
From: Sofie Astrid Jensen
Sent: 18. august 2021 13:35
To: Sofie Astrid Jensen
Subject: VS: Øresundsmotorvej - tiltag til støjreduktion
Attachments: Kære Amagerkanere_2021-05-05.pdf

AppServerName: Prod.eDoc5.kk.dk

Sendt: 9. maj 2021 22:16

Til: info@avlu.dk

Emne: Øresundsmotorvej - tiltag til støjreduktion

Kære Lokaludvalg Amager Vest

Støjen fra Øresundsmotorvejen er gennem årene blevet mærkbar højere.

I dag søndag med lav trafik og gunstige vejrforhold, og i coronatiden, har lydniveauet været som at have en kraftig emhætte kørende ude for vinduerne. Klokken er nu 21:00, og det er ikke blevet meget bedre. Det er meget kedeligt for os naboer til Øresundsmotorvejen. De fleste af os har været bevidste om støjniveauet, da vi flyttede til området, men det støjdæmpende slidlag, der blev udlagt i 2012 har i dag ingen virkning, og fremadrettet vil der ske en række påvirkninger af Øresundsforbindelsen som vil øge støjniveauet. I den forbindelse har jeg pr. 5. maj 2021 skrevet et åbent brev på diverse Facebook-sider på Amager, og fik at vide af en medborger, at der kunne rettes henvendelse til lokaludvalgene og trafikordførerne. Vedhæftet finder I kopi, af det sendt på Facebook.

Opbakningen har været stor. I brevet finder I en række tiltag for at reducere støjen. Det bør nævnes, at en hastighedsnedsættelse fra 110 til fx 90 km/t på strækningen vil koste mindre end 1 minut pr. bil, og vil efter min opfattelse kunne opveje de konsekvenser, der er ved støjen. En række større veje i Hovedstadsområdet får screenet og anlagt støjskærme. Jeg mener tiden er moden til at etablere den støjskærm nord for kørebanerne som har manglet siden opførelsen af motorvejen i 1998. Hvis man tager jernbanen ud af Øresundsforbindelsen er den eneste afskærmning en 10 m høj jordvold 50 m væk fra motorvejen, og sådan vil man aldrig designe eller anlægge støjafskærmning langs en motorvej. Den jordvold nord for jernbanen har ingen effekt for støjen fra motorvejen for oplandet nord for.

Støjen fra Øresundsmotorvejen i Ørestad City er væsentlig kraftigere grundet alle de hårde belægninger og bygningsfacader. Ophold i Ørestad City er ikke rart. Hastigheden lokalt omkring Ørestad City bør være 80 km/t eller alternativt, som et ambitiøst projekt, overdække den. Jeg har i brevet udformet nogle planløsninger, som vil løse flere byudviklingsproblemer for ikke alene Ørestad, men også Københavns Centrum/Københavns Kommune. I dag vil dele af Øresundsmotorvejen kunne overdækkes ved etablering af borede pæle og kraning af færdige overplader på pælene, som er en billigere metode end udstøbning. Det vil derfor ikke kunne sammenlignes med omkostningerne for overdækningen ved Tårnby station tilbage i 1998.

Jeg håber, at I vil afsætte tid til at læse mit åbne brev, og melde tilbage om nogle af de tiltag kan forhandles ind i det kommende trafikforlig. Vi er mange Amagerkanere, der gerne vil vide, hvordan vi kommer videre.

Derudover vil jeg vide, om det er lokaludvalgene, der tager den videre proces med trafikordførerne, eller skal jeg tage særskilt kontakt til dem?

(Dette er også sendt til Amager Øst Lokaludvalg pr. dags dato)

På forhånd mange tak.

Safia Ullah Skadhaug

Kære Amagerkanere

Jeg er borger på Amager og har i nogen tid tænkt over udformningen af Øresundsmotorvejen og støjen derfra. Øresundsmotorvejen blev anlagt i 1998 i åben grav. Jeg synes, at tiden er moden til at omforme dele af anlægget efter et mere nutidigt urbant design. Der kan foretages tiltag, der reducerer støjen, tiltag der gør den mindre barrieredannende i byudviklingen, og de tidligere ekspropriationer kan nu positivt omdannes til mere naturudvikling.

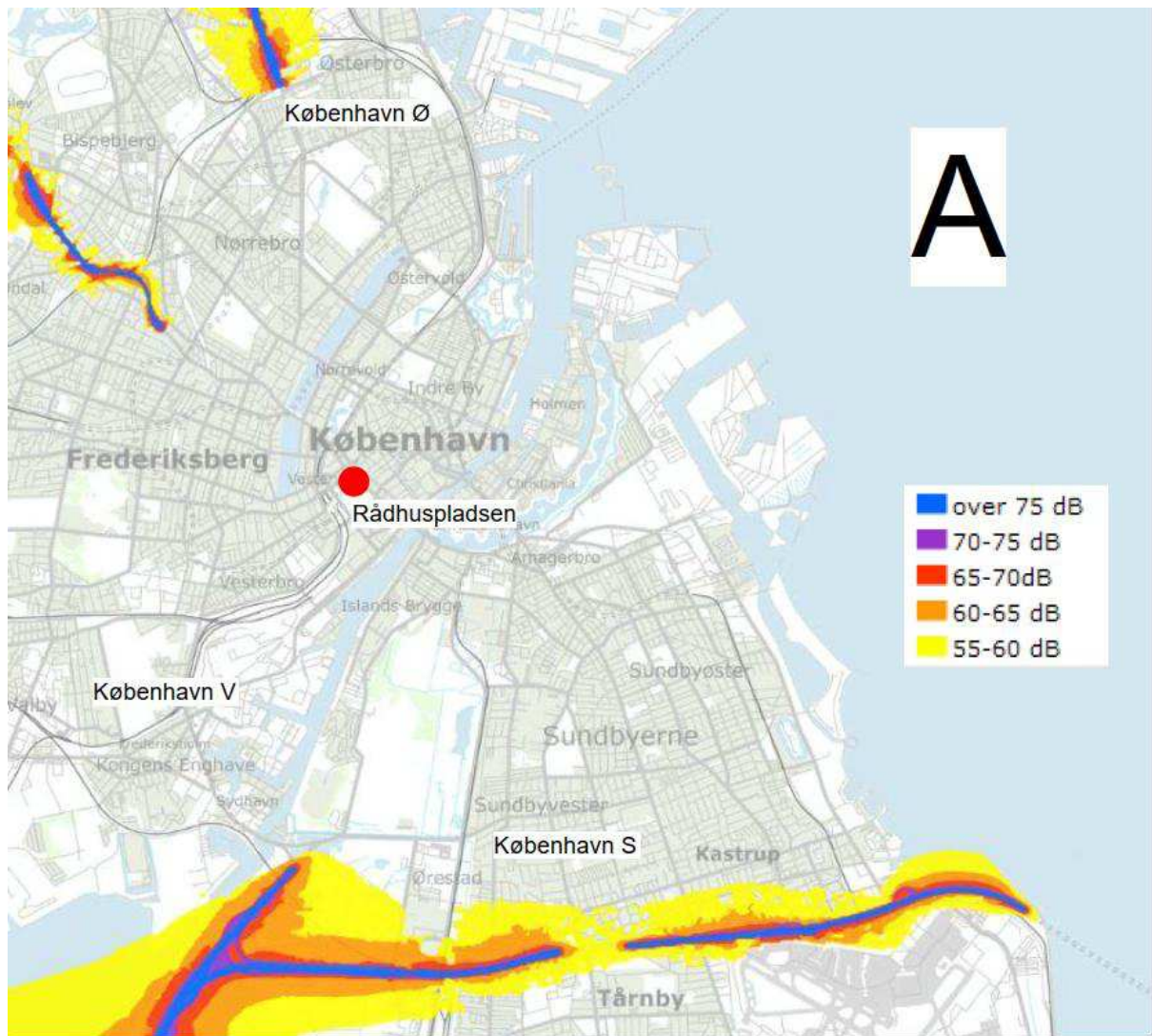
I den kommende tid vil der ske en række påvirkninger af Øresundsmotorvejen:

- Trafikmængden vil fortsat stige
- Der vil ses på en udvidelse af motorvejen med flere kørebaner
- Der analyseres på en Østlig Ringvej som forbindes med Øresundsmotorvejen
- Kastrup Lufthavn udvides med en ny station
- Kapaciteten og natkørsel på Øresundsbanen udvides
- Ørestad er i fortsat udbygning med flere nye boliger og erhvervsarealer
- Om få år udarbejdes der en ny støj kortlægning og støjhandlingsplan, hvorefter der skal ses på evt. nye tiltag.

