

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Henriette W. Leth (mail@henriette leth.com)
Titel: vedr. Høring over udkast til forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen
Sendt: 06-01-2024 18:49

Til transportministeriet

Vi som borgere bliver syge af trafikstøjen fra Amagermotorvejen.

Der er masser af evidens (senest fra forsker Mette Sørensen's forskning i trafikstøjens påvirkning)

Høje skærme ved alle ikke vil virke for vores bydel, da det kun er lige bag skærmen at støjen nedsættes. Støjen kastet ind over et hel byområde med 8000 boliger. Det kan ikke være rigtigt at vi som borgere ikke bliver hørt. Vi har sendt knap 1000 høringssvar og kommunen har brugt penge og ressourcer på et skitseprojekt med overdækning af solceller, som er rentabelt.

Projektet uden en overdækning vil være med total manglende forståelse for et helt samfund og dens borgere. Den samfundsøkonomiske model i forbindelse med anlæggelse af udvidelsen af Amagermotorvejen medregner **ikke** de tunge udgifter til langvarige sygdomme og dødsfald, ej heller fremtiden for de børn hvis indlæring og kognitive evner forstyrres, når ikke der bliver lavet seriøs støjdemping.

Som udgangspunkt bør projektet stoppes nu og støjreduktionen genovervejes, fordi
- projektet i Infrastrukturplanen er skitseret som "Udvidelse af Amagermotorvejen til betjening af Holmene". Anlæggelsen af de 9 holme og betjening heraf er ikke vedtaget og udvidelsen har dermed ikke sin berettigelse.

Støjen vil i fremtiden støre mere, fordi Amagermotorvejen er en del af visionen "transportkorridor mellem Europa og Skandinavien" (Femern forbindelsen) og al tung transport på vejene larmer mere. Fra i år må lastbiler have ekstra påhæng. Det vil være en katastrofe hvis ikke de rette mennesker beslutter at støjen skal fuldstændig reduceres.

Vejdirektoratet har meddelt os, at udvidelse er for at spare privatbilismen for nogle minutter i transporttid, fordi de minutter bliver til mange penge i samfundsøkonomien, men det giver ingen mening at min transporttid som bliver brugt udenfor min arbejdstid har indflydelse på samfundsøkonomien.

I det hele taget er det et projekt som er præsenteret uden nogen helhedstænkning og som værende særdeles vævende, I indrager og lytter ikke til de mange løsningsforslag som er blevet forelagt vejdirektoratet. Hverken borgerne, erhvervet herude, skolerne, dagtilbuddene, friluftbrugerne og kommunen ønsker at borgerne forpestet og bliver syge af trafikstøjen. Hverken nu eller for vores fremtidige generationer.

Stop op nu - før det er for sent !

Mvh Henriette W. Leth
Strandby Alle 37
2650 Hvidovre

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Sisse Wagtberg Hansen (sissewh@gmail.com)
Titel: Høringssvar Amagermotorvejens udvidelse
Sendt: 11-01-2024 21:44

Hej,
Som beboer i området er vi allerede hårdt ramt af støj og med udvidelsen vil der fortsat være 8000 støjbelastede boliger (jvf Vejdirektoratets miljøkonsekvensrapport)
Udvidelsesprojektet er en unik mulighed for styrke den grønne og rekreative liv i hovedstaden og højne sundheden for en betydelig andel borgere, hvis støjreduktionen blev opprioriteret. Jeg håber projektet vil udvide de støjbegrænsende tiltag.

Mvh
Sisse

Sendt fra Gmail Mobil

NOTAT

Direkte 38665599

Til: Transportministeriet

Dato: 15. januar 2024

Høringssvar til udkast til forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen

Transportministeriet har sendt udkast til forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen i høring frem til d. 15. januar 2024. Region Hovedstadens administration ønsker hermed at give sine kommentarer til udkastet.

