelse mellem de udførte målinger og beregninger, med de variationer, der altid må forventes.

Vejdirektoratet anvender beregningsmodellen Nord2000, som er en meget præcis beregningsmodel, der tager højde for bl.a. vejbelægninger, hastighed, trafikmængder, vejforhold og trafikfordeling. Desuden indgår topografi og afskærmning og refleksioner fra for eksempel bygninger, samt terrænets akustiske egenskaber og udformning, det vil sige om terrænet er akustisk hårdt og dermed reflekterer støjen (det kan bl.a. være vandoverflader, vejes overflader) eller om det er akustisk dæmpende (det kan for eksempel være græsarealer, marker). Beregningsmodellen bygger på konkrete støjmålinger af køretøjer, der bl.a. er foretaget i Danmark. På denne baggrund kan modellen beregne udbredelsen af støjen i en konkret situation. Det er Miljøstyrelsens vejledning Nr. 4, 2007 'Støj fra veje' og Støjbe-kendtgørelsen BEK nr. 717 af 13/06/2006 der foreskriver hvordan støj fra veje skal beregnes og kortlægges bl.a. ved planlægning af større infrastrukturprojekter.

Vejdirektoratet følger løbende udviklingen i støjmissionen fra bilerne på vejene. Der foretages således jævnlige målinger i vejsider med det formål at bestemme støjmissionen fra bilpassager. Vejdirektoratet er opmærksom på at bilparken løbende ændrer sig, og på sigt kan der blive behov for korrektion af de kildestyrkeværdier der anvendes i beregningsmodellen. For nuværende vurderes de kildestyrker der anvendes i beregningsmodellen dog som værende repræsentative for den danske bilpark.

I Miljøstyrelsens vejledning 'Støj fra veje' er beskrevet, at der for vejstøj benyttes parameteren L_{den} , der er en årsmiddelværdi baseret på et vægtet gennemsnit over et døgn beregnet for et helt år. Selvom vejstøj ikke er konstant over tid, er der en god sammenhæng mellem menneskers opfattelse af støjen og støjen angivet som en årsmiddelværdi. Vejstøj opleves mere generende om natten og aftenen end om dagen. Derfor vægtes støj fra et køretøj om aftenen tre gange så meget, som støjen fra et køretøj om dagen, mens støjen fra et køretøj om natten tæller 10 gange så meget. Det svarer til et tillæg på + 5 dB i aftenperioden og + 10 dB i natperioden.

I støjberegningerne ifm. miljøkonsekvensvurderingen vil selve motorvejen samt relevante skærende veje og øvrige eksisterende nærliggende vejstrækninger indgå i beregningerne. Disse støjniveauer vil komme til at fremgå af dynamiske støjkort i den digitale miljøkonsekvensrapport.

Tilskud til facadeisolering

En borger efterspørger mulighed for tilskud til støjdæmpende vinduer.

Vejdirektoratets bemærkninger

Forslaget er taget til efterretning og vil blive vurderet i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af projektet.

Støj, andre emner

Fra området lige nord for Harrestrup Å gør flere opmærksom på, at det nyere byggeri af høje huse på Brunevang, sender støjen over til husene på den anden side af motorvejen.

En borger efterlyser udpegnings af stilleområder. Andre efterspørger mulighed for etablering af stillezoner i nærområdet.

En borger foreslår at reducere støjen med massiv øget beplantning blandt andet på Batterivej ved fortet samt ved Gladsaxe Ringvej mellem Hillerødmotorvejen og opkørsel til Motorring 3.

En grundejerforening gør opmærksom på at støjreducerende tiltag også er nødvendige i forhold til erhverv.

Et par borgere foreslår støjværn etableret med solceller.

En borger foreslår opsætning af støjabsorberende elementer i brolofter og viaduktsider fra Buddingevej forbi Nybrovej, samt at der ikke kun tænkes i støjafskærmning, men også elementer der absorberer støj.

Nogle få borgere har bemærket at de ikke generes af støj fra motorvejen, selvom de bor meget tæt på, men de ser frem til at der gøres noget for at forbedre den trafikale fremkommelighed.