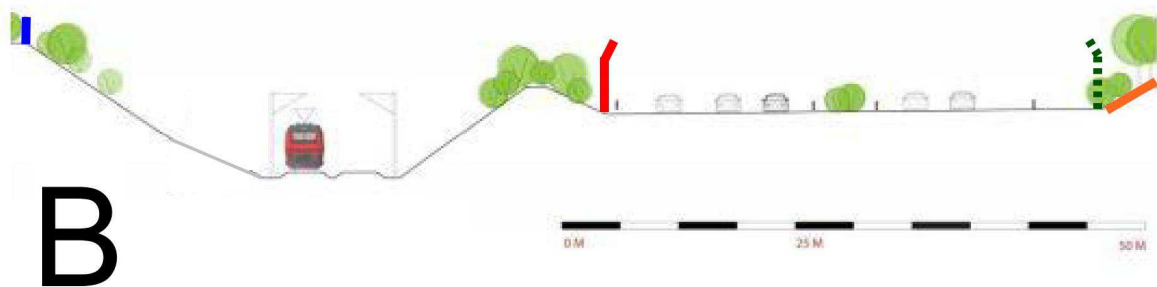
Der er et råderum til forbedring af vejnettet i trafikudviklingsplanen til år 2035. I alle ovenstående projekter tænker jeg, at vi på Amager skal blive hørt, så støj dæmpende tiltag kan integreres i løsningerne, så vi kan leve i bedre sameksistens med Øresundsmotorvejen.

Bogstaverne indledningsvist i nedenstående afsnit refererer til billedet med selvsamme bogstav.

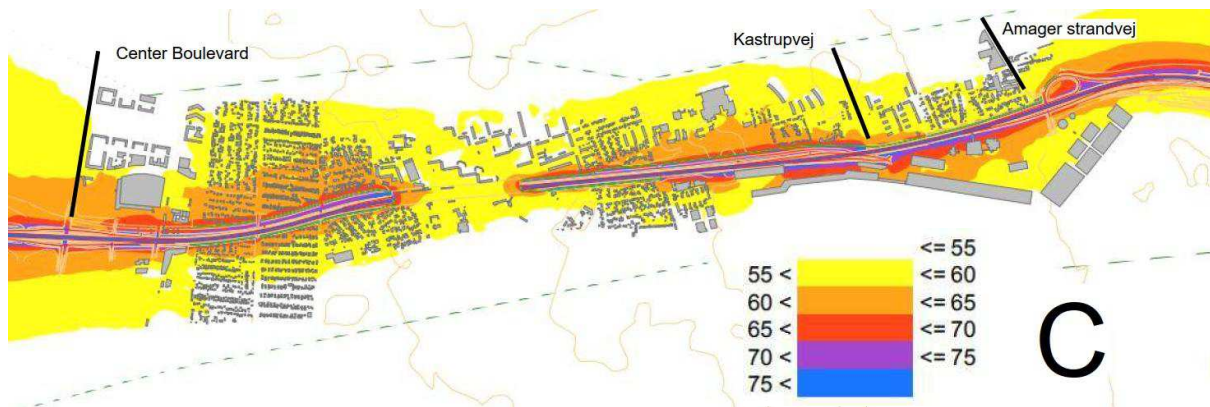
A - Støjudbredelsen: Miljøstyrelsens støjkortlægning af større veje viser omfanget af støjen fra Øresundsmotorvejen i 1,5 m's højde på døgnbasis (2017) for de ikke-acceptable støjgrænseværdier. For de acceptable værdier, men stadig støjende, er udbredelsen større end på kortet angivet. Øresundsmotorvejen er den eneste længere stykke motorvej og motortrafikvej i Københavns Kommune. En motorvej 5-7 km fra Rådhuspladsen ville i dag ikke have været anlagt som åben grav gennem flere bydele. Jeg tænker umiddelbart, at det er berettiget, at vi anmoder de rette instanser om at se nærmere på støjreducerende løsninger.



