

Referat

Emne	Støjskærm ved Allingevej ved Hvidovre
Tidspunkt	27. september 2017 kl. 18.00
Sted	Scandic Hotel Hvidovre
Deltagere	Borgergruppen: Peter Jørgensen, Jørn Henningsen, Kiki Baggesen, Jette Colberg, Henrik Wifstrand, Svend Sørensen, Mogens Jørgensen, Gert Krogstad, Leif Mejlgren. Cowi: Lotte Bock-Poulsen Vejdirektoratet: Sonja Petersen, Jakob Fryd, Anne-Mette Nyhuus
Fraværende	

Mødet har status af et orienteringsmøde om det projekt som Vejdirektoratet påtænker at gennemføre ved Allingevej.

Fremadrettet vil Vejdirektoratet holde folk orienteret om fremdriften i projektet via http://www.vejdirektoratet.dk/DA/vejprojekter/Stoejskaerm_Hvidovre/Sider/default.aspx

Jakob Fryd startede mødet med en gennemgang af baggrunden for projektet og detaljer om den løsning Vejdirektoratet påtænker at etablere på stedet. Præsentationen er vedhæftet mailen.

Der blev stillet spørgsmål til Vejdirektoratets tal og de tal som Miljøstyrelsen offentliggør fordi der er forskel i farveskalaerne. Jakob forklarede, at Miljøstyrelsen får tallene fra Vejdirektoratet, men at Miljøstyrelsen bruger andre intervaller, hvilket kan virke forvirrende.

Det er Miljøstyrelsen, der har lavet vejledningen for grænseværdier og de retningslinjer som vi arbejder ud fra. Ligger niveauet over 68 Db, er det et stærkt støjbelastet boligområde.

Man arbejder med støj på samme måde i hele Europa. Det er hele tiden beregnet støj og ikke målt støj. Der er målinger og beregninger – og det er det man hele tiden skal holde for øje.

SPR.: Man har kunnet søge midler fra støjpuljer/ isoleringspuljer, hvor kommer de penge fra?

SVAR: Nogle projekter har midler til facadeisolering eller nye vinduer fx Køge Bugt. Måske har Banedanmark haft en pulje eller måske har kommunen sin egen pulje. Vejdirektoratet har ikke en generel pulje man kan søge fra.

Jakob forklarede, at en af de store udfordringer ved netop Allingevej er, at der er meget lidt plads til yderligere støjskærme mellem banegraven og motorvejen. Ydermere er det en udfordring, at banegraven har jordankre, så der er en sikkerhedszone for hvor vi kan komme ned i jorden og vi kan ikke få fundamenterne langt nok ned i jorden. Typisk skal fundamentet 5 meter ned i jorden.

Løsning:

Der opsættes i alt 3 delskærme:

Skærm 1: er ca. 100 m lang og sættes umiddelbart efter stioverføringen ved Ulstrupvej. Denne monteres ovenpå Banedanmarks støttevæg. Det bliver en standard aluskærm.

Skærm 2: er ca. 510 m lang og placeres mellem motorvejens autoværn og banens støttevæg. Dette bliver en L-formet betonvæg, der nærmest ligger på jorden. Den er reflekterende, og derfor monteres der elementer med absorberende effekt på betonvæggen.

Skærm 3: Den vestligste skærm er ca. 160 meter lang og monteres også på Banedanmarks støttevæg. Det bliver en standard aluskærm.

SPR: Har I en aftale med BDK?

SVAR: Ikke endnu, men det regner vi med at få.

SPR: Hvor mange penge er der til rådighed?

SVAR: Der er 17,1 mio. kr. til rådighed til gennemførelse af projektet. En del af reserverne er oftest låst, så de kun under helt ekstraordinære forhold bliver frigivet.

SPR: Bliver der lavet en eftermåling?

SVAR: Det plejer vi ikke at gøre. Det er meget komplekst da rammerne skal være de samme. Det ville være relevant at se effekten af projektet. Vi har forsøgt det, men vi har ikke kunnet bruge resultaterne fordi der er så mange forhold bl.a. omkring vind og vejforhold som påvirker målingerne, der ændrer sig.

Tidsplan:

Skærmen skulle meget gerne være monteret ultimo 2018.

SPR.: Er betonkonstruktionen brugt andre steder?

SVAR: Den L-formede betonskærm har vi ikke brugt tidligere som støjskærm.

SPR: Bliver den lille væg, som Banedanmark har opsat, stående? Hvordan kaster den lyden rundt?

SVAR: Det har vi ikke besluttet endnu. Der kommer absorberende elementer på begge sider af vores væg.

SPR.: Når der ikke bliver foretaget eftermålinger, har I så overvejet at lave spørgeskemaundersøgelser blandt naboerne?

SVAR: Så langt er vi slet ikke. Vi har tidligere gjort det en enkelt gang. Men det er også svært fordi naboerne ofte har for høje forventninger til effekten.

SPR.: Kan man tale for 90 km/t fra Folehaven og et stykke ud af Holbækmotorvejen. Hvorfor er det 110 km/t ud af byen og 90 ind mod byen? Støjreducerende asfalt har en effekt. Man kan høre forskel lige, hvor det skiller.

SVAR: Det kan vi ikke svare på.

SPR: Kunne man forestille sig, at man laver en måling efter montering, og hvis den viser, at effekten ikke er stor nok, kunne man indstille til andre tiltag fx hastighedsnedsættelse eller støjreducerende asfalt.

SVAR: hypotetisk set ja, men det er ikke noget, vi kan svare på. De politiske vinde går efter højere hastigheder.

SPR.: Hvad er der præventivt i forhold til graffiti? Kunne det blive trælameller?

SVAR: Det bliver planlagt senere. Trælamellerne har ingen støjdæmpende effekt, men de virker præventivt i forhold til graffiti.