Vejdirektoratets bemærkninger

I beregningerne af støjen indgår refleksioner fra større overflader, bl.a. bygninger. Den øgede støj som følge af boligerne på Brunevang vil dermed fremgå af resultaterne fra støjkortlægningen.

Det er kommunerne, der varetager at udlægge arealer til stilleområder.

For så vidt angår bemærkningen om erhvervsområder, kan det oplyses, at indsatsen i forbindelse med støjreduktion prioriteres ved boliger og anden støjfølsom anvendelse, bl.a. daginstitutioner, skoler og kolonihaver med tilladt overnatning.

Smaller beplantningsbælter har som udgangspunkt heller ikke en væsentlig støjreducerende effekt. Dog kan beplantningsbælter have en psykologisk effekt, hvor støjen virker lavere, når man ikke kan se støjilden. Hvis en beplantning skal have en afhjælpende virkning på støjubredelsen, kræves der mindst et par hundrede meter tæt og høj skov. For at opnå en eventuel støjreduktion vil det samtidig typisk kræve etablering af en nåletræsplantage, der plantes i et bredt bælte mellem motorvejen og frem til boligerne. Der må dog formodes at gå 15-20 år, før en nåletræsbeplantning er tilstrækkelig høj og tæt til at begrænse støjen.

For så vidt angår støjskærme med solceller bliver forslaget taget til efterretning. Støjskærme, der anvendes på statsvejnettet, skal overholde en række standarder og krav til effekten af støjskærmen, som støjisolation, evne til at absorbere støj, holdbarhed i det meget hårde miljø som der er langs en motorvej, muligheder for vedligehold mv. Herudover lægges der vægt på prisen, og på at støjskærmene kan indpasses til omgivelserne. Vejdirektoratet følger den teknologiske udvikling på området. Det vil kræve en nærmere vurdering af fordele og ulemper at klarlægge, hvorvidt det er hensigtsmæssigt at anvende solceller på støjskærme på en større skala. I den politisk besluttede Infrastrukturplan 2035 fremgår det at der skal udføres et forsøg med anvendelse af solceller i støjskærme. Forsøget er endnu ikke konkretiseret.

Forslaget om støjabsorberende elementer i viaduktsider og brolofter er taget til efterretning, og det vil blive vurderet om dette tiltag kan have en støjreducerende effekt.

Trafikale forhold

Vejdirektoratet har modtaget høringssvar, der berører både konkrete strækninger og generelle trafikforhold.

Nogle mener, at den påtænkte udbygning af motorvejen vil afhjælpe de trafikale problemer på motorvejen, mens langt flere undrer sig over nødvendigheden af vejprojektet. Flere mener i forlængelse heraf, at man generelt bør genoverveje, hvordan trafikale udfordringer omkring hovedstaden bedst løses.

Yderligere bemærkes af flere bekymring for at motorvejen hurtigt får trængselsproblemer igen.

Gentofte Kommune ser udvidelsen som positivt, idet det lokale vejnet belastes af gennemkørende trafik, når kapaciteten på motorvejen ikke er tilstrækkelig.

Vejdirektoratets bemærkninger

Med en kapacitetsudvidelse kan der afvikles mere trafik på vejen, hvilket anses for at være gavnligt for samfundsøkonomien. Fra et samfundsøkonomisk synspunkt vurderes det derfor, at det godt kan betale sig at inddrage nødsporet til kørespor, selvom der på et senere tidspunkt forventeligt vil være kapacitetsproblemer igen. Hertil kommer at trafikken i hovedstadsområdet forventes at stige, også selvom man valgte ikke at udbygge Motorring 3. Hvis der ikke etableres mere kapacitet på Motorring 3, må der forventes en række konsekvenser heraf, bl.a. at trafikken i højere grad vil søge ud på lokalvejene.

Trafikale forhold, lokalveje og til-/frakørselsramper

Flere borgere pointerer, at der er kø på motorvejen fordi bilerne ikke kan komme af vejen.