Region Hovedstaden planlægger og finansierer regional kollektiv trafik i form af bl.a. S-busser, R-busser og lokaltog og deltager i indsatser og udbygning af infrastruktur, der understøtter den kollektive trafiks konkurrencedygtighed og reducerer effekterne af trængsel på brugernes rejsetid. Målet er at skabe mest mulig mobilitet for lavest mulig CO₂-belastning.

Et af infrastrukturprojekterne har til formål at opgradere Buslinje 500S til trængselsfri +Way-standard i et flerårigt samarbejde mellem Hvidovre og Brøndby kommuner, Movia og Region Hovedstaden. Anlægget gennemføres i Brøndby og Hvidovre kommuner i 2024 på basis af grundige undersøgelser af bussens fremkommelighed og opland og dialog med Vejdirektoratet.

Formålet med projektet er primært, at bussen skal køre trængselsfrit og her er særligt Amagermotorvejen, tilslutningsanlæggene og motorvejsbroen med Avedøre Havnevej væsentlige udfordringer, som har været drøftet med Vejdirektoratet, og projekterne er i flere omgange tilpasset med henvisning til at yderligere indsats måtte tages op i forbindelse med udvidelse af Amagermotorvejen og reovering af motorvejsbroen.

Region Hovedstadens administration undrer sig over, at den kollektive trafik ikke er behandlet i miljøkonsekvensvurderingen eller i forslaget til anlægslov. Region Hovedstaden og ejerkommunerne bag anlæg af letbane i Ring 3 investerer med støtte fra staten ca. 48 mio.kr. i at opgradere 500S på strækningen

EN DEL AF

**GREATER
CoPENHAGEN**

fra Avedøre Holme ved Amagermotorvejen til kommunegrænsen til Glostrup, hvor der skabes forbindelse til letbanen i Ring 3 på Glostrup St, hvilket svarer til strækningen på den overvejede 2. etape af letbanen. På strækningen etableres selvstændig infrastruktur for den regionale buslinje, hvor der er behov for det og prioritering af bussen på hele strækningen. Samtidig opgraderes flere stoppesteder og adgangsveje.

500S er en regional buslinje, der forbinder 5 S-togslinjer, kystbanen og Ørestad St. med metro og regionaltoget, betjener 3,3 mio. passagerer om året og kører mellem Kokkedal St. i nord til Ørestad St. i syd og der er i flere omgange investeret i buslinjens fremkommelighed for at sikre en effektiv betjening af borgerne.

Det bør undersøges og redegøres for, hvordan bussen kan sikres trængselsfri kørsel (så vidt muligt uden stop) mellem Avedøre Holme og Ørestad st. Det er en delstrækning der, som følge af det statslige ejerskab og overvejelser om udbygning af motorvejen og reovering af broen med Avedøre Havnevej, ikke har kunnet indgå i +Way 500S-projektet.

Hvis den nuværende udvidelse samtidig kan sikre selvstændig infrastruktur til den kollektive trafikforbindelse, som kører på strækningen og dermed forbedre den kollektive trafiks konkurrencedygtighed vil det:

- skabe bedre forrentning af allerede foretagne investeringer i den kollektive trafik
- sikre flere passagerer i og lavere driftsomkostninger på linje 500S og...
- bidrage til at investeringen i Amagermotorvejens udvidelse 'holder længe', før der igen må investeres i yderligere udvidelse eller må accepteres en mere permanent trængselssituation.

Derudover planlægges BRT på 200S i henhold til infrastrukturaftale 2035, som krydser Amagermotorvejen på Avedøre Havnevej. Det er ligeledes vigtigt at tage højde for dette projekt ved udbygningen af Amagermotorvejen og det bør tydeliggøres, hvordan de to projekter hænger sammen og understøtter hinanden.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: klaus egvad (kegvad@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr udvidelse af Amagermotorvejen
Sendt: 15-01-2024 23:59

Til rette vedkommende

Jeg er bekymret over at erfare at I trods flere end 800 høring svar/indsigelser og fysiske borgermøder med vejdirektoratet, Læserbreve og politik besøg ikke ønsker at tage de mange bekymringer og dagligdags erfaringer Med støjgener på den nuværende motorvejs Forbindelse til efterretning.

