

Sund≅Bælt
Sund≅Bælt

Udvidelse af Øresunds- motorvejen

**Resumé af Miljøkonsekvensvurdering
Informationspjece – xx 2023**



Idéfase



Miljøkonse-
kvensvurdering



Høring



Politisk
behandling

Kære læser,

I 2021 blev det politisk besluttet i Folketinget, at Øresundsmotorvejen skal udvides for at øge fremkommeligheden og sikkerheden på strækningen fra Centrumforbindelsen til Øresundstunnelen. Sund & Bælt har i samarbejde med eksterne rådgivere undersøgt, hvordan en udvidelse kan finde sted, og hvad effekten vil være både under anlægsfasen og i driftsfasen. Dette arbejde har udmøntet sig i en omfattende miljøkonsekvensrapport.

Som en del af denne proces afholdt Sund & Bælt i sommeren 2022 en offentlig idéfasehøring, hvor offentligheden kunne komme med input til, hvad der skulle behandles i miljøkonsekvensvurderingen, der indgår i det politiske beslutningsgrundlag for projektet.

Resultaterne af undersøgelserne i miljøkonsekvensvurderingen foreligger nu og er udførligt

beskrevet i den samlede miljøkonsekvensrapport, der sammen med de underliggende rapporter beskriver udvidelsen af Øresundsmotorvejen og dens effekter.

Meningen med denne publikation er at give et lettilgængeligt og ikke-teknisk resume af de mange undersøgelser og analyser, der ligger til grund for den endelige rapport. Ambitionen er, at du relativt nemt og overskueligt kan danne dig et indtryk af projektet og dets konsekvenser.

Da det er et sammendrag, er der flere steder i publikationen henvisning til den samlede Miljøkonsekvensrapport. Denne og alle baggrundsrapporter er tilgængelige på Sund & Bælts hjemmeside.

God læselyst.

Miljøkonsekvensvurderingen

kaldtes tidligere VVM-undersøgelse. VVM stod for: Vurdering af Virkninger på Miljøet.

Miljøkonsekvensvurderingen skal tilvejebringe tilstrækkelig viden til, at politikere, virksomheder og borgere kan vurdere projektets virkninger på miljøet og sammenligne forskellige løsningsforslag.

Miljøkonsekvensvurderingen skal desuden sikre, at vejprojektet bliver bedst muligt tilpasset omgivelserne, og at miljøet ikke påvirkes unødvendigt.



Detail-
projektering



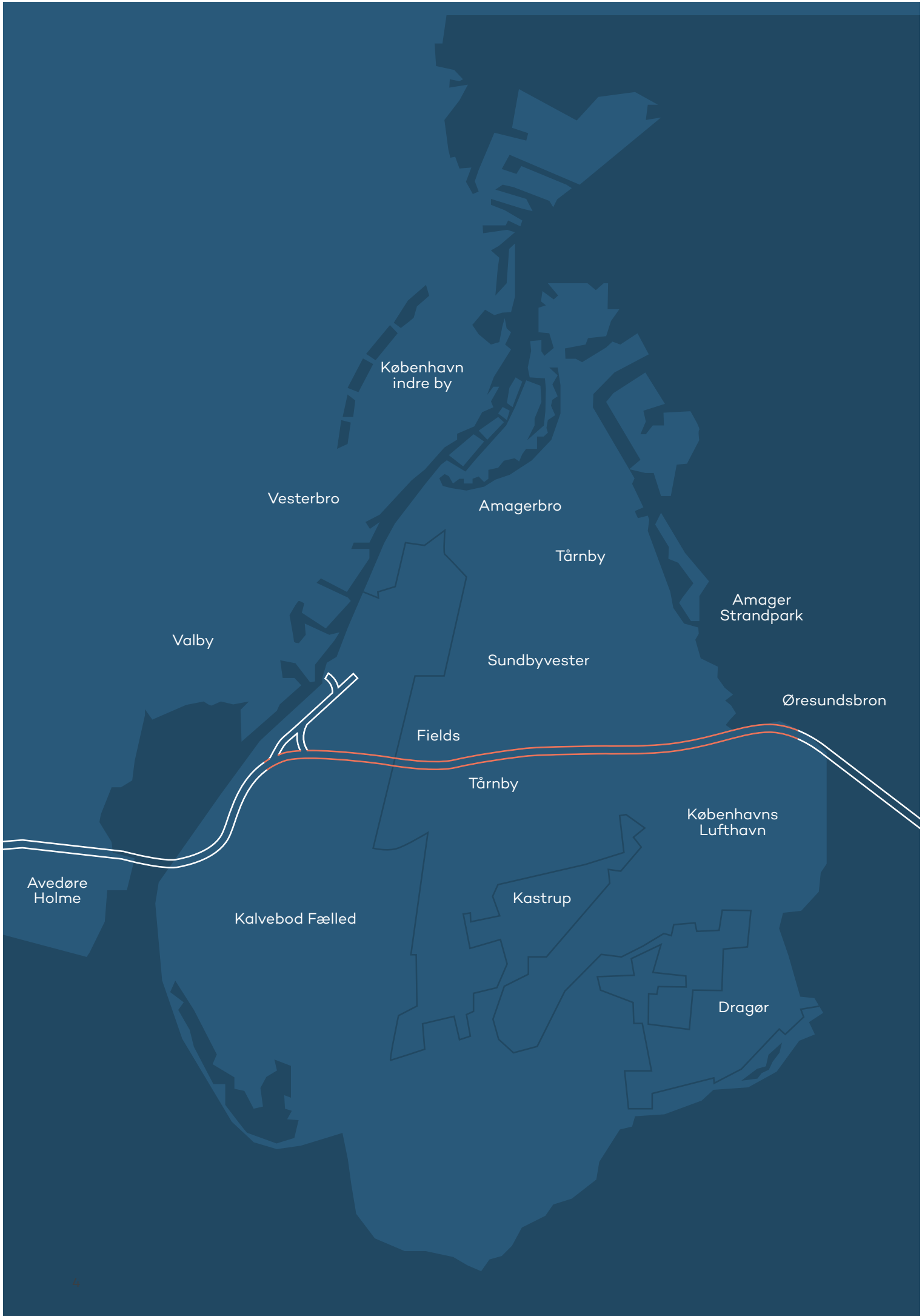
Ekspropriation



Anlæg



Færdig vej



København
indre by

Vesterbro

Amagerbro

Tårnby

Amager
Strandpark

Valby

Sundbyvester

Øresundsbron

Fields

Tårnby

Københavns
Lufthavn

Avedøre
Holme

Kalvebod Fælled

Kastrup

Dragør

Indholdsfortegnelse

Forord – Udvidelse af Øresundsmotorvejen	3
Øresundsmotorvejen i dag	6
Den politiske aftale bag miljøkonsekvensvurderingen	8
Trafik på Øresundsmotorvejen nu og i fremtiden	9
Effekter og gevinster	10
Sammenhæng med andre udbygninger	11
Udvidelse af Øresundsmotorvejen – hvordan?	12
Miljø	14
Natur og biodiversitet	17
Støj	17
Klima	18
Vand fra motorvejen	18
Hvilke løsningsmuligheder har vi undersøgt?	19
Hvad sker der lige nu?	21
Hvad sker der efter miljøkonsekvensvurderingen?	22