En borger foreslår, at det ydre spor skal laves til et dedikeret spor for dem, der skal køre langt på Motorring 3, så man kun kan komme ind/ud på det bestemte steder, hvilket giver bedre flow.

Ligeledes foreslås skilte, der konstant minder folk om at holde til højre, samt skilte der viser, at folk skal køre 110 km/t, når de skal ind på motorvejen.

Flere borgere foreslår træning af bilister i kørekultur – holde til højre samt give plads, når der skal flettes, samt være oppe i hastighed, når der flettes ind på motorvejen.

En borger påpeger vigtigheden af at medtage grænseflader til lokalvejnettet, da kapacitetsproblemer ved til- og frakørsler belaster tilbage på de lokale veje.

Flere spørger ind til hvordan den øgede kapacitet ser ud i sammenhæng med Letbanen langs O3 og de ændringer denne medfører på lokalvejene samt ring 3.

Vejdirektoratets bemærkninger

En del af principperne for den planlagte afmærkning på motorvejen er, at trafikken søges opdelt i lokal og regional trafik. Hermed henvises mange vognbaneskift til at foregå i bestemte spor og over givne strækninger, og de 2 hurtiggående spor friholdes i højere grad for vognbaneskift. Disse principper forventes at hjælpe til et bedre trafikflow på motorvejen.

Der er flere lokationer i forbindelse med Motorring 3's til og frakørsler, der allerede i dag er udfordret af trafikal trængsel og kødannelse. Det er ikke en del af dette projekt at løse alle disse udfordringer, Dette projekt har fokus på at løse fremkommeligheden på selve motorvejen. Nogle tiltag for løsning af trafikale udfordringer ved frakørsler vil kræve, at der skabes mere kapacitet på de kommunale veje, hvor trafikken skal videre. Selvom projektet ikke kan løse alle trafikale problemer i tilknytning til Motorring 3 og hovedstadsområdet, vil de udfordrede lokationer blive vurderet med henblik på at kortlægge behov, der evt. kan blive realiseret i forbindelse med andre tiltag for trafikken i hovedstadsområdet.

Generelt er der ikke planlagt konkrete ændringer i rampekryds, men der vil blive udført kapacitetsberegninger og heraf vurderet evt. nødvendige justeringer af signalanlæg som følge af projektet. I så fald vil Vejdirektoratet i dialog med de berørte kommuner justere rampekrydsene.

Letbanen medfører, at kapaciteten på Ring 3 falder, og en del af denne trafik vil blive flyttet til Motorring 3. Den trafikmodel, Vejdirektoratet anvender til at beregne trafikken, tager højde for dette.

Vejdirektoratet har tidligere udført kampagner om adfærd i trafikken. Vejdirektoratet har noteret sig de indkommende forslag om emnet og vil senere i projektforløbet vurdere, hvorvidt og i givet fald hvilke kampagner, der vurderes at være givtige.

Området ved Novembervej/Pilebro

En del borgere bemærker, at der er kø ved Novembervej ofte helt tilbage til Motorring 3. En borger angiver mange overtrædelser af færdselsloven for at komme udenom køen. Flere borgere foreslår signalregulering i krydset Pilebro/Novembervej. Alternativt foreslås at ændre Pilebro, så den fortsætter direkte ud i Frederikssundsvej. Her vil der så også i samme omgang kunne etableres cykelsti ved krydset. En borger foreslår at frakørende biler ledes ud i krydset ved Klokkedybet/Frederikssundsvej medens tilkørende biler til Motorring 3 fortsat kører fra Novembervej. En anden borger foreslår at ændre vejen for de bilister som skal videre af Herlev Hovedgade i retning mod Herlev ved at lave en højresvingsbane som ender direkte ude på Herlev Hovedgade/Klokkedybet. En borger foreslår en svingbane fra Pilebro ud på Frederikssundsvej mod Herlev.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet er opmærksomme på trængselsproblemerne i dette område. Trafikken ved til og fra kørsler vil blive vurderet, men kun ændringer som følge af selve projektet forventes umiddelbart at blive en del af projektet. Det betyder dog ikke, at der ikke kommer til at ske noget i forbindelse med eksempelvis dette område. Lige pt pågår der stadig vejarbejde i forbindelse med Letbanen i Ring 3, som vurderes at kunne være en medvirkende faktor til overbelastningen ved Novembervej. Derfor forventes færdiggørelsen af Letbanen før vi vurderer nærmere, hvilke tiltag der vil være de rigtige. De indkommende forslag vil blive taget med i Vejdirektoratets videre vurderinger af mulige tiltag.

Vintapperrampen/Nybrovej/Lagergårdsvej/Jægersborgvej

Der gøres opmærksom på flere trafikikkerhedsmæssige forhold omkring det kommunale vejnet i området, hvor Lyngbymotorvejens trafik blandes med lokaltrafikken herunder cyklister (Ungdomsboligerne/Ørnegårdsvej/ramper). Yderligere bemærkes at mange fodgængere, der står af busrute 184 ved stoppestedet, går over motorvejsbanen, hvor Vintapperrampen starter.

En borger mener at lokalvejnettet ikke kan bære den ekstra trafik.

Gentofte Kommune ønsker, at konsekvenser for trafikafviklingen i forbindelse med ændring af ramper og signalanlæg ved Jægersborgvej og Lagergårdsvej indtænkes i løsningsforslagene, således at signalanlæggene samordnes til lokale signalanlæg og dermed sikrer god trafikafvikling.

En borger gør opmærksom på situationen omkring Vintapperrampen som værende en trafikal flaskehals, der giver anledning til megen kødannelse på Lyngbyvejen. Desuden gøres opmærksom på flere trafikikkerhedsmæssige forhold omkring det kommunale vejnet i området hvor Lyngbymotorvejens trafik, blandes med lokaltrafikken herunder cyklister (Ungdomsboligerne/Ørnegårdsvej/ramper). Borgeren angiver, at der mangler belysning på tavler lige efter Ørnegårdsvej, hvor trafikken ledes i et højre spor mod Vintapperrampen og et venstre spor mod Lyngby.

En anden borger bemærker ligeledes, at Vintapperrampen ikke har tilstrækkelig kapacitet og foreslår den nedlagt og erstattet af en tosporet tunnelforbindelse, eller at rampen udvides til to spor, samt inddækkes.

Flere borgere påpeger, at afkørslen i nordgående retning mod rute 201 (Birkerød/Holte, red.) er lagt sammen med Nybrovej-afkørslen, hvilket skaber farlige situationer da biler til rute 201 tit først kører ind i sidste øjeblik. Det foreslås at afkørslen etableres separat. Det bemærkes at afkørslerne ikke kan afvikle trafikken hurtigt nok.

Vejdirektoratets bemærkninger

De trafikale forhold omkring det kommunale vejnet og ved Lyngbymotorvejen herunder i forhold til bløde trafikanter samt af hensyn til fremkommeligheden fremstår jf. høringssvaret at være u hensigtsmæssigt. Vejdirektoratet vil tage det op i dialog med Movia og kommunen.

Det statslige og det kommunale vejnet spiller tæt sammen i dette snævre område med rigtig meget trafik. Der er dog visse grænser for hvor meget myndighederne kan gribe ind på hinandens vejnet og ansvarsområder, men samarbejdet kunne givetvis øges og forbedres. Som udgangspunkt henstilles dog til at henvendelsen omkring kommunale forhold henholdsvis forhold omkring kollektiv trafik går til den ansvarshavende myndighed.

Vejdirektoratets ønsker – som Gentofte Kommune – at trafikanterne helst ikke skal mærke, at de lige har passeret en vejmyndighedsgrænse, foruden at trafikken gerne skulle glide på langs og på tværs af disse.

I forhold til den trafikale situation i forbindelse med Vintapperrampen har Vejdirektoratet mindre tiltag på vej til at afhjælpe de lange køer frem mod Vintapperrampen i retning mod Motorring 3, men også her må vi forvente en stigende trafikefterspørgsel i de kommende år, og det er tvivlsomt, om tiltagene vil løse problemerne helt. Der skal sandsynligvis meget større tiltag til, end de pt. planlagte. Sådanne større tiltag er endnu ikke planlagt.