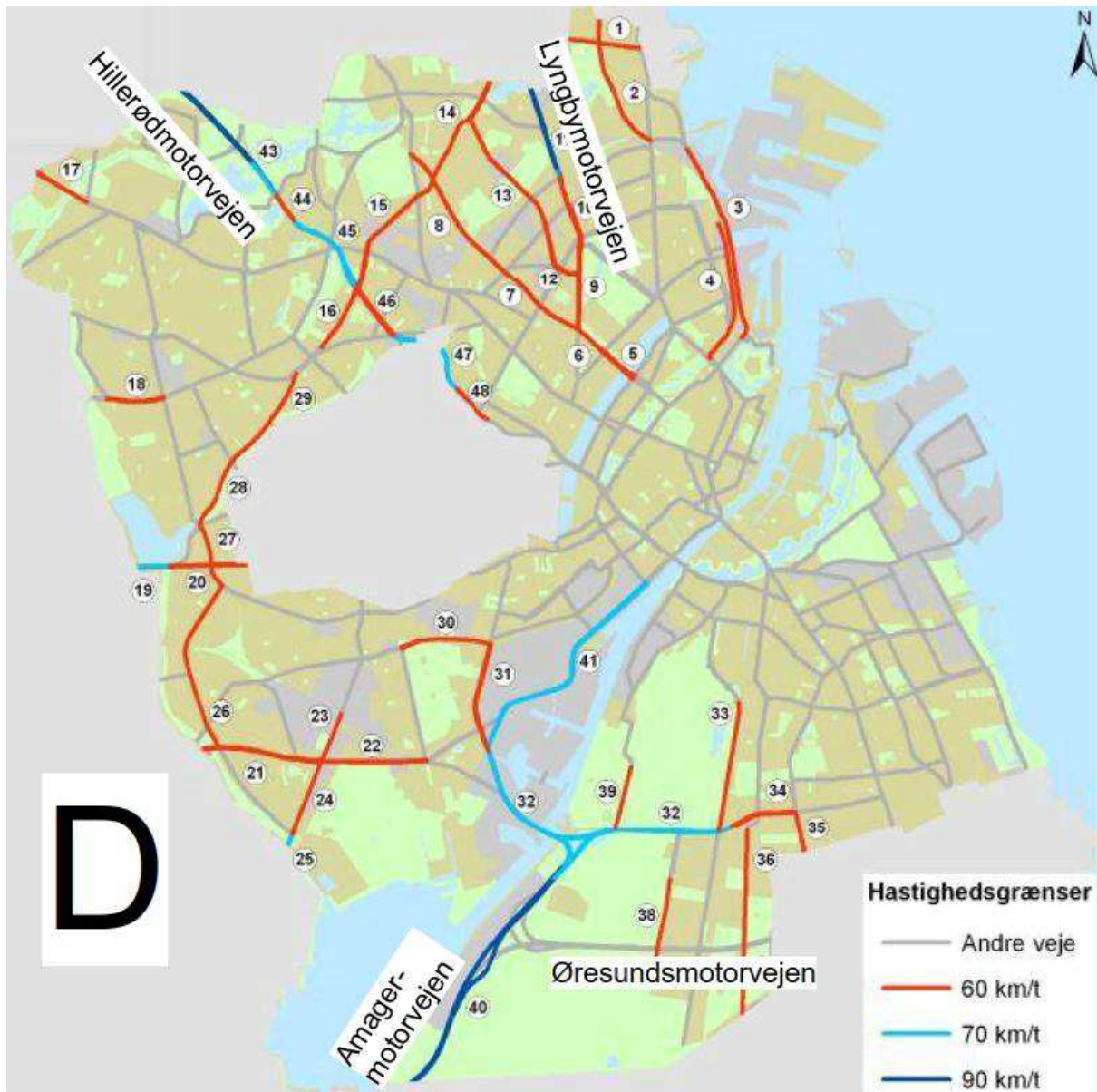
B - Støjskærm: Øresundsforbindelsen består af både en jernbane og en motorvej. I min optik er det netop den parallelle jernbane, der har forhindret en god afskærmning af støjen fra motorvejen. Hele anlægget ligger i en grav, men med motorvejen hævet ift. jernbanen. Der er i dag en lav støjskærm på toppen af jernbaneskråningen (se blå linje), og omkring Ørestad station er den ikke-eksisterende. Der er en skråning syd for motorvejen (se orange linje). En optimal støjskærm skal placeres så tæt på støjilden som muligt. En høj lydabsorberende støjskærm nord for motorvejen vil give mærkbar støjreducerende effekt for oplandet nord for (se røde linje). Syd for motorvejen vil en støjskærm have mindre effekt (se grøn stiptet linje), da der allerede er anlagt en skråning, og nogle steder en støjskærm på toppen af skråningen, men det er en samlet støjsimulering for motorvejen, der vil vise den bedste løsning.



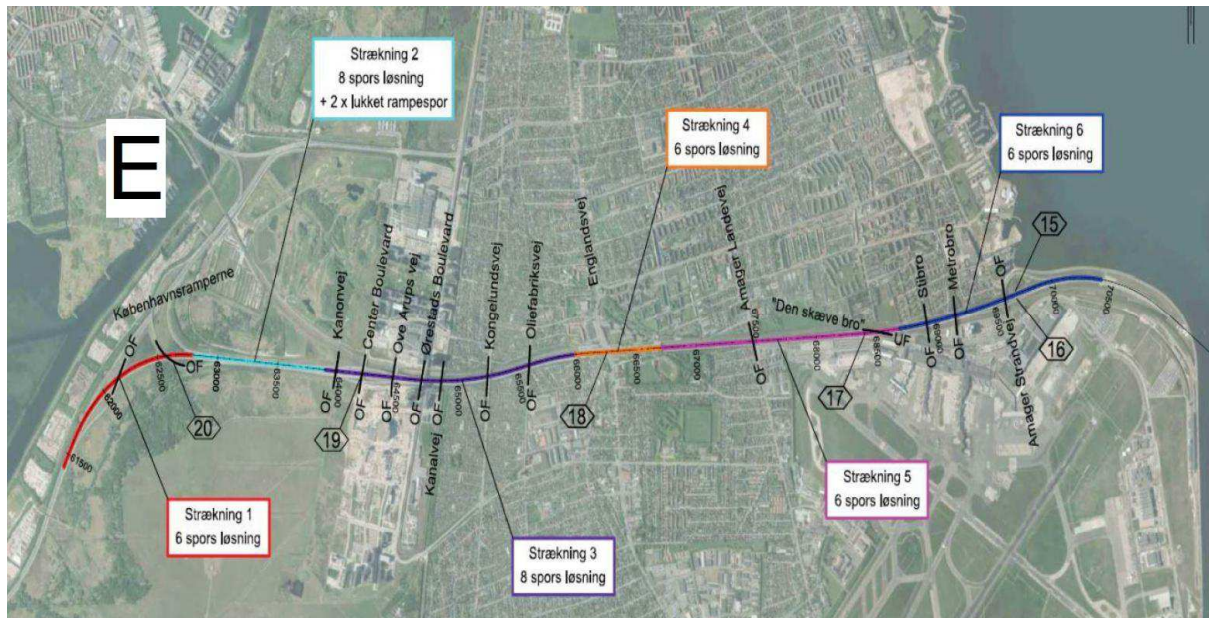
C - Støjreducerende asfalt: A/S Øresunds støjhandlingsplan fra 2018 viser, at over 3.300 boliger ligger inden for kortlægningens støjgrænseniveau på 55 dB. Det er relativt højt i betragtning af, at udstrækningen af Øresundsmotorvejen i beboede områder er ca. 5,5 km (fra Center Boulevard i Ørestad til Amager Strandvej i østkysten). I 2012 blev asfaltbelægningen udskiftet med en støjreducerende tyndlagsbelægning SRS. Af artikel i Ingeniøren fra april 2020 fremgår, at Vejdirektoratets rapport til Folketingets Transportudvalg viser, at SRS efter 9 år (til 2021) kun har en meget lille effekt. Der er to andre typer støjreducerende slidlag, som har bedre holdbarhed og giver en større effekt gennem slidlagets levetid. A/S Øresund skal i 2022 og 2023 udarbejde en hhv. ny støjkortlægning og en ny støjhandlingsplan, hvor det vil blive vurderet, om der skal foretages støjreducerende tiltag. Af billede C kan det også ses, at generelt er støjdbredelsen mod nord større end mod syd, grundet typiske vindforhold men primært grundet den manglende afskærmning nord for motorvejen. Ligeledes ses det, at der mellem Kastрупvej og Amager Strandvej ikke er en jernbane mellem det nordlige boligområde og motorvejen, og derfor er skråningen tættere på vejens støjkilde, og dette giver en stor støjreducerende effekt for oplandet nord for.