Øresundsmotorvejen i dag

Øresundsmotorvejen er ca. 9 km lang og forbinder Vestamager med Øresundstunnelen ved Kastrup øst for Københavns Lufthavn. Der er etableret tilslutningsanlæg ved Ørestad, Tårnby og lufthavnen. På Vestamager har Øresundsmotorvejen forbindelse til København via Centrumforbindelsen og Sjællandsbroen, og forbindelse til det øvrige motorvejsnet mod vest ad E20 (Amagermotorvejen).

Trods den relativt korte strækning er Øresundsmotorvejen en af de vigtigste og travleste trafikforbindelser i Danmark. Internationalt binder motorvejen via Øresundsbron den skandinaviske halvø sammen med det europæiske kontinent. Lokalt er strækningen en vigtig trafikåre for borgere og erhvervsdrivende i dagligdagen samtidig med, at den er en travl trafikforbindelse til og fra Københavns Lufthavn.

Motorvejen er taget i brug i 1997 som firesporet motorvej med to spor i hver retning samt nødspor. Den blev tilsluttet Øresundsbron ved dennes åbning i 2000. Øresundsmotorvejen blev anlagt således, at der er mulighed for en senere udbygning til tre spor i hver retning via en bred



Øresundsmotorvejen er den **6. mest belastede motorvej** i Danmark med hensyn til forsinkelser, og der er store udfordringer i myldretiden med omfattende kødannelser.



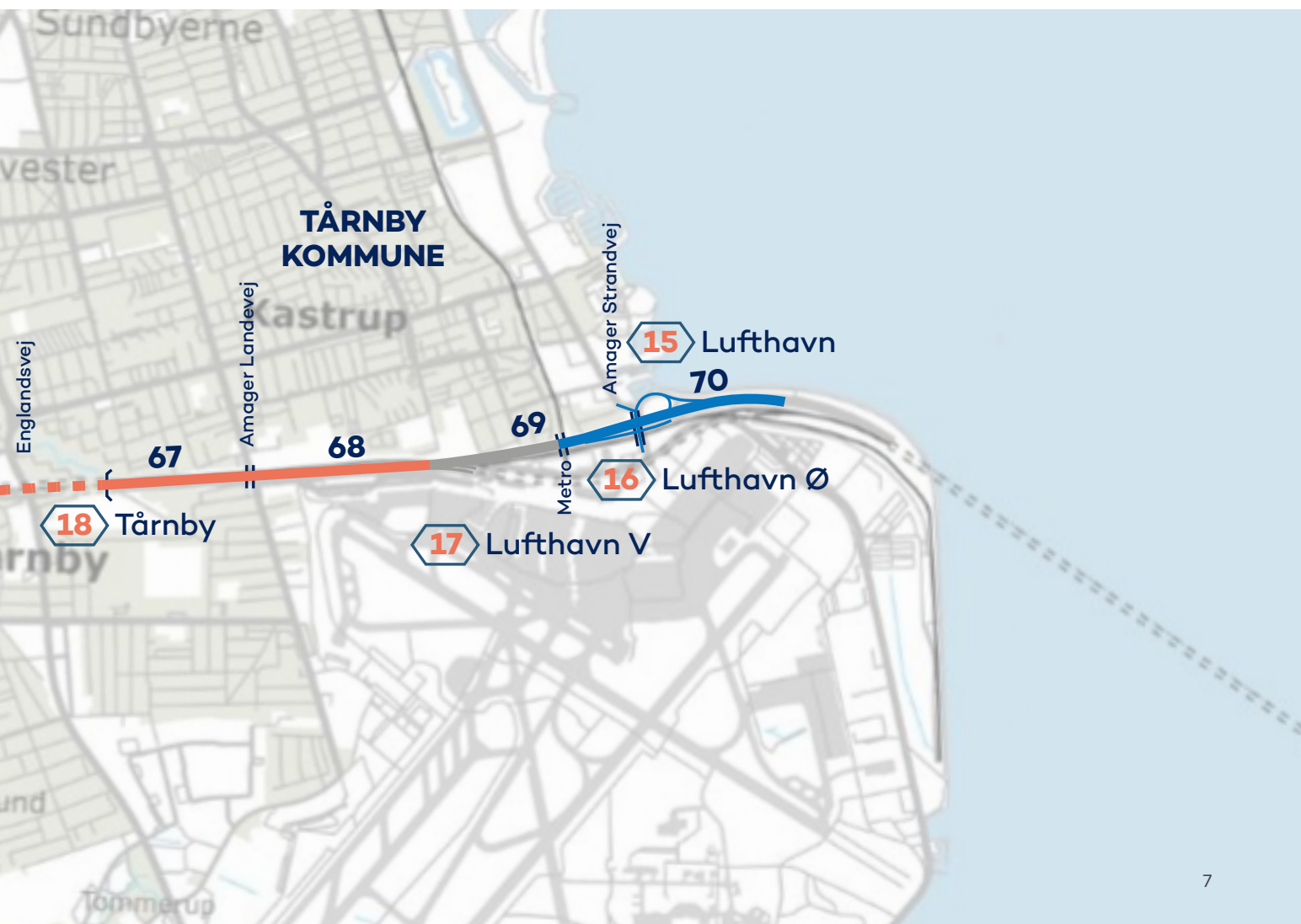
midterrabat. Det er løsningsmuligheder for en sådan udbygning, der nu er miljøkonsekvensvurderet. Miljøkonsekvensvurderingen dækker den fulde motorvejsstrækning på ca. 9 km.

