



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

14. maj 2021

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 15. april 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 440:

Vil ministeren i forlængelse af Gladsaxe Kommunes henvendelse af 25/3-21, jf. TRU alm. del - bilag 244 redegøre for følgende:

- 1) Indgår de sundhedsmæssige omkostninger ved øget støj i forbindelse med udvidelse af Hillerødmotorvejen og Motorring 3 som en del af beregningerne i projektbeskrivelserne?
- 2) Indgår det faktum, at huspriserne stiger mindre end ellers ved øget støj i forbindelse med udvidelse af Hillerødmotorvejen og Motorring 3 som den del af beregningerne i projektbeskrivelserne?
- 3) Hvor stort vil faldet af det nuværende støjniveau være for borgerne tæt på Hillerødmotorvejen og Motorring 3 i forbindelse med de fremlagte projekter?
- 4) Hvor mange færre borgere, sammenlignet med i dag, vil blive påvirket af støjen som konsekvens af projekterne?
- 5) Hvor mange færre borgere, sammenlignet med i dag, vil blive påvirket af støjen ved den planlagte udvidelse af Ring 4?
- 6) Er der lavet en sammenligning af, hvor meget trængslen ville falde, hvis man i stedet for at udvide Hillerødmotorvejen til privatbilisme, anvendte den planlagte inddragelse af nødsporet til at lave en BRT-løsning på motorvejen fra Hillerød til København?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålene for Vejdirektoratet, der har oplyst følgende:

"I forhold til spørgsmål 1 kan det oplyses, at støj, som en sundhedsmæssig omkostning, generelt indgår i Vejdirektoratets trafikmodeller og samfundsøkonomiske beregninger.



Hvad angår udvidelsen af Hillerød motorvejen mellem Motorring 3 og Ring 4, er der i dette projekt ikke benyttet trafikmodeller, men trafiksimuleringer. Vejdirektoratet har derfor ikke specifikke tal for den samfundsøkonomiske effekt ved de udgifter til støjafskærmning, som indgår i projektet.

I forhold til spørgsmål 2 kan Vejdirektoratet oplyse, at man ikke ligger inde med tal, som dokumenterer lavere husprisstigninger. Det kan derved oplyses, at ændringer i huspriser som følge af øget støj ikke indgår i projektbeskrivelserne.

For så vidt angår spørgsmål 3, kan det oplyses, at udvidelsen af Hillerød motorvejen mellem Motorring 3 og Ring 4 vil reducere støjniveauet for de boligområder, der er beliggende tæt på motorvejen, idet projektet omfatter etablering af over 4 km støjafskærmning.

Der er endnu ikke udført en fuld støjkortlægning i forbindelse med forslaget om øget kapacitet på Motorring 3. Vejdirektoratet har i den sammenfattende rapport om projektforslaget anbefalet, at der gennemføres en fuld støjkortlægning langs motorvejen, der kan belyse støjkonsekvenserne nærmere, herunder mulighederne for at reducere støjen.

I forhold til spørgsmål 4 kan det oplyses, at der langs Hillerød motorvejen mellem M3 og Ring 4 i dag er 262 boliger, der er belastet med over 68dB, mens 1.169 boliger er belastet med 63-68 dB. Efter etablering af de foreslåede støjskærme vil antallet af boliger belastet med over 68dB falde til 42, hvilket vil være en reduktion på ca. 84 pct. Derudover vil antallet af boliger belastet med 63-68dB falde til 507, hvilket vil være en reduktion på ca. 57 pct.

Som nævnt i svar på spørgsmål 3, er der i Motorring 3-projektet endnu ikke udført en fuld støjkortlægning, og der kan derfor ikke angives lige så præcise tal som fra projektet på Hillerød motorvejen. Det er dog Vejdirektoratets vurdering, at der ikke er væsentlige ændringer i støjniveauet som følge af kapacitetsforbedringen, der for det fremlagte projektforslag forventes at være i størrelsesordenen +1dB til -2dB alt afhængigt af om hastighedsniveauet på strækningen bibeholdes eller nedsættes til 90 km/t. Af trafiksikkerhedsmæssige årsager anbefaler Vejdirektoratet en hastighedsnedsættelse.

I forhold til spørgsmål 5 om hvor mange færre borgere, der sammenlignet med i dag vil blive påvirket af støjen ved den planlagte udvidelse af Ring 4, kan det oplyses, at projektplanlægningen



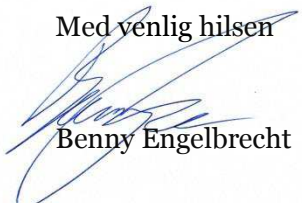
endnu ikke er så langt, at man har tal for dette. Der foreligger således kun en overordnet strategisk undersøgelse af Ring 4-korridoren fra 2012, hvori der ikke er taget stilling til støjforhold. I en evt. kommende VVM-undersøgelse af projektet vil der blive foretaget en grundig analyse af miljøforholdene, herunder de støjmæssige aspekter.

Som svar på spørgsmål 6 om hvorvidt der er lavet en sammenligning af, hvor meget trængslen ville falde, hvis man i stedet for at udvide Hillerødmotorvejen til privatbilisme, anvendte den planlagte inddragelse af nødsporet til at lave en BRT-løsning på motorvejen fra Hillerød til København, kan det oplyses, at dette ikke er undersøgt.”

I forlængelse af Vejdirektoratets oplysninger vil jeg tilføje, at jeg er tilfreds med, at Vejdirektoratet i sit projektforslag om øget kapacitet på Motorring 3 vurderer, at der bør gennemføres en fuld støjkortlægning langs motorvejen og anbefaler, at mulighederne for at reducere støjen langs motorvejen undersøges dybdegående i en VVM-undersøgelse. Herved kan kommunerne langs motorvejen være helt trygge ved, at de vil blive hørt i det videre forløb.

Derudover vil jeg også gerne fremhæve vigtigheden af at få skabt en kapacitetsforøgelse på Motorring 3, da alternativet er, at den stigende trafik i stedet vil søge ud på mindre og overvejende kommunale veje, hvor andre borgere vil opleve en endnu større trafik og støjmæssig belastning, end hvad der er tilfældet i dag.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht