**Borgermøde om udvidelse af M3, Grønnemose Skoles Festsal, torsdag den 28.09.2023 kl. 19 (9,5 min. + støj)**

# **KLAUSULERET TIL 28.09. 2023 KLOKKEN 20.**

Jeg hedder Trine Græse og jeg er borgmester her i Gladsaxe.

Når jeg taler i dag, så er det om Gladsaxe. Men det jeg siger, kan overføres til en hvilken som helst kommune langs Motorring 3.

Jeg vil gerne starte med at præsentere jer for Gladsaxe på en lidt anderledes måde.

Luk øjnene og forestil jer en helt almindelig torsdag eftermiddag på en af årets sidste, rigtig gode efterårsdage. Det har været en hård dag på arbejdet, og nu glæder I jer til at komme hjem og få lidt fred med en god kop kaffe i solskinnet på terrassen eller altanen.

Jeg har taget min lydmand, Kasper, med i dag. Og Kasper, har du lidt fuglesang til os.?

*(Lyden startes)*

Nej, det er der ikke meget fuglesang over, vel? Og vi skal nok slukke igen lige om lidt. Jeg syntes bare, at I lige skal have lov at opleve, hvordan det egentlig er at bo ved Motorring 3… *(lad lyden fortsætte, til du fornemmer, at det er nok – jeg gætter på 10 sekunder ;-)*

Nu må vi hellere slukke, Kasper, så vi kan holde ud at være her.

Lyden her er optaget tirsdag eftermiddag i myldretiden tæt på Motorring 3. Og støjmåleren viste 85 decibel. Det er det støjhelvede, som borgerne langs Motorring 3 lever i - dag ud og dag ind.

Som I kan se på Miljøstyrelsens Støjkort fra 2022 over Gladsaxe – som er her bag mig, så viser den blå farve de områder i Gladsaxe, hvor trafikstøjen er over 73 decibel. Nemlig langs motorvejene.

For at sætte det hele lidt i perspektiv, så er Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for acceptabel vejstøj ved boliger 58 decibel, før støjen påvirker sundhed og trivsel. De blå, røde og orange områder er der, hvor Gladsaxes borgere lever med støj over grænseværdien. Det er her halvdelen af Gladsaxes boliger ligger.

Og interessant nok så har Verdenssundhedsorganisationen WHO en grænse på 53 decibel for, hvornår støjen bliver sundhedsskadelig. Altså en endnu lavere grænse, end vi har her i Danmark.

Området mellem 58 og 53 decibel er markeret med gult. Og som I kan se, så er det kun langs bredden af Bagsværd Sø og på enkelte villaveje i Søborg, hvor man - ifølge WHO - kan bo, uden risiko for alvorlig sygdom.

Når vi er så mange, der er mødt op til borgermøde her i dag, så er det fordi Staten - repræsenteret af jer i Vejdirektoratet, nu igen kommer og ruller mere asfalt ud i vores kommuner mod vores vilje.

Denne gang i form af et ekstra spor på Motorring 3.

Men alle erfaringer viser, at mere asfalt tiltrækker flere biler. Det er lige netop M3, som pløjer sig brutalt og støjende gennem vores kommuner, et rigtig godt eksempel på.

For her er støj og trængsel et kæmpe problem – også selvom motorvejen allerede blev udvidet med et ekstra spor for ikke så længe siden.

Biltrafikken i hovedstaden er eksploderet i de senere år. Alene de seneste 10 år er antallet af biler ca. fordoblet, og forventningen er, at det tal stiger med 6 til 8 procent hvert år. I samme periode er støjen steget med 30 procent. Samtidig stiger indbyggertallet generelt i hovedstaden de kommende år.

Men på grund af støjen har vi ingen steder, hvor vi kan bygge de nye børnehaver, skoler og plejehjem, som alle vores nye borgere har brug for.

Når vi bygger børnehuse i dag, bliver vi nødt til at overdække legepladserne for at overholde støjkravene. Men støjkravene gælder ikke vores børn i alle de institutioner, som vi allerede har.

Så hvad med de børns sundhed og trivsel?