Motorvejsstrækningen forløber gennem et område, hvor naturen allerede er forstyrret af den eksisterende motorvej. Den grænser op til blandt andet jernbane, erhvervsområder såvel som boligkvarterer.

I 2001-2002 blev motorvejens tilslutning til Ørestaden og Fields udbygget. I 2011 blev de vestvendte ramper fra Engelsbovej forlænget til Ørestad og afkørsel 20, København C.



Formålet med udvidelsen af Øresundsmotorvejen er at **forbedre fremkommeligheden på Øresundsmotorvejen** ved udvidelser på de strækninger og tilslutningsanlæg, der er – eller vil blive – flaskehalse de kommende 15 år.



Den politiske aftale bag miljøkonsekvensvurderingen

Udvidelsen af Øresundsmotorvejen er en del af Folketingets Infrastrukturplan 2035, der blev indgået i juni 2021. Infrastrukturaftalen er en bred politisk aftale indgået af den daværende regering (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne. Den del af aftalen, der omfatter fremtidens veje, står Enhedslisten og Alternativet uden for.

Sund & Bælt er den dagligt ansvarlige infrastrukturforvalter af Øresund Landanlæg, som Øresundsmotorvejen er en del af. Det er vores ansvar at sikre, at den nødvendige kapacitet er til stede på Øresundsmotorvejen. Derfor er det også os, politikerne har givet opgaven med at undersøge mulighederne for en udvidelse. Vores præcise opgave er beskrevet i projektkommissoriet <https://sundogbaelt.dk/media/bdpiwdgk/kommissorium-for-milj%C3%B8konsekvensvurdering-af-%C3%B8resundsmotorvejen.pdf>

2035



Infrastrukturplan 2035 omfatter en række kommende infrastrukturprojekter i Danmark i perioden 2022-2035. Der er tale om en meget omfattende infrastrukturplan, hvor der afsættes mere end 160 mia. kr. til nye infrastrukturinvesteringer over hele landet



Trafik på Øresundsmotorvejen nu og i fremtiden

På store dele af Øresundsmotorvejen registreres der i dag trængselsproblemer i myldretiden og omfattende kødannelse ved for eksempel trafikulykker - primært på den vestlige strækning og på tilslutningsanlæggene i Kastrup og Tårnby. Med den forventede trafikvækst, vil Øresundsmotorvejen fremover i endnu højere grad risikere at være en trafikal flaskehals med kritisk trængsel.

Flere biler i fremtiden

Gennemsnitligt kører der på hverdage mellem 31.750 og 88.000 køretøjer i døgnet på Øresundsmotorvejen. Færrest i den østlige ende og flest mellem tilslutningsanlæg 19 og 20 ved sammenslutningen til Centrumforbindelsen og Amagermotorvejen i vest.

Trafikberegninger viser, at trafikken på Øresundsmotorvejen frem mod 2040 vil stige med 20-60%.

Ned med hastigheden – op med sikkerheden

For den eksisterende strækning fra tilslutningsanlæg 20 mod Amager Strandvej i øst er den



5 trafiktællestationer med i alt 42 såkaldte tællespøler i asfalten måler trafikken på Øresundsmotorvejen døgnet rundt hele året.

tilladte hastighed i dag 110 km/t. Fra Avedøre Holme på Amagermotorvejen til tilslutningsanlæg 20 er den tilladte maksimale hastighed 90 km/t.

For at imødegå den forværrede trafiksikkerhed på motorvejen, der er en følge af smalle vognbaner, tætliggende tilslutningsanlæg og en stadig stigende trafikmængde, er en del af projektløsningsforslaget at implementere ny lavere hastighed på 90 km/t på hele Øresundsmotorvejen. En hastighedsnedsættelse mellem tilslutningsanlæg 20 og Amager Strandvej vil skabe bedre trafikalt flow på strækningen og mindske antallet af ulykker.

En udvidelse af Øresundsmotorvejen vil øge kapaciteten på vejen. Det vil medføre, at der vil

komme flere biler på vejen. Forskellen på trafikken med og uden en udvidelse vil i 2040 være ca. 6%.

ANTAL BILER PR. DØGN (ÅDT)

Trafikfremskrivninger for Øresundsmotorvejen (ØMV)	Trafikken i dag (2018)	Ikke udvidet (2040)	Udvidet (2040)
Tilslutningsanlæg 20	71.592	112.155	119.582
Mellem tilslutningsanlæg 19 og 20	88.002	139.028	144.349
Mellem tilslutningsanlæg 18 og 19	73.898	114.543	119.020
Mellem tilslutningsanlæg 17 og 18	55.002	87.514	93.953
Mellem tilslutningsanlæg 16 og 17	31.780	38.444	46.449

Effekter og gevinster

En udvidelse af Øresundsmotorvejen vil medføre, at trængslen afhjælpes. Dermed sikres en mere forudsigelig rejsetid til glæde for de daglige pendlere og ikke mindst for de rejsende til lufthavnen.

I dag er der forsinkelser på den vestlige del af Øresundsmotorvejen på over 200 køretøjstimer pr. kilometer på hverdage, og belastningsgraden er over 95% i den vestlige ende.

Sagt på en anden måde køres der i dag kolonnekørsel i myldretiden. Når der opstår selv mindre forstyrrelser, medfører de chokbølger og trafikken går i stå.

2040-scenariet afværger

Ser vi frem til 2040 vil dette trafikbillede være gældende for hele strækningen frem til Lufthavnens vestlige tilslutningsanlæg, og myldretiden vil strække sig over flere timer end i dag.

Udvides motorvejen, vil der i 2040 være en bedre trafikafvikling end det ses i dag. Dog vil der fortsat være kolonnekørsel i perioder i myldretiden på kortere dele af strækningen.



Trafikprognoserne er udarbejdet ved hjælp af trafikmodeller og generelle vækstforudsætninger, der er baseret på en række grundlæggende forudsætninger om økonomisk vækst, befolknings- og arbejdspladsudvikling og adfærd. I hovedstadsområdet anvender Metro-selskabet, kommuner, Vejdirektoratet og Sund & Bælt en fælles trafikmodel kaldet OTM.

Sammenhæng med andre projekter og effekter af en mulig Østlig Ringvej

Et travlt nærmiljø

Området omkring Øresundsmotorvejen består af jernbane, erhvervsområder og boligkvarterer. En række infrastrukturprojekter fra blandt andet Folketingets Infrastrukturplan 2035 undersøges eller er allerede under anlæg i lokalområderne langs motorvejsstrækningen. Som en del af miljøkonsekvensvurderingen er disse projekter behandlet i sammenhæng med udvidelsen af Øresundsmotorvejen for at afdække såkaldte kumulative effekter. Det vil sige sammenlagte effekter. Det gælder både trafikalt, anlægsteknisk, miljømæssigt og i forhold til arealbehov og naboinformation.