I stedet for at afsøge alternative løsninger for støjgener som er foreslået af både kommunen og vejdirektoratet selv Er det min opfattelse at i fortsætter med en plan der er både skader borgere og grønt område, der er et stort aktiv for både beboere og cyklister.

Det er mig fuldstændig ubegribeligt at man ser bort fra at 6000 Borgere herunder 800 skolebørn vil få dagligdag med øgede støjgener, Dårligere skole miljø og deef et dårligere læringsmiljø der kan føre til en dårlig trivsel og i sidste ende påvirke børnenes mulighed for en uddannelse. Sat på spidsen - jeg ved det.

Vi borgere plages allerede i dag af støj, fordi man har en trafikeret vej - i 40 meters højde hvor støj rejser langt uden de mindst simple greb er taget: Hastighedsreduktion og overvågning af at hastigheden overholdes.

Dette bør som minimum tages i betragtning i forbindelse med en fremtidig løsning, ligesom (overdækkede) støjværn der er fremtidssikrede og virker bør tages i betragtning - især når den foreslåede løsning er meget mangelfuld og præget af hast!

Helt grundlæggende er det mig en gåde at dette høringssvar skal gives inden vejdirektoratet har gennemgået og vurderet høringssvarene fra høringen i dec 2023 ligesom de løsninger som de skulle afdække ud fra første høring heller ikke har været vendt i offentligheden.

Der findes gentagne rapporter om støjgener generelt, samt løsninger i fx. Tyskland hvor der er fundet acceptable løsninger.

Samtidig er der mig bekendt ikke taget opdaterede målinger af støjen i forbindelse med høringen, hvilket før at vurderingen sker på er dårligt oplyst grundlag.

Det virker som sjusk, dårligt gennemsarbejdning, blot fordi man skal nå en eller anden ligegyldig deadline og der fremmer politikerleden...

For en god ordens skyld: Jeg mener desuden at der argumentet om at udbygningen af motorvejen Og den besparelse et tid fire til 5 minutter nævnt Med den følgende milliard regning. Kommer til at kunne betale sig ind i form af sparet tid og effektivitet

Forslag herfra: Afgift på alle udenlandske lastbiler der kører igennem landet det er en meget bedre forretning for statskassen og dermed os Alle sammen

Mvh Klaus

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anne Creaven (anne@creaven.dk)
Titel: Hørings svar til Transportministeriet
Sendt: 15-01-2024 23:51

Til rette vedkommende.

Vedr. Amagermotorvejens udvidelse:

Det er velkendt, at Amagermotorvejen er en af de mest trafikerede strækninger i Danmark, og Hvidovre Syd står desværre som et af de områder, der er hårdest ramt af støjforurening. Denne støj påvirker ikke kun boliger, men også skoler, daginstitutioner og rekreative områder. Og vi kan ikke længere ignorere det faktum, at støj kan have alvorlige konsekvenser for folks helbred.

I lyset af den planlagte udbygning af Amagermotorvejen er det afgørende, at sundhedsaspektet tages yderst seriøst. Jeg vil gerne foreslå nogle løsninger, der kan bidrage til en effektiv reduktion af støjniveauerne i området.

Først og fremmest bør vi overveje en mere omfattende løsning i form af overdækning af Amagermotorvejen. En undersøgelse bør prioriteres i de områder, hvor boliger er mest udsat for støj, særligt nær Engstranden og videre langs hele Mågeparken.

Hvis overdækning ikke er mulig, bør I overveje en "Hamborg-løsning" oven på de planlagte støjskærme, hvor den øverste del af skærmene buer ind over motorvejen. Støjskærmene på Kalvebodbroerne skal også hæves, da de nuværende 3 meter ikke er tilstrækkelige.

En tunnelloøsning fra Amagersiden direkte til de eksisterende Holme kan også være en optimal løsning, både med henblik på sikkerhed og støjreduktion. Yderligere tiltag, som højere støjskærme ved til- og frakørsler samt rykning af den planlagte "Hammerholmen"-rampe væk fra boligområder, bør overvejes.

I er dog nødt til at tage hånd om støjproblemerne nu, før udbygningen påbegyndes.

En lavere hastighed på Hvidovre-siden af Kalvebodbroen og implementering af smarte digitale skærme, der kan regulere hastigheden i specifikke tidsrum. Alternativt kunne man fastsætte hastighedsgrænser som 70 km/t efter kl. 17 på hverdage og fra 10-18 i weekenderne.

Det vil helt sikkert også gøre en stor forskel for støjniveauet.

Desuden bør stærekasser eller fartmålere installeres på Kalvebodbroerne for at håndhæve hastighedsgrænserne og sikre overholdelse. Hastighederne overholdes slet ikke nu, det er jo tydeligt for enhver.

Jeg håber, at I vil overveje disse forslag, da de ikke kun adresserer de nuværende støjproblemer, men også lægger grundlaget for en mere bæredygtig og støjsvag fremtid for Hvidovre Syd og dets mange beboere.

Med venlig hilsen

Anne Creaven - nabo til Mågeparken

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Maria Brandt Avnskjold (brandtavnskjold@gmail.com)
Titel: Høringssvar til udkast til forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen
Sendt: 15-01-2024 23:31

Høringssvar til udkast til forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen

Som borger i Hvidovre Syd mener jeg, at der ved en udvidelse af Amagermotorvejen fra 6 til 10 spor, bør laves ordentlige og reelle støjløsninger frem for de støjskærme, der lægges op til i Vejdirektoratets aktuelle forslag.

Der er allerede problemer med et for højt støjniveau i dag. Så højt at det ofte ligger over de tilladte grænseværdier. Det er tiltaget i den tid vi har boet i kvarteret, og vi flyttede ind i 2012. På de gode sommerdage i haven, er den konstante summen af trafikstøj allerede så voldsom i dag, at man ikke kan holde ud at sidde derude. Når vi ser ind i en udvidelse af motorvejen, kan jeg blive voldsomt bekymret for, hvilke konsekvenser det vil få for vores fremtidige udeliv.

Endnu værre er det for vores tre børn, der har en hverdag på Langhøjskolen. En folkeskole, der allerede i dag, er udfordret af sundhedsskadelig støj fra Amagermotorvejen. Jeg er voldsomt bekymret for, hvad det vil have af konsekvenser for vores børns sundhed, trivsel og udvikling, hvis der tilføres mere støj til deres hverdag. Det kan betyde at skolen bliver nødt til at fravælge udendørs aktiviteter på Strandengen samt at vinduerne generelt bliver nødt til at blive holdt lukkede i skoletiden med konsekvens for indeklimaet. Det vil medføre mere stillesiddende klasseundervisning med mere skærm og "tavle". Noget der er i flere år fra skolens side, er blevet forsøgt at komme væk fra. Og ja, det er det vel også fra politisk hold? At støj over grænseniveauerne er sundhedsskadeligt, er dokumenteret. For børn kan det betyde kognitive udfordringer, give søvnproblemer og kan betyde dårligere muligheder for indlæring. Det synes helt og aldeles urimeligt, at vores børn skal betale prisen for en udvidelse af en motorvej!

Hvis en udvidelse er absolut nødvendig, ser jeg en nedgravning og en overdækning med solceller, som absolut nødvendig. Samtidig bør hastigheden nedsættes på hele strækningen. Hvis det ikke er muligt at etablere en overdækning fra start af, bør de støjværn som opsættes, være af et materiale som på sigt vil kunne bære en overdækning.

I det omfang, at motorvejen ikke overdækkes – eller på passager uden overdækning – mener jeg, at de støjskærme, der sættes op som minimum skal være forsynet med lydabsorberende materiale på den side af skærmene, der vender mod vejbanen. Særligt er jeg bekymret for, hvordan støjen vil ramme området fra broen. At opsætte en støjskærm på 3 meter her er alt for lidt. Det skal simpelthen gøres bedre!

Tag støjen alvorlig. Det kan blive dyrt på sigt, ikke at gøre det.

Med venlig hilsen

Maria Avnskjold

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: SF Hvidovre (sfhvidovre@sfhvidovre.dk)
Titel: Høringssvar til udkast til forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen
Sendt: 15-01-2024 23:28

Hermed fremsendes høringssvar fra SF Hvidovre ang udvidelse ad E20 Amagermotorvejen.

I SF Hvidovre er vi stærkt bekymrede over den øgede trafikstøj som udvidelsen af Amagermotorvejen fra seks til ti spor, vil have af konsekvenser for Hvidovres borgere. Hvis Vejdirektoratet vælger at nøjes med at etablere åbne støjværn frem for reelle virksomme løsninger, såsom en overdækning. En overdækning af motorvejen, vil næsten eliminere støjen, hvorimod de påtænkte støjværn knapt vil bringe støjen tilbage på 2007 niveau!

I SF Hvidovre mener vi at Amagermotorvejen skal overdækkes med solceller.

Effekten af åbne støjskærme som der lægges op til på nuværende tidspunkt, er begrænset, og vil ikke have den store effekt i forhold til den forøgelse af trafik, der ved udvidelsen kommer til at gå gennem vores by. Vælger man at nøjes med åbne støjværn, vil det afhjælpe de områder der ligger tættest på skærmene, men vil give øgede støjgener for dem der bor længere væk, da støjen blot vil blive flyttet og spredt over et større område.

Som Vejdirektoratet selv skriver i Miljøkonsekvens rapporten, vil udvidelsen have konsekvenser for borgerne i Hvidovre Syd: "Støjpåvirkningen i området vil dog stadig som helhed vurderes som værende en væsentlig negativ påvirkning da der i området fortsat vil være omkring 8000 støjbelastede boliger."

Det er simpelthen ikke godt nok!

At vedvarende trafikstøj er sundhedsskadeligt, er dokumenteret. Børn er i risiko for at blive påvirket kognitivt med konsekvenser for deres indlæringsevne og generelle helbredstilstand, ligesom søvnproblemer kan blive en følgevirkning. For voksne ses der en øget risiko for kræft, slagtilfælde og demens. Alle alvorlige tilstande, som vi i SF Hvidovre mener i sig selv, er et bærende argument for, at motorvejen bør overdækkes med solceller frem for åbne støjskærme med begrænset reel effekt for det samlede område i Hvidovre Syd.

Støj skal tages dybt alvorligt.

Borgere i Hvidovre Syd lider allerede i dag under et alt for højt og sundhedsskadeligt støjniveau. Støjen fra Amagermotorvejen er steget voldsomt de seneste 10 år, hvilket man også kan se, når man kigger på støjkort over området. Mange matrikler har en konstant susen af støj på deres matrikler, endda så højt at det kan høres indenfor, på trods af lukkede døre og vinduer.

En af Hvidovres folkeskoler, ligger få hundrede meter fra Amagermotorvejen, og er et af de steder, hvor udvidelsen vil få store konsekvenser. Skolens børn bruger på daglig basis dæmningen, der ligger mellem skolen og motorvejen. Dæmningen vil blive massivt ramt af endnu mere sundhedsskadelig støj, hvis man vælger at nøjes med det åbne støjværn, som Vejdirektoratet foreslår. Særligt dæmningen er allerede i dag plaget af støj, men dog på et niveau hvor det stadig afgrænset kan benyttes i undervisningen. Men hæves støjniveauet yderligere, vil det være langt over grænseværdien for hvad man kan tåle og det vil være direkte uforsvarligt at udsætte børn for det.