Med hensyn til manglende belysning i forbindelse med tavlerne lige efter Ørnegårdsvej vil Vejdirektoratet følge op på dette snarest.

Frakørslen ved Nybrovej/Lagergårdsvej har ikke ønskelig kapacitet til at klare trafikefterspørgslen i myldretiden. Vejdirektoratet arbejder med at vurdere mulige løsninger der kan afhjælpe situationen, En adskillelse af frakørslerne til Nybrovej/Lagergårdsvej hhv. Lyngby Omfartsvej vil kræve, at andre forhold på strækningen ændres først, hvilket indgår i de igangværende analyser om ombygning af Motorring 3.

Det er ikke så længe siden, at Vejdirektoratet foretog nogle justeringer i frakørslen mod nord til Lagergårdsvej, som har givet mindre forbedringer. Udfordringerne med trafikken omkring Lagergårdsvej bliver undersøgt i andet regi i Vejdirektoratet og ikke i regi af Motorring 3.

Sydgående rampe ved Nybrovej

Gladsaxe kommune har et konkret ønske om, at der undersøges en ny tilkørselsrampe i vestgående retning ved TSA 18 Nybrovej, for at afhjælpe parallel-trafik på de nærliggende kommunale veje (Gammellosevej og Sandtoften).

Vejdirektoratets bemærkninger

Etablering af en sydvendt rampe fra Nybrovej er problematisk, da afstanden mellem denne rampe og Buddingevej-rampen vil blive for kort. Det er derfor ikke muligt at lave en direkte tilslutning af den nye

tilkørselsrampe fra Nybrovej til Motorring 3 uden at skulle gå væsentligt på kompromis med trafikikkerheden.

Af andre vanskelige forhold kan nævnes, at den eksisterende afvanding ikke er forberedt til en forøgelse af det befæstede areal. Der vil derfor blive behov for store ændringer af afvandingsforholdene herunder etablering af et nyt regnvandsbassin. Yderligere vil der være risiko for at betydelige ekspropriationer i forbindelse med anlægget vil vise sig nødvendige.

Trafikalt set forventes rampen at have forholdsvis lave trafiktal.

Etablering af en sydvendt rampe ved Nybrovej blev i øvrigt også undersøgt i forbindelse med miljøkonsekvensvurdering fra 2004, hvor den blev fravalgt, og nærværende fornyede vurdering ændrer således ikke på denne konklusion.

Vekselstrækning sydgående mellem Holbækmotorvejen/Motorring 3/Amagermotorvejen samt Motorring 3/Køge Bugt Motorvejen

En borger gør opmærksom på problematikken på den forholdsvis korte vekselstrækning, hvor nogle trafikanter kommer fra Holbækmotorvejen og kører mod Amagermotorvejen, og andre kommer fra Motorring 3 og skal mod Køge Bugt Motorvejen. Der stilles forslag om en ændring på strækningen, så der krydses i flere niveauer.

Vejdirektoratets bemærkninger

Strækningen ned mod frakørslen mod Køge Bugt Motorvejen er en af flaskehalsene på strækningen. Situationen er her den, at der i eftermiddagsmyldretiden er flere biler, der gerne vil ind på Køge Bugt Motorvejen, end der er plads til. Samtidig har på strækningen mellem Holbækmotorvejen og Køge Bugt Motorvejen en kort vekselstrækning, hvor mange trafikanter skal bytte vognbane. Fra Holbækmotorvejen er der mange, der skal videre ad Motorring 3 mod Amagermotorvejen, som skal bytte vognbane med de trafikanter på Motorring 3, som skal ind på Køge Bugt Motorvejen.

Det kommende projekt, der skal øge kapaciteten på Motorring 3, indeholder forbedringer for denne strækning, idet der kommer et 3. spor på Motorring 3 i sydgående retning mellem Holbækmotorvejen og Køge Bugt Motorvejen. Dette vil forventeligt kun i mindre grad lindre indfletningen for trafik mod Køge Bugt Motorvejen og for trafik fra Holbækmotorvejen mod Amagermotorvejen. For yderligere at forbedre fremkommeligheden undersøges mulighederne for også at udvide af kapaciteten ind på Køge Bugt Motorvejen i forbindelse med den igangværende miljøkonsekvensvurdering af en udvidelse af Amagermotorvejen.