- **Anlæg af dobbelte svingbaner på Engelsbøjsvej** ved Tårnby Torv (tilslutningsanlæg 18). Projektet er under anlæg og afhjælper eksisterende trafikale udfordringer.
- **Udbygning af Amagermotorvejen.** Dette projekt er en forudsætning for, at udvidelsen af Øresundsmotorvejen. Sammenfletningen med Amagermotorvejen er derfor projekteret i tæt samarbejde med Vejdirektoratet, der er ansvarlig infrastrukturforvalter på Amagermotorvejen.
- **Udvidelse af Københavns Lufthavn Station.** Grænsefladen til jernbaneprojektet omhandler eventuelle overlap i arealer eller tid under projektudførelse. Da projektets plan for udførelse endnu ikke er færdiggjort, fortsættes koordineringen fremadrettet.
- **Eventuelt vendespor ved Kastrup.** Jernbaneprojektet er i undersøgelsesfasen og der foreligger endnu ikke et egentligt projektløsningsforslag. Koordineringen fortsætter fremadrettet.

Østlig Ringvej

Projektløsningsforslaget for tilslutningsanlægget til Amager Strandvej tager højde for en fremtidig Østlig Ringvej. En miljøkonsekvensvurdering for Østlig Ringvej forventes tidligst at foreligge i 2025 og eventuelt anlæg af Østlig Ringvej forventes først at gå i gang efter udvidelsen af Øresundsmotorvejen er tilendebragt. Det er på nuværende tidspunkt endnu ikke endeligt afklaret, præcist hvordan Østlig Ringvej tilsluttes Øresundsmotorvejens østlige ende.



Du kan læse mere om de enkelte projekter på:

www.taarnby.dk:

Anlæg af dobbelte svingbaner

www.vejdirektoratet.dk:

Udbygning af Amagermotorvejen

www.sbf.dk:

Udvidelse af Københavns Lufthavn Station

Eventuelt vendespor i Kastrup

Østlig Ringvej

Udvidelse af Øresunds- motorvejen – hvordan?

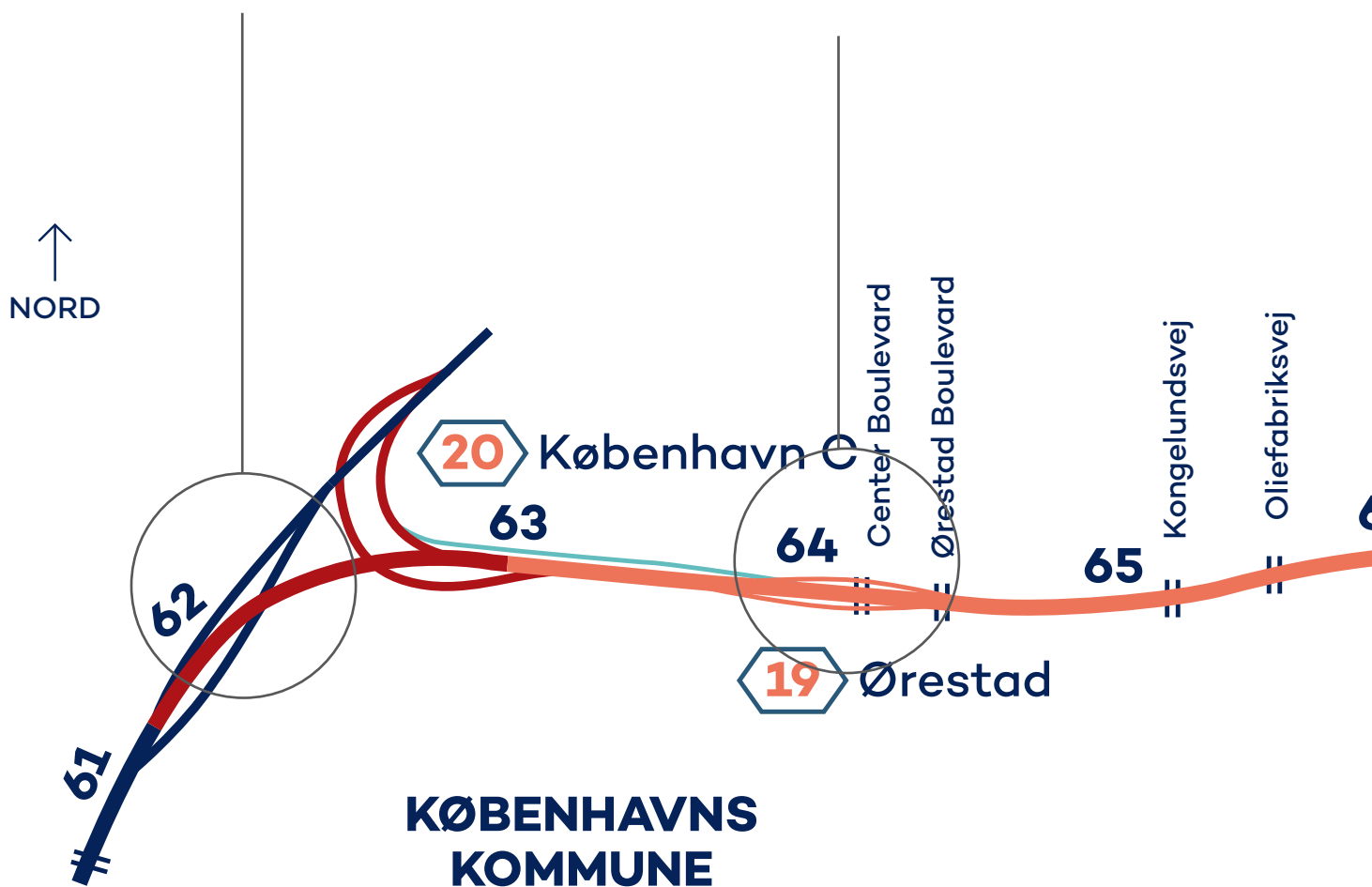
Miljøkonsekvensvurderingen for udvidelsen af Øresundsmotorvejen tager udgangspunkt i en overordnet løsningsmodel for fire centrale områder fra projektets foranalyse.

Sammenfletningen med Amagermotorvejen

Ved sammenfletningen med Amagermotorvejen udvides Øresundsmotorvejen med et spor i hver retning fra de eksisterende to spor til tre spor. Der skabes plads til et ekstra spor ved, at midterrabatten reduceres fra 6 m til 2 m og kørebanen udvides med 1,45 m på hver side af motorvejen.

Ny parallelrampe ved Ørestad

For at undgå at trafikanter fra Center Boulevard mod København C skal ud på motorvejen, bliver der etableret en parallelrampe fra tilslutningsanlæg 19 mod tilslutningsanlæg 20 i vestgående retning. Dermed er en del af trængslen på strækningen samt ind- og udfletning på selve motorvejen fjernet.



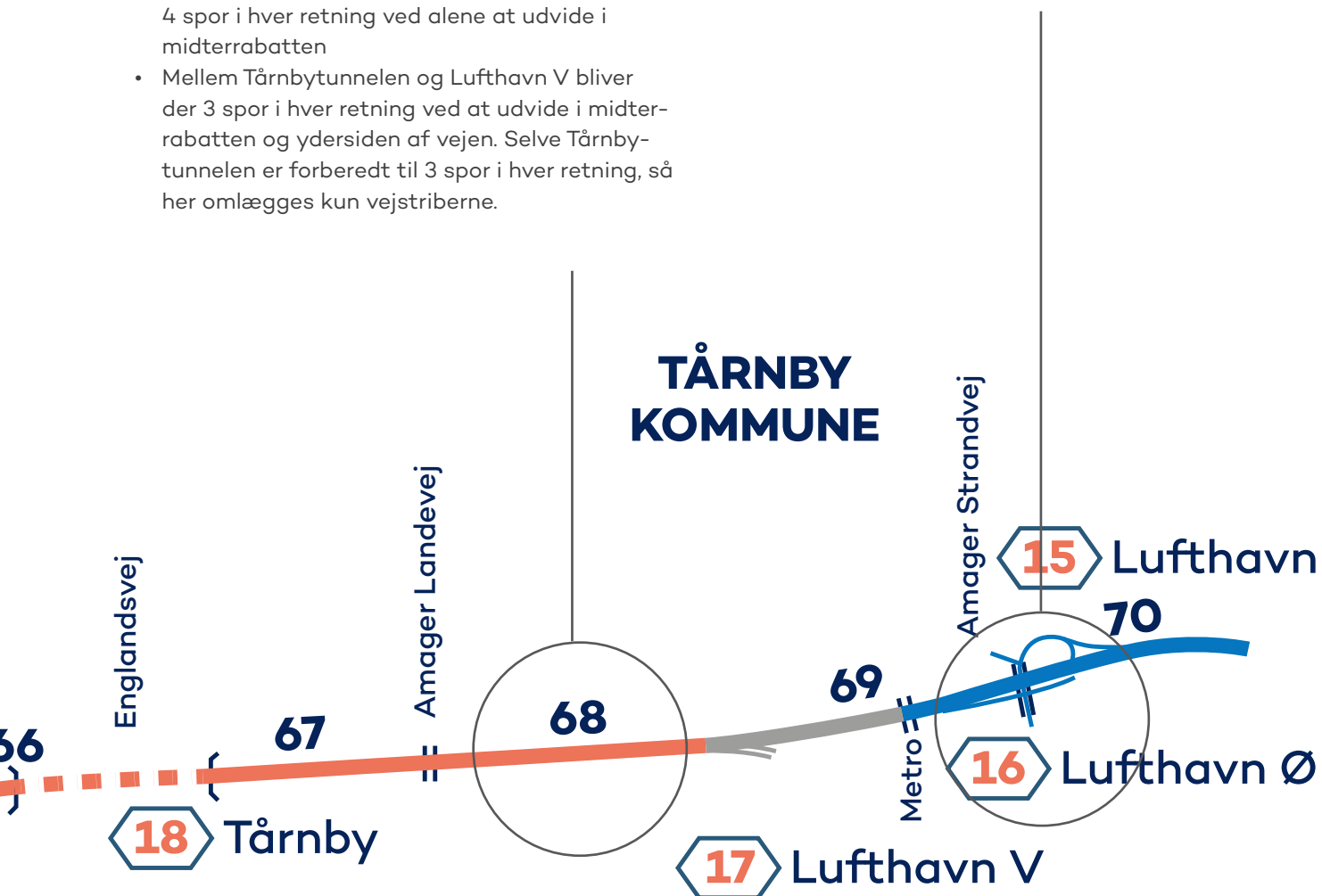
Udvidelse af Øresundsmotorvejen med ét ekstra spor i hver retning fra Vestamager til Lufthavn Vest

Udvidelsen vil hovedsageligt ske ved at udnytte den eksisterende midterrabat, men der anvendes også andre metoder, og derfor er strækningen af Øresundsmotorvejen som udvides i den følgende beskrivelse opdelt i nedenstående tre delstrækninger:

- Fra sammenfletningen med Amagermotorvejen til Ørestad bliver der 3 spor i hver retning ved at udvide i midterrabatten og ydersiden af vejen
- Mellem Ørestad og Tårnbytunnelen bliver der 4 spor i hver retning ved alene at udvide i midterrabatten
- Mellem Tårnbytunnelen og Lufthavn V bliver der 3 spor i hver retning ved at udvide i midterrabatten og ydersiden af vejen. Selve Tårnbytunnelen er forberedt til 3 spor i hver retning, så her omlægges kun vejstriberne.

Tilslutningsanlægget til Amager Strandvej

Projektløsningsforslaget indeholder en ny vestvendt rampe samt en fly-over-rampe, der vil gøre det muligt at køre direkte på Øresundsmotorvejen fra Amager Strandvej i vestgående retning og lede den venstresvingende trafik fra den vestlig frakørselsrampe hen over motorvejen til den østlige side. Der etableres en cykel- og gangbro på ca. 410 m tværs over Øresundsmotorvejen, som forbinder Amager Strandvej, nord for broen, direkte med cykelsti og fortov, syd for broen. Dermed adskilles bløde trafikanter fra bilister, hvilket øger både sikkerhed og fremkommelighed i området.



Du kan læse foranalysen af udvidelsen af Øresundsmotorvejen på www.sbf.dk.

Delstrækninger

- Sammenfletningen TSA 20
- Parallelrampe
- Ekstra spor på Øresundsmotorvejen
- Amager Strandvej TSA 15-16
- Ingen ekstra spor på Øresundsmotorvejen
- Amagermotorvejen (VD)

Miljø

Udvidelsen af Øresundsmotorvejen vil påvirke miljøet. I den udarbejdede miljøkonsekvensrapport indgår alle miljøpåvirkninger – både de direkte, indirekte, afledte og kumulative effekter under både anlæg og drift.

Vurderingerne af motorvejsudvidelsens eventuelle påvirkninger omfatter en række faktorer og samspillet imellem dem. Det drejer sig om:

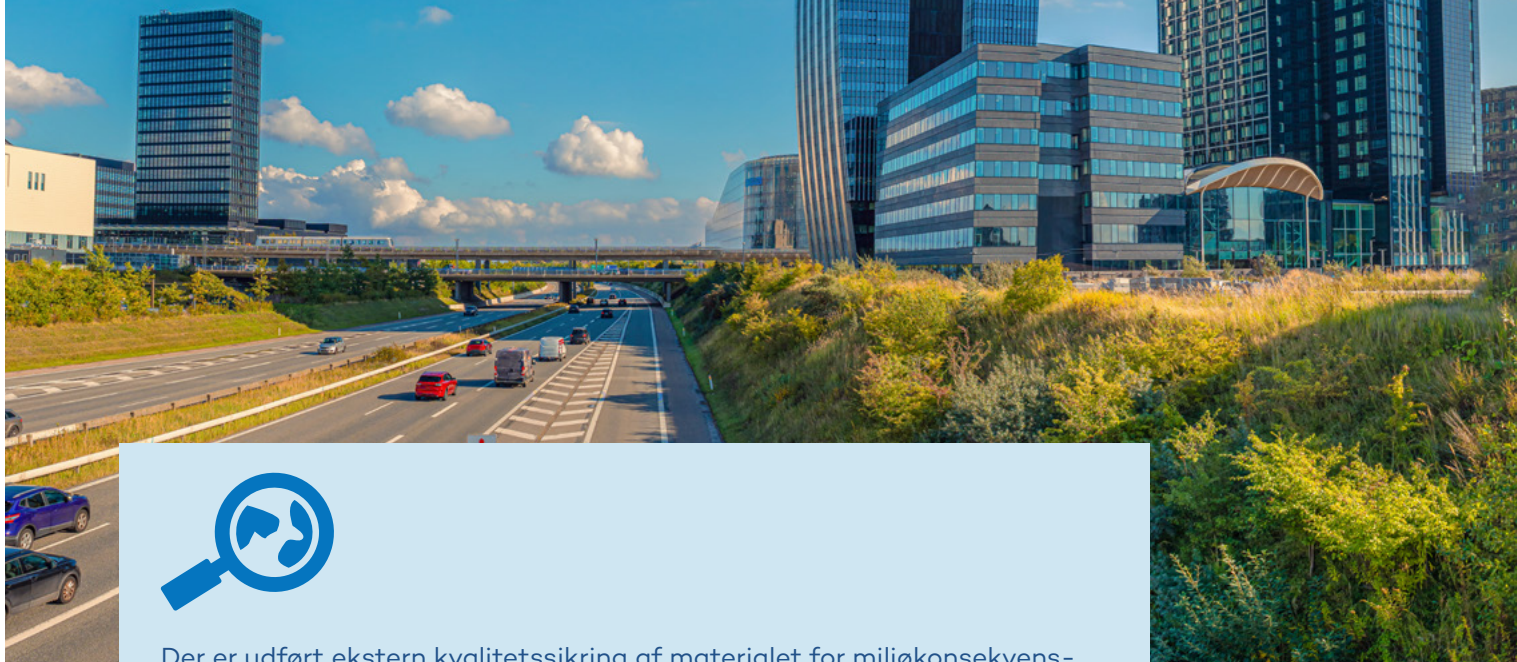
- Mennesker, fauna og flora
- Jordbund, vand, luft, klima og landskab
- Materielle goder og kulturarv.

O-alternativ eller projektløsningsforslag?

I en miljøkonsekvensvurdering er O-alternativ betegnelsen for, hvordan verden vil se ud, hvis vi ikke foretager tilrettelser eller udvikling af status quo. Projektløsningsforslaget er derimod betegnelsen for det projektforslag, der vurderes samlet set at have den mest positive påvirkning af den problemstilling, som man søger at løse.



Læs den samlede miljøkonsekvensrapport på vores hjemmeside her



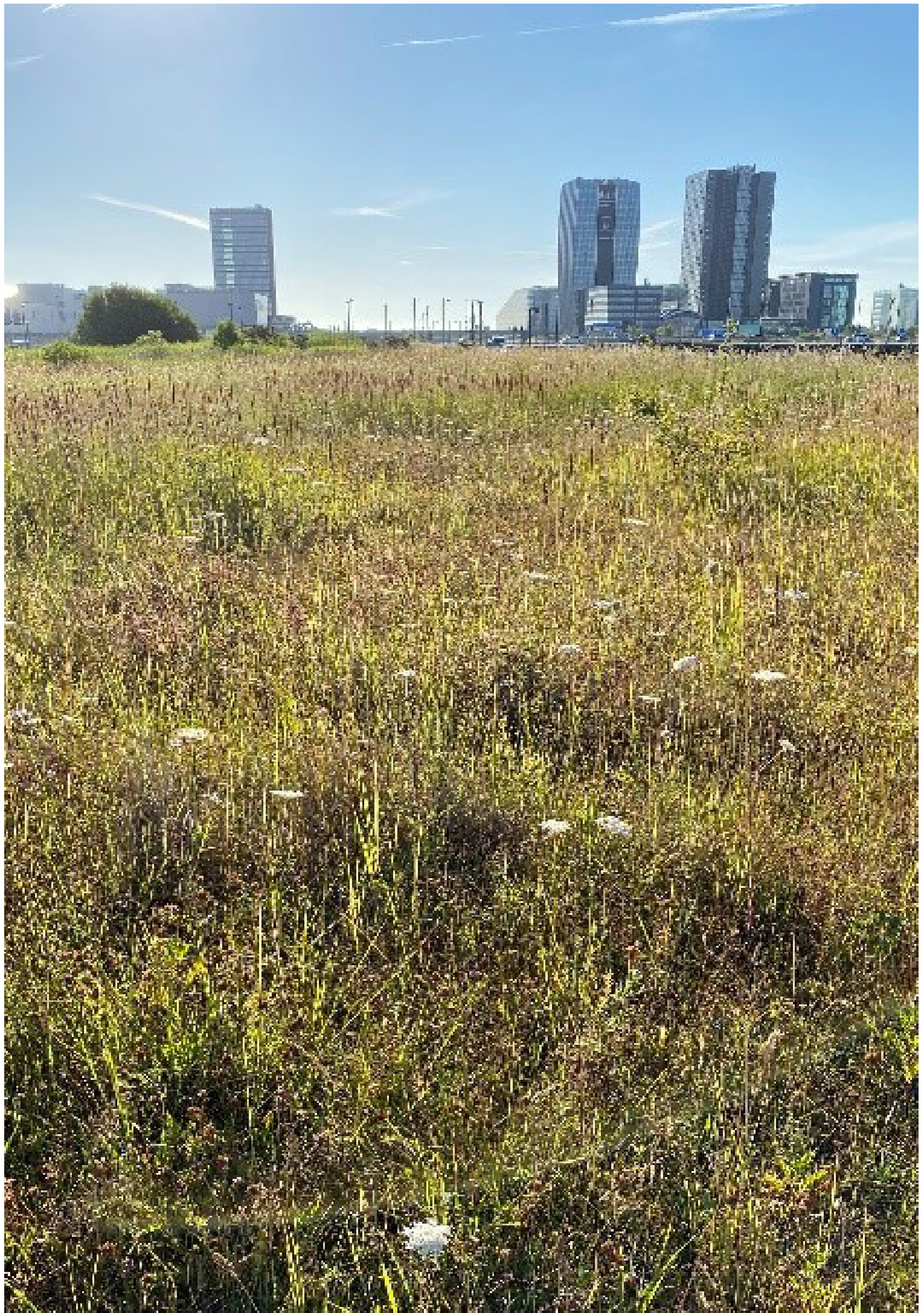
Der er udført ekstern kvalitetssikring af materialet for miljøkonsekvensvurderingen, herunder af tekniske-, miljømæssige samt trafikale forhold og af risikoanalysen og anlægsoverslag. Det er konkluderet, at materialet er af en sådan kvalitet, at der kan træffes politisk beslutning om det videre forløb med udgangspunkt i miljøkonsekvensvurderingen.



Hvad har vi undersøgt?

I miljøkonsekvensvurderingen er der foretaget en kortlægning af de eksisterende forhold ud fra både eksisterende viden og feltundersøgelser af naturen omkring motorvejen. Kortlægningen har blandt andet været forelagt Københavns og Tårnby kommuner og er efterfølgende justeret.

Da området i dag er domineret af den eksisterende Øresunds-motorvej, vurderes påvirkningerne fra et udvidelsesprojekt at have en lav til mindre påvirkning på miljøet. Miljøkonsekvensvurderingen viser, at projektet kan gennemføres uden væsentlige negative miljøpåvirkninger.



Natur og biodiversitet



Udbygning af motorvejen foregår i et område, hvor naturen allerede er forstyrret af den eksisterende motorvej. Øresundsmotorvejen vil på enkelte strækninger blive bredere som konsekvens af udvidelsen, men ikke i en grad, hvor det væsentligt vil ændre forholdene for dyr og planter i området i forhold til i dag. For de to nærliggende Natura 2000-områder, "Vestamager og havet syd for" og "Saltholm og omliggende hav", vurderes det, at udvidelsen af Øresundsmotorvejen ikke vil have en påvirkning.



I anlægsfasen vil der være midlertidige forstyrrelser af naturen i området, der indebærer en risiko for varige påvirkninger. For eksempel i form af invasive arter på midlertidigt blotlagte arealer. I forbindelse med gravearbejder sikres det derfor, at der ikke sker en spredning af invasive arter. Når gravearbejdet er afsluttet, vil de blotlagte jorde blive tilsået med danskproducerede frø af hjemmehørende og naturligt forekommende arter i lokalområdet.

Dette bidrager dels til at hindre, at invasive arter spreder sig, og dels til at biodiversiteten øges i området. De nye planter vil for eksempel være til gavn for insekternes livscyklus, og insekterne vil danne fødekilde for blandt andet fugle og flagermus.

Støj



Udvidelsen af Øresundsmotorvejen vil betyde, at støjpåvirkningen langs vejen og andre veje i lokalområdet vil ændre sig. Både når udvidelsen er færdig, og imens den anlægges.

Projektstrækningen har i dag 2.970 støjbelastede boliger. Antallet af støjbelastede boliger stiger i O-alternativet til 5.606. Ved projektløsnings-

forslaget reduceres antallet af støjbelastede boliger til ca. 3.929 boliger. Dette skyldes den nedsættelse af hastigheden på hele motorvejsstrækningen til 90 km/t, der gennemføres af sikkerhedsmæssige hensyn. Udvidelsen af Øresundsmotorvejen vil forbedre støjforholdene i området i forhold til, hvis motorvejen ikke udvides.

Antal støjbelastede boliger langs Øresundsmotorvejen	58-63 dB (A)	63-68 dB (A)	68-73 dB (A)	73-78 dB (A)	≥78 dB (A)	Støjbelastet ≥58 dB (A)
Projektforslag	2.817	797	308	7	-	3.929
O-alternativ	4.215	1.031	351	9	-	5.606

Klima

Når vi udvider en motorvej, skal vi bruge råmaterialer som for eksempel stål, beton og asfalt. Fremstillingen af disse råmaterialer indebærer udledning af CO₂ og bidrager dermed til den globale opvarmning.

I anlægsfasen skal der udover råmaterialer også anvendes entreprenørmaskiner, der typisk udsender udstødningsgasser samt støv fra for eksempel jordkørsel. Det vil være et krav til en fremtidig entreprenør, at udvidelsen af motorvejen gennemføres med lav-emissionsmaskiner hvor muligt og ved brug af genbrugs- eller lav-emissionsmaterialer hvor muligt. Den samlede

udledning af CO₂ i anlægsfasen estimeres til et klimaaftryk på ca. 40.000 t CO₂.

Når den udvidede Øresundsmotorvej tages i brug, vil vi have øget kapacitet på vejen, og vi vil se en øget trafik på vejen. Alligevel vurderes det, at påvirkningen af luftkvalitet og klima vil være lav og uden praktisk betydning. En nedsættelse af hastigheden på hele motorvejsstrækningen til 90 km/t, den løbende udskiftning af den danske bilpark til elbiler og opladningshybrider samt nye krav til motorer i benzin- og dieslbiler bidrager positivt til det samlede billede.