At være i naturen skal ikke være sundhedsskadeligt.

Længerevarende udsættelse for høj trafikstøj, er dokumenteret skadeligt. For børn kan det betyde dårlig søvn, kognitive udfordringer med konsekvenser for indlæringen og den generelle trivsel og udvikling. Bliver børn udsat for længerevarende stress i form af sundhedsskadeligt støj, kan det få voldsomme konsekvenser for samtlige børn i Hvidovre Syd.

Det kan vi ikke leve med.

Vi skal passe på vores børn, og vi skal passe på de mange beboere i området.

Vi ser forventeligt ind i en fremtid med mere støj over grænseværdierne, hvis der ikke gøres noget radikalt anderledes end det, der er på tegnebrættet lige nu.

SF Hvidovre ønsker en overdækning af hele Amagermotorvejen. Kan en overdækning ikke blive etableret allerede nu, mener vi at de støjskærme som sættes op, kan blive konstrueret så de kan bære en overdækning med solceller på sigt.

SF Hvidovre

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Nina Mortensen (nina@smoerhul.dk)
Titel: Høring over forslag til Lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen
Sendt: 15-01-2024 23:21

Hermed hørings svar:

Som det fremgår af udkastet til lovforslaget punkt 2.1 baseres dette på en miljøkonsekvensvurdering, der endnu ikke har afsluttet sin endelige høringsfrist. Det er bekymrende, at dette åbenbart skal hastes igennem.

Som udgangspunkt hænger udvidelse af motorvej og øget biltrafik ikke sammen med en ansvarlig klimapolitik.

Hvis det fastholdes at motorvejen skal udvides, bør det gøres, så støjgener begrænses mest muligt – dvs. med en overdækning, da det er den mest effektive mulighed. Vejdirektoratet er opmærksomme på muligheden, men iflg. resume af miljøkonsekvensvurderingen anbefaler Vejdirektoratet at gennemføre projektet som oprindeligt planlagt i 2024, idet ”det vil tage mindst to år at skitseprojektere og miljøkonsekvensvurdere en konkret overdækningsløsning”. Det er bekymrende, at projektet skal hastes igennem i stedet for at gøre arbejdet ordentligt. Det er mange mennesker, der vil være berørt af udvidelsen for altid fremover, så 2 år er ingenting i det regnestykke.

Støj gør alvorligt syg. Belast ikke sundhedsvæsen og plejesektor yderligere med flere borgere, der skal behandles, fordi de er blevet syge af støjen. Det berører både de mennesker, der bor i det store område, der er berørt af støjen, og de mange børn, der går i skole og institutioner i de samme områder.

Vejdirektoratet baserer sine rapporter på beregninger. Målt støj tages der intet hensyn til. Samtidig blev vi orienteret om, at støj om natten – hvor man typisk opholder sig inde i sin støjisolerede bolig – vægter mere i beregningerne end støj om dagen. Men det er jo typisk i dagtimerne, at man ønsker at opholde sig udendørs på altan eller i have, som ikke lader sig støjisolere. At støjen allerede nu er anderledes end beregninger viser, giver ikke tillid til beregningerne om projektes støjpåvirkning.

Der foreslås tilskud til støjisolering af boliger. Der mangler beskrivelse af kompensation for tabt ejendomsværdi og støjplagede udendørsarealer.

Indtil motorvejen er blevet overdækket kan støjen begrænses med lavere hastigheder, fartkontrol med strækningmåling og støjdæmpende asfalt på motorvejen. Se også på etablering af offentlig transport som et reelt alternativ til bil til fx industriområderne Avedøre Holme og Kirstinehøj. Direkte offentlig transport imellem fx Hvidovre og Amager er i dag så godt som ikke-eksisterende.