Sagt med andre ord kan problematikken ikke løses indenfor rammerne af dette projekt, men Vejdirektoratet er opmærksomme på problematikken, og vil undersøge mulighederne for at forbedre den beskrevne trafikale situation.

Til- og frakørsler ved Hillerødmotorvejen

Flere borgere stiller forslag om ombygning ved tilslutningen til Hillerødmotorvejen for afhjælpning kø.

Vejdirektoratets bemærkninger

Infrastrukturplan 2035 indeholder en udbygning af Hillerødmotorvejen mellem Motorring 3 og Ring 4. Arbejdet ventes igangsat i 2028. Der må fortsat forventes fremkommelighedsproblemer i forbindelsen fra Motorring 3 mod nord ad Hillerødmotorvejen, indtil udvidelsen af Hillerødmotorvejen står klar.

Hastighed

Flere borgere anfører at en hastighedsnedsættelse må forventes at have positiv effekt på fletteforhold, flow, kødannelse, antallet af hårde opbremsninger og uheld.

Vejdirektoratets bemærkninger

En hastighedsnedsættelse til 90 km/t vil medføre, at stort set alle køretøjer vil bevæge sig med den samme hastighed. Der vil opstå færre overhalingsmanøvrer, og det vil være nemmere for trafikanterne at orientere sig, når de skal skifte kørebane. Det forventes, at en lavere hastighedsgrænse vil medføre færre uheld. En mere ensartet hastighed i kombination med de automatiske, lysende hastighedstavler forventes også at give et bedre flow og vil også medvirke til færre uheld, fordi bilisterne advares mod køer længere fremme.

Fremkommelighed

En borger er positiv overfor forbedring af kapaciteten, men ønsker ikke hastigheden nedsat til 90 km/t udenfor myldretiden.

Flere udtrykker betænkelighed ved at vejudvidelsen ikke vil kunne afhjælpe at der om en årrække igen vil opstå trængselsproblemer på motorvejen.

Nogle er bekymret for de fremtidige forhold for politi og redningskøretøjer, herunder om politi og ambulancer kan nå frem i tide.

Der stilles forslag om at begrænse store køretøjer på Motorvejen eksempelvis ved indførelse af miljøzone, hvor lastbiler ikke må anvende Motorring 3 til gennemkørsel.

Vejdirektoratets bemærkninger

Når vejkapaciteten på Motorring 3 udbygges, vil den kunne afvikle mere trafik, de daglige køer vil blive kortere, og de daglige forsinkelser vil blive markant mindre. Da der fremover fortsat ventes en vækst i trafikken, vil kapaciteten på motorvejen efter en årrække igen være opbrugt, men den vil stadig afvikle mere trafik end i dag.

Vejdirektoratet vil være i dialog med politi og beredskab i forbindelse med planlægning af det fremtidige projekt for at sikre gode og trafik sikre forhold i forbindelse med uheld og andre hændelser i trafikken.

Udbygningen af trafikledelsessystemet vil være en væsentlig del af at sikre et godt beredskab blandt andet til sikring af, at trafikanter informeres om, hvorledes de skal forholde sig i beredskabssituationer (som eksempelvis udrykningskørsel).

Det er nødvendigt at sænke hastigheden til 90 km/t, når nødsporet omdannes til kørespor af hensyn til trafik sikkerheden. Erfaringer fra England viser, at antallet af uheld ikke øges, når overbelastede motorveje på denne måde får et spor ekstra.

Det vil ikke være hensigtsmæssigt at begrænse den tunge trafik på Motorring 3 ved f.eks. at forbyde gennemkørsel. Dette vil betyde, at lastbilerne må finde andre veje, som vil være uegnede til tung trafik i et større omfang.