D – Hastighedsnedsættelse: Københavns Kommunes Center for Trafik-, Teknik- og Miljøforvaltning har i 2008 lavet en hastighedsplan for udvalgte trafikveje. Som det fremgår af billede D, er der hastighedsbegrænsning på Hillerødmotorvejen og Lyngbymotorvejen til 70-90 km/t ind til København. På Amagermotorvejen er der også en begrænsning på 90 km/t. Øresundsmotorvejen er som den eneste i København ikke hastighedsbegrænset. Der er skiltet hastighed på 110 km/t i både Tårnby og Københavns Kommune. Hastighedsnedsættelse reducerer støj.



E – Udvidelse af Øresundsmotorvejen: Af Regeringens nye infrastrukturplan Danmark Fremad 2035 fremgår, at undersøgelse af udvidelse af Øresundsmotorvejen, for at afhjælpe trængselsproblemerne, er inkluderet. Det fremgår, at det er Regeringens prioritet at få udbygget vejnettet, og at der ifm. flere motorvejsudvidelser, også skal indtænkes støjbekæmpelse med Motorring 3 nævnt. Om det også omfatter Øresundsmotorvejen, kan jeg ikke læse mig til.



F – Motorveje i København fremadrettet: Ved etablering af Østlig Ringvej i København kan ses, at uanset løsningsmodel vælges tunneleret vejnet, til trods for at ringvejen anlægges i mindre beboede områder end Øresundsmotorvejen. Dette viser, at der i dag er større forståelse for de indgreb en motorvej har i en storby, og ligeledes viser det, at Amager har fået en anden status i dag.



G – Overdækning af Øresundsmotorvej: Da Øresundsmotorvejen blev anlagt, var Ørestad en slette. Med den byudvikling vi ser i dag, vil det være meningsfuldt for Ørestads sammenhæng og byrum, hvis der anlægges en overdækning af motorvejen som omkring Tårnby Station. Overdækningen kan være lokalt omkring Ørestad station eller helt til Tårnby Station. Dette kan være af lettere konstruktion til blot at bære grønne arealer og grønne ånderum, fodbold- og tennisbaner, løbe- cykel- og mountainbikeruter og parkeringsanlæg direkte fra motorvejen med forbindelse til bus/ metro/ regionaltoget/ supercykelstier. Grundet terrænforskellen mellem motorvej og jernbanen er der mulighed for at overbygge med et kuperet terræn. En overdækning vil unødvendiggøre de andre støjdæpende løsninger. Der vil hermed også være mulighed for at oprette et samlende punkt for Ørestad Syd, Ørestad City og Ørestad nord. Overdækningens funktioner kan være et innoverende tiltag for at skabe synergi mellem en motorvej og en storby, men med respekt for byrum, natur og naboer.



Jeg håber, at vi er flere, der har nogle af de samme tanker. Der er de umiddelbare lettere løsninger som nedsættelse af hastighed, opsætning af støjskærm og udskiftning af slidlag. Derudover er der de større ambitioner som overdækning, etablering af bil/jernbane-omstigningspladser, etablering af grønne arealer og sportsfaciliteter, som er større indgreb, men bør indtænkes allerede nu i analyser som fx motorvejsudvidelsen. Den ene model Østlig Ringvej er markant bedre for reduktion af biltrafikken på Øresundsmotorvejen og en række andre veje på Amager. Hvordan kan vi bidrage og blive hørt til de løsninger? Der planlægges afsat 47 mia. kr. til vejprojekter frem til 2035 og støjbekæmpelse prioriteres. Det er nu vi i fællesskab kan gøre noget. Er der nogen der ved, hvordan man kommer videre med ideerne?

På forhånd mange tak

Safia U. S, Amager, 5/5-2021