Gør arbejdet ordentligt og få regnet på en overdækning, inden der tages en beslutning – og overvej om det er godt for trivsel, klima og sundhed at udvide motorvejen. Det ville være bedre, at tænke langsigtet.

Med venlig hilsen

Nina Mortensen, Grønkærvej 19, 2650 Hvidovre

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Danske motorcyklister (skovloekke@dmc-org.dk)
Titel: Ekstern høring over forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen
E-mailtitel: Ekstern høring over forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen (Id nr.: 293639)
Sendt: 15-01-2024 22:50

Hermed fremsendes bemærkninger fra Danske MotorCyklister, DMC, til ovennævnte udkast til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen.

De støjrreducerende tiltag i form af støjskærme jf. afsnit 3.1.4 langs motorvejens nødspor samt supplerende støjskærme langs ydersiden af forbindelsesveje er positivt i forhold til støjbelastning for omgivelserne omkring motorvejen. Dog bør ved design af disse støjskærme langs motorvejen tages hensyn lydabsorption langs forbindelsesvejene, samt at højden af støjskærmene vil stille krav til afstanden til kørebanerne for ikke at give anledning til u hensigtsmæssig dannelse af snedriver.

Støjskærm på nordsiden af Kalvebodbroerne bør ligeledes designes med henblik på af undgå u hensigtsmæssig dannelse af snedriver, samt ikke giver anledning til utilsigtede turbulenser for motorcyklister.

Med venlig hilsen
Rolf Skovlække
Formand f. Danske MotorCyklister, DMC

Fra: Anders Robodo Petersen
Sendt: 15. december 2023 14:37
Til: borgerservice@kk.dk; kommunen@taarnby.dk; hvidovre@hvidovre.dk; brondby@brondby.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; regionh@regionh.dk; 'hbr@hbr.dk' <hbr@hbr.dk>; DSB <dsbpost@dsb.dk>; Movia <movia@moviatrafik.dk>; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; info@danskerhverv.dk; info@danskerhvervsfremme.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Industri <transport@di.dk>; Fælles Fagligt Forbund (3F <3f@3f.dk>; Forbundet af Offentlige Ansatte <foa@foa.dk>; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; dalo@da.dk; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; Jurateamet@danskeenergi.dk; dof@dof.dk; dvl@dvl.dk; Dansk Vejforening <dv@dv.dk>; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Danske motorcyklister <skovloekke@dmc-org.dk>; info@rgo.dk; info@energinet.dk; hoering <hoering@fdm.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Friluftsrådet <fr@friluftsradaet.dk>; Kommissarius Øerne <komoe@komoe.dk>; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; Rigsrevisionen - Info <info@rigsrevisionen.dk>; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>
Emne: Ekstern høring over forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen (Id nr.: 293639)

Til rette vedkommende

Se vedlagte høring af dags dato.

Med venlig hilsen

Anders Petersen
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995
arp@trm.dk
www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:
<https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen>

Høringssvar vedr. Vejdirektoratets planer om at udbygge Amagermotorvejen

Vejstøj er dokumenteret sundhedsskadelig – og skal tages alvorligt

Ifølge WHO er miljømæssig støj, også kendt som støjforurening, den næsthøypigste miljømæssig årsag til helbredsproblemer og kan medføre bl.a. søvnforstyrrelser, øget risiko for hjertekar sygdomme og forhøjet blodtryk. Risikoen for andre sygdomme, som diabetes og visse kræftformer, er også påvist at være forhøjet grundet trafikstøj (Trafikstøj – et overset samfundsproblem (en hvidbog om løsninger og udfordringer, Maj 2016). Børn er særligt påvirkede af støj, eftersom de under fysisk og kognitiv udvikling. Hos børn kan støj påvirke deres indlæring, motivation og koncentration samt forringelse af deres kognitive indlæring.