Tekniske forhold

Tekniske forhold, afmærkning og vejvisning

En borger er meget positivt indstillet overfor forslaget om landevejsafmærkning for bedre styring af vekselstrækningerne, og foreslår at forsøg med dette sættes i gang med det samme.

En borger gør opmærksom på skiltningen i sydgående retning ved frakørsel til Hillerødmotorvejen er misvisende, idet lastbiler ofte skifter til 2. vejbane for efter Hillerød motorvejen at trække ind igen, idet tavlerne angiver, at inderbanen bliver til en frakørsel, og at der kun er 2 baner der fortsætter. Hermed kan ikke sted-kendte misforstå tavlen.

En borger gør opmærksom på at det skal være tydeligt om den vognbane man kører i fører til det ønskede sted, og mener ikke dette er tydeligt i dag. Som eksempel nævnes frakørsel 23 Jyllingevej/Frederikssundmotorvejen, hvor man kan forlade motorvejen i 2 baner og afstribningen er uhensigtsmæssig.

En borger gør opmærksom på, at der mangler skilte, som viser vejens forløb ved Roskildevej mod nord.

Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet tager de indkommende bemærkninger med i den videre projektering.

Der er mange forhold, der skal sammentænkes, så alt passer sammen og trafiksikkerheden er i orden, når der ændres på afstribning og tavler mv – ikke mindst når ændringerne foregår på en kompliceret vejstrækning. Vejdirektoratet ændrer derfor ikke på afmærkningen nu, før det samlede projekt er klart, og der er udarbejdet en trafiksikkerhedsrevision, af det projekt, der skal udføres.

I forbindelse med det kommende projekt vil der ske omfattende ændringer både af vejvisningstavlerne og afmærkningen. Med de nye vejvisningstavler vil lastbilerne med større sandsynlighed blive i det tunge spor (ydersporet) ved frakørsel til Hillerødmotorvejen.

Ved frakørsel 23 Jyllingevej/Frederikssundmotorvejen vil vejvisningstavler blive udskiftet med nye, og afstribningen bliver tilpasset de nye forhold.

Før Roskildevej i Motorring 3's nordgående retning er der to portaler, der viser vejens forløb og ved rampen til Roskildevej er der varsler med vejvisningstaler både 500 m og 1000 m før rampen,

Belægninger

En borger forventer at de flere el-biler, der kommer med tiden, vil være væsentligt tungere og dermed slide mere på asfalten.

Vejdirektoratets bemærkninger

I analysen forudsættes en større andel af elbiler i fremtiden. På nuværende tidspunkt er elbiler tungere end konventionelle køretøjer, hvad der kan medføre en højere vejslid i fremtiden. En højere vejslid vil dog påvirke alle vejstrækninger og er ikke relateret til gennemførelse af projektet. I realiteten er det primært lastbiler og busser, der slider på asfalten.

Trafiksikkerhed

Gentofte kommune anfører at der bør udarbejdes trafiksikkerhedsrevision for projektet.

Flere borgere spørger ind til hvorledes man forholder sig til at den funktion som nødsporet har vil forsvinde med forslaget.

Vejdirektoratets bemærkninger

Der er meget høj fokus på trafiksikkerhed i projektet.

Det er vurderet, at mange ulykker sker på flettestrækningerne på motorvejen i forbindelse med vognbaneskift. Samtidigt har fjernelse af nødspor og ændring i sporbredder en negativ effekt på trafiksikkerheden. Derfor indeholder projektet en nedsættelse af hastigheden til 90 km/t samt en fuld udbygning af trafikledelsessystemet (ITS) samt justeringer på vejens afmærkning og vejvisning med henblik på at gøre det så entydigt som muligt at placere sig korrekt på vejen, dvs. der sker tiltag på vejen, som øger trafiksikkerheden.

Som ved alle Vejdirektoratets projekter vil der ligeledes ske løbende trafiksikkerhedsrevisioner gennem hele projektets løbetid.

Trafikafvikling i anlægsperioden

Gentofte Kommune anfører, at der bør foretages en kortlægning af forventet trafikmønster i anlægsperioden og udarbejdes forslag til tiltag, der kan reducere trafikmængden på de omkringliggende kommunale veje.