Vand fra motorvejen

Udvidelsen af Øresundsmotorvejen vil ikke medføre fysisk påvirkning af vandløb eller hav. Projektet vurderes heller ikke til at forringe den nuværende kvalitet eller kvantitet i områdets grundvand.



Der er i projektløsningsforslaget fokus på at efterkomme kravene i Vandrammedirektivet og det vurderes, at der ikke vil være en påvirkning af den nuværende tilstand eller muligheden for at opnå god økologisk og kemisk tilstand for overfladevandsområdet "Nordlige Øresund".

I anlægsfasen kan der ved udgravning til de nye kørespor blive behov for lænsning af overfladevand. Der forventes derudover behov for en midlertidig grundvandssænkning ved tilslutningsanlægget til Amager Strandvej. Inden en eventuel midlertidig grundvandssænkning vil der blive udført geotekniske og hydrologiske forundersøgelser for at fastlægge eventuelle afværgeforanstaltninger.

Hvilke øvrige løsningsmuligheder har vi undersøgt?

Som en del af miljøkonsekvensvurderingen er der undersøgt en række mulige løsningsforslag, der blandt andet er modtaget fra borgere og myndigheder under projektets idéfase i 2022. I alt 44 forslag og idéer er blevet behandlet, og flere af disse er indarbejdet i det færdige projektforslag. Du kan læse de forskellige forslag og Sund & Bælts svar i Høringsnotat for Idé- og forslagsfasen på [xxxxxxxxx](#).

Tilslutningsanlægget til Amager Strandvej

Størstedelen af løsningsforslagene har relation til tilslutningsanlægget til Amager Strandvej. Der er blandt andet undersøgt en rampetilslutning, der senere er fravalgt.

I det endelige projektløsningsforslag tilgodeses de bløde trafikanter med en cykel- og gangbro over motorvejen, ekspropriation af boliger undgås, og samtidig tager forslaget højde for en eventuel senere Østlig Ringvej.



En hel eller delvis overdækning af Øresundsmotorvejen er ikke en del af dette projekts kommissorium. En gennemførelse af projektløsningsforslaget for en udvidelse af Øresundsmotorvejen er ikke en hindring for en eventuel fremtidig overdækning.

Du kan læse mere om arbejdet med en eventuel overdækning hos Amager Vest Lokaludvalg: [Overdækning af Øresundsmotorvejen | Amager Vest Lokaludvalg \(kk.dk\)](#)



Hvad sker der lige nu?

Høring

Miljøkonsekvensvurderingen sendes i offentlig høring. Her får borgere, trafikanter, myndigheder, virksomheder og interesseorganisationer ligesom i Idéfasen, mulighed for at bidrage med forslag og synspunkter, der kan indgå i det videre arbejde med projektet.

Du kender lokalområdet, og kan måske bidrage med vigtig viden eller indsigt til behandlingen af miljøkonsekvensvurderingen i et høringssvar.



Vi holder borgermøde:

**Mandag den 6. november 2023 kl.
17.00 på Scandic CPH Strandpark,
Amager Strandvej 401, 2770 Kastrup**

Det vil være muligt at følge borgermødet online

Et høringssvar kan for eksempel handle om:

- Særlige forhold, som vi skal være opmærksomme på
- Hvordan man kan begrænse eventuelle gener fra vejprojektet
- Andet, som du mener, er relevant for vores behandling af miljøkonsekvensvurderingen.

Eventuelle bemærkninger til rapporten bedes indsendt senest den **XX. xxxxxx 2023** til vvm@trafikstyrelsen.dk cc tmsj@trafikstyrelsen.dk med henvisning til journalnummer **XXXXX**

Høringsperioden er fra den XX. xxxx 2023 til og med den XX. xxxxx 2023.



Se borgermøde fra maj 2022

I forbindelse med den indledende høring af projektet i 2022 gennemførte vi en idéfase, der blandt andet inkluderede et borgermøde i Kastrup den 19. maj 2022. Under idéfasen modtog vi 44 forslag og idéer, der alle er behandlet.

Du kan læse alle de tidligere høringssvar og se eller gense borgermødet på vores hjemmeside www.sbf.dk.

Hvad sker der efter høringsfasen?

Politisk behandling

Gennemførelse af projektet forudsætter, at Folketinget vedtager en anlægslov. Hvis Folketinget beslutter at gennemføre projektet via en anlægslov, og projektet finansieres, følger ca. 1 - 2 år med detailprojektering, besigtigelse mv. efterfulgt af ca. 3 års anlægsarbejde.

Ekspropriation

I det endelige projektløsningsforslag undgås totalekspropriation af boliger. Det kan dog forsåt blive nødvendigt med midlertidig erhvervelse af (arbejds)arealer. Nødvendighed og eventuelt omfang vil blive fastlagt som en del af detailprojekteringen.

Anlæg

Anlægsarbejderne vil påvirke hele strækningen i skiftende faser og arbejdsområder. I arbejdsområderne nedsættes hastigheden til 80 km/t dog 50 km/t ved til- og afkørsler.

Antallet af trafikomlægninger forsøges begrænset ved at tilrettelægge placering af trafikken, så hver omlægning kan benyttes for flere arbejdsområder og i en længere periode. Krydsende lokalveje/stier holdes åbne under hele udførelsesperioden.

I forbindelse med den afsluttende stribeudlægning og montage af tavleportaler vil der blive behov for kortvarige lukninger af motorvejen om natten.



Læs mere og følg med online

På www.sbf.dk kan du læse mere om projektet og miljøkonsekvensvurderingen. Her finder du blandt andet detaljerede kort med støjdbredelse fra motorvejen, miljøforhold, areal behov og meget mere.



Idéfase



Miljøkonsekvensvurdering



Høring



Politisk behandling



Detail-
projektering



Ekspropriation



Anlæg



Færdig vej

Sund ≡ Bælt

Sund ≡ Bælt

Sund & Bælt løfter samfundets største trafikale anlægsinvesteringer og binder Danmark bedre sammen nationalt og internationalt. Til gavn for borgerne, erhvervslivet og forsyningssikkerheden. Som statsejet aktieselskab arbejder vi altid langsigtet og helhedsorienteret.

Find mere information på
sundogbaelt.dk

Sund & Bælt Holding A/S
Vester Søgade 10
1601 København V

Telefon 3393 5200
info@sbfdk
sundogbaelt.dk