Udover de sundhedsskadelige konsekvenser har støjforurening også negative konsekvenser for vores økonomi, da det fører til flere sygedage, forøgede omkostninger for sundhedsvæsenet og forringer værdien af de berørte boliger. Miljøstyrelsen gennemførte i 2003 en undersøgelse af vejstøjens indflydelse på huspriserne, og fandt at prisen på huse ved motorveje falder i gennemsnit 1,64% per dB over grænseværdien på 58 dB. Dette er senere bekræftet af en undersøgelse fra Københavns Universitet og Naturstyrelsen.

Der er med andre ord grundlag for at tage problemet alvorligt. EU er gået aktivt ind i kampen for at reducere støjgener med vedtagelsen af "Zero pollution vision for 2050"¹ hvor de sigter mod at reducere det antal mennesker, der er kronisk generet af støj, med 30% frem mod 2050. Derudover har de udarbejdet og vedtaget "EU Environmental noise directive", som har til formål at identificere støjforurening og agere på det. Som medlemsland er Danmark forpligtet til at opfylde EU-krav beskrevet i direktiver, og har bl.a. gjort det ved implementering af bekendtgørelse nr. 717 af 13. juni 2006 med senere ændringer (Støjbekendtgørelsen) samt udarbejdelsen og offentliggørelse af støjkort.

Miljøstyrelsen, som er myndighed for dette område, angiver i deres vejledning², at der skal tages samme hensyn til støjen, når man planlægger nye veje og vejudbygninger, som når man planlægger nye boliger. På tilsvarende måde bør der tages hensyn til støjforholdene, når der planlægges større trafikale omlægninger. Når der etableres nye veje eller sker en udvidelse eller større ændringer af eksisterende veje, bør Vejdirektoratet, ifølge Miljøstyrelsen, således altid undersøge de støjmæssige konsekvenser for de eksisterende boliger, som bliver berørt. **Den nye vej bør udformes, så generne minimeres fx ved, at der anvendes støjreducerende vejbelægnings på strækninger med mange boliger, at der opsættes afskærmning langs vejen, og/eller at der gives tilskud til støjisolering af de støjbelastede boliger.** Hverken støjreducerende belægnings eller tilskud til støjisolering af boliger er nævnt i Vejdirektoratets projektbeskrivelse, hvilket undrer mig når det ovenstående tiltag er direkte anbefalinger fra Miljøstyrelsen.

Miljøstyrelsen påpeger i deres vejledning, at det **ofte er nødvendigt med flere former for virkemidler i kombination, hvis støjen skal reduceres til et acceptabelt niveau**, som er lavere end eller i nærheden af den vejledende grænseværdi for vejstøj. Især på steder, der er belastet med mere støj end Lden 68 dB, bør der tages særlige forholdsregler for at reducere støjen mest muligt, herunder i form af **regulering af trafikken og støjreducerende belægnings mv.** Vejdirektoratets og Miljøstyrelsens idékatalog³ har en indgående behandling af mulighederne for støjbekæmpelse i byer.

1

² Støj fra veje. Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 4, 2007.

³ "Nye veje til støjbekæmpelse i byer – et idékatalog", rapport nr. 295, Vejdirektoratet og Miljøstyrelsen, 2004.

Den hidtidige indsats for at nedbringe antallet af støjbelastede boliger er blevet finansieret af vejmyndighederne eller af forskellige statslige eller kommunale puljer, som har været målrettet mod trafik, støj eller byfornyelse.

Fejlagtig fremtidsskrivning af støjbelastning de næste 10 år

Ifølge Støjbekendtgørelsen samt hvidbogen "Trafikstøj – et overset samfundsproblem" er det almindelig praksis ved planlægning af nye veje, at fremskrive trafikken 10 år, så byggeriet i nogen grad fremtidssikres for stigende trafik. Denne fremskrivning skal tage højde for den generelle udvikling samt **udviklingen som følge af konkrete trafikskabende projekter**. Denne fremskrivning er til dels gjort i det planlæggende arbejde, men eftersom der bevidst ikke er taget højde for opførelsen af Hvidovres planlagte projekt "Holmene", er der