En borger håber at muligheden undersøges for at udføre arbejderne i døgndrift, således at perioden for vejarbejde i dagtimerne minimeres og dermed begrænser generne for trafikafviklingen.

Vejdirektoratets bemærkninger

Principper for anlægsløstik og trafikafvikling vil blive planlagt med fokus på, at summen af gener for trafikanter og naboer skal være så små som mulige. Dvs. færrest mulige gener for trafikanter på motorvejen, hvor kødannelser skal minimeres samt i lokalområdet hvor uønsket trafik skal minimeres.

I forbindelse med detailprojekteringen lægges en mere detaljeret plan for gennemførelse af anlægsarbejdet, som tager hensyn til trafikafviklingen i anlægsperioden. I den forbindelse udarbejdes trafikafviklingsplaner, med udgangspunkt i antallet af vognbaner, der er til rådighed for trafikken i dag, vil være opretholdt i dagtimerne på hverdage i løbet af anlægsfasen.

Natur, miljø og rekreative forhold

Beplantning

Flere borgere ønsker beplantning med efeu op ad støjskærmen, som de skriver var aftalt, men ikke skete i forbindelse med den seneste udvidelse.

Vejdirektoratets bemærkninger

Det er ikke umiddelbart en del af dette projekt at etablere beplantning, hvor projektet ikke skal udføre anlægsarbejde. Vejdirektoratet har dog noteret sig ønsket.

Luftforurening

Nogle efterlyser beregninger af øget luftforurening som følge af den forøgede trafik. En Borger påpeger de sygdomme som partikelforureninger kan forårsage og den belastning på samfundet og sundhedsvæsenet der vil følge. Der henvises til videnskabelige undersøgelser.

Flere borgere samt kommuner påpeger at mere trafik er en belastning for miljøet i form af øget CO₂-udledning.

Brøndby Kommune og Gladsaxe Kommune angiver at gennemkørende trafik vurderes at forårsage en meget stor del af CO₂-udledninger i kommunen, og at en stor del af dette kommer fra de statslige motorveje, hvilket giver anledning til bekymring for de ekstra udledninger mere trafik på motorvejen vil medføre.

Vejdirektoratets bemærkninger

Udbygningen af Motorring 3 kan have betydning for luftforurening. Vejdirektoratet vil udføre beregninger på emissioner i driftsfasen i forhold til scenarier med forskellige hastighedsbegrænsninger. Der vil blive foretaget beregninger på hhv. CO₂, SO₂, NO_x, HC, CO og PM.

Kapacitetsudvidelse med en ekstra kørebane medfører ikke en forøgelse af hverdagsdøgntrafikken på M3, når hastighed samtidig reduceres til 90 km/t. Projektet forventes således ikke at medføre højere luftforureninger i de omkringliggende områder.

Natur

Brøndby Kommune gør opmærksom på de naturværdier der findes i området på og rundt om Vestvolden, og kommunen påskønner derfor, at der allerede nu er fokus på, i hvilken grad projektet påvirker områder med beskyttet natur.

En borger anfører, at hvis det havde været støj fra musik, virksomheder eller vindmøller havde det været forbudt for længst. Det anføres at miljøproblemer for dyr kan standse selv de største anlægsarbejder, men at støj fra motorveje som ødelægger mange menneskers trivsel, prioriteres for lidt.

Vejdirektoratets bemærkninger

Der er stort fokus på støj fra den eksisterende motorvej i projektet. Derfor er der sideløbende med miljøkonsekvensvurderingen igangsat en undersøgelse af behov og muligheder for at reducere støjen langs hele Motorring 3.

I projekter med særlige naturforhold indtræder Habitatdirektivet, som beskytter f.eks. birkemus, hasselmus, grønbroget tudse m.fl. For de fleste projekter er der muligt at etablere afværgeforanstaltninger for de beskyttede dyrearter, så disse projekter kan gennemføres.

For Motorring 3 vil miljøkonsekvensvurderingen afdække, om særlige naturforhold nødvendiggør afværgesforanstaltninger.