

med en støjbelastning på over 55 dB i døgngennemsnit med yderligere ca. 180 boliger.

Det fremgår endvidere af VVM-redegørelsen, at der ved støjbeskyttelsesvarianten med en udvidet forbedring for hele udbygningsstrækningen vil være ca. 350 boliger, der er belastet med støj fra motorvejen på op til 60 dB i døgngennemsnit. Til sammenligning kan nævnes, at for den støjbeskyttelsesvariant, som indgår i lovforslaget, vil der på hele udbygningsstrækningen være ca. 525 boliger der er belastet med støj fra motorvejen på op til 60 dB i døgngennemsnit.

Grundejerforeningen Hundiegård bemærker videre, at det af VVM-redegørelsen fremgår, at uheldsfrekvensen på den nuværende flettestrækning mellem Motorring 4 og Greve N er højere end den generelt er på motorveje. I den anledning anmoder grundejerforeningen om at få oplyst, hvilken uheldsfrekvens der forventes efter åbningen af den 5-sporede flettestrækning og hvad uheldsfrekvensen forventes at være 5 år efter åbningen.

Af VVM-redegørelsens sammenfattende rapport, kap. 4, fremgår det, at udbygningsstrækningen hidtil har haft en uheldsfrekvens, der nogenlunde svarer til gennemsnittet på andre danske motorveje. En vejstrækningens uheldsfrekvens defineres som antallet af uheld på strækningen divideret med strækningens længde og antallet af køretøjer, der passerer den samme strækning. På flettestrækningen mellem Motorring 4 og Greve N er uheldsfrekvensen højere end på de frie strækninger, hvilket skyldes, at der netop er tale om en strækning med mange flettemanøvrer.

Af kap. 7 i samme rapport fremgår det, at udbygning af strækningen mellem Motorring 4 og Greve S ifølge en uheldsmodelberegning kan forventes at medføre en reduktion på 1,4 personskadeuheld pr. år på det samlede vejnet, som påvirkes trafikalt af udbygningen. Denne reduktion opnås som nettoeffekten af en mindre foreøgelse af antallet af uheld på 0,2 personskadeuheld pr. år på den udbyggede del af motorvejen som følge af den øgede trafik på denne og en reduktion på 1,6 personskadeuheld pr. år på det øvrige vejnet, som får reduceret trafikken. Det er i denne beregning forudsat, at motorvejens uheldsparametre og med de gældende trafikmængder dermed også uheldsfrekvens vil være uændret som følge af udbygningen. Dette forventes også at ville gælde 5 år efter åbningen.

Ovennævnte uheldsparametre er forbundet med en del usikkerhed. Dels findes der ikke i Danmark erfaringer med uheld på 4 sporede motorveje samt 5 sporede flettestrækninger, dels foretages der i hele planlægningsforløbet af motorvejsudbygningen en kritisk vurdering og trafikikkerhedsrevision af udbygningens udformning med henblik på opnåelse af en optimal trafikikkerhed. Hensigten hermed er at forbedre trafikikkerheden og om muligt, på trods af den øgede trafik, at opnå en reduktion af antallet af uheld på strækningen. Som led heri vurderes også den fremtidige tilladte hastighed på motorvejen. I forbindelse med projekteringen er det dog forudsat, at den maksimale tilladte hastighed på strækningen bliver 110 km/t.

Grundejerforeningen har spurgt om uheldsfrekvensen vil blive reduceret, og i givet fald hvor meget, hvis hastighedsbegrænsningen på flettestrækningen nedsættes fra 110 km/t til 90 km/t. En eventuel ændring af den tilladte hastighed fra 110 km/t til f.eks. 90 km/t vil formentlig kunne medføre en reduktion af antallet af uheld på strækningen, såfremt det også medfører en reduktion af den gennemsnitlige faktiske hastighed på strækningen. En eventuel nedsættelse af hastigheden på strækningen skal i givet fald også vurderes i forhold til den ændring af fremkommeligheden, som en nedsættelse af hastigheden vil give anledning til.

Til spørgsmålet om hvorvidt længden af flettestrækningen ændres, når motorvejen udbygges, kan jeg oplyse, at længden af flettestrækningen ikke ændres i forbindelse med udbygningen af motorvejen.

Vedrørende spørgsmålet om hvorvidt en nedsættelse af hastigheden til 90 km/t vil betyde en reduktion af støj for området omkring Hundiegård, har Vejdirektoratet oplyst, at en reduktion af hastigheden fra 110 km/t til 90 km/t forventes at ville medføre en reduktion i støjbelastningen fra motorvejen på ca. 1,5 dB, idet det bemærkes, at støjen fra den tunge trafik vil være uændret.

Vedrørende spørgsmålet om, hvorvidt der ved støjberegningerne er taget hensyn til de mange accelerationer og decelerationer, der er i flettestrækningen, har Vejdirektoratet oplyst, at acceleration og deceleration ikke indgår i støjberegningerne, idet støjbelastningen fra motorkøretøjer ved hastigheder over 50 km/t helt overvejen de stammer fra dækstøj.