Lige nu er vi 11 omegnskommuner og Region Hovedstaden, der investerer milliarder i at bygge Hovedstadens Letbane, som staten også har bidraget til. Det er en grøn og bæredygtig kollektiv transportmulighed, som skal sikre, at københavnerne kan komme nemt og hurtigt på tværs af hovedstaden - uden bil.

Nu vælger staten så at udvide Motorring 3, så endnu flere kan køre i bil, i stedet for at vælge den letbane, som vi bygger til dem.

Det giver absolut ingen mening.

Vi er nogle borgmestre, der tidligere har opfordret staten til at planlægge infrastruktur ud fra tre pejlemærker: Mindre støj, mindre trængsel og mindre CO2-udledning. Men med den seneste infrastrukturplan for Danmark, som udvidelsen af Motorring 3 er en del af, går det desværre den stik modsatte vej.

Det gør mig rigtig trist.

Med udvidelsen af Motorring 3 lægges der op til, at hastigheden sættes ned til 90 kilometer i timen - Ikke for at sænke støjen, men alene af hensyn til trafiksikkerheden, fordi vognbanerne bliver smallere.

I beskriver, at projektet vil forbedre trafikafviklingen væsentligt, men ikke løse alle problemer. Selvom der kommer flere biler på vejene, forventer I ikke, at der kommer mere støj.

Og selvom støjen i forvejen er massiv, har I kun afsat penge til sporadisk støjdæmpning hist og pist. For jeres ambition er alene, at støjen ikke må blive værre.

Samtidig fortæller I os, at hvis der skal gøres mere for at bekæmpe støjen, så skal det ske nu. Ellers kommer det aldrig til at ske.

For så vil det kræve, at I lukker motorvejen helt, mens arbejdet står på. Og det er ikke realistisk.

For mig lyder det i bund og grund som om, at hele projektet er én, stor lappeløsning, som forlænger med brædder, i stedet for at vælge permanente løsninger på støj og trængsel. Og uden penge til reel støjbekæmpelse, hvem skal så betale for at rydde op efter jer. Kommunerne?

I Gladsaxe mener vi ikke, at støjproblemerne kan løses ved at lappe lidt hist og her. De nuværende støjværn er forældede og der er generelt brug for at tænke i helt nye og permanente løsninger til at bekæmpe motorvejsstøjen i de tætbeboede byområder.

Vi mener, at enten skal motorvejene graves ned, overdækkes eller også skal de ændres til byveje med en hastighed på max 50 kilometer i timen. Og indtil der findes en permanent løsning, så skal hastigheden sættes ned til 80 kilometer i timen i byområderne.

Det mener staten er for dyrt. Og her tager I udgangspunkt i den samfundsøkonomiske beregningsmodel, som blev skabt tilbage i nullerne til at beregne, om store infrastrukturprojekter kan betale sig økonomisk eller ej.

Den beregningsmodel er efter min mening voldsomt forældet. For den medregner ikke klima og grønne hensyn - og kun i meget begrænset omfang sundhed og helbred. Derfor taber den kollektive trafik altid til biler og asfalt.

Men i bund og grund er det en politisk beslutning om man vil investere i løsninger, der for alvor bekæmper støj og trængsel.

Og da staten har ansvaret for den nationale infrastruktur, er det ene og alene statens ansvar – også når regningen skal betales.

I Vejdirektoratet kalder I den aktuelle udvidelse af Motorring 3: En måde at øge kapaciteten og forbedre trafikafviklingen.

I Gladsaxe kalder vi det: Flere biler, mere støj og mere forurening til borgerne langs M3.

Støjen har allerede forvandlet vores kommune til én, stor motorvejsudfletning. Vi kan ikke længere udvikle vores by på grund af støj, Og hvis vi skulle starte forfra, ville vi slet ikke få lov at bygge en by her.

Men Gladsaxe er ikke en by, der er bygget langs en motorvej. Her var by, før der kom motorvej. Derfor kan jeg ikke sige andet end, at det, I præsenterer for os her i dag, det er ganske enkelt en ommer.

Støjen gør mennesker syge. Derfor er det vores liv, vores helbred og vores livskvalitet, I har i jeres hænder. Og derfor bliver I nødt til at gå tilbage til jeres politikere og sige: at det her, det kan vi ikke være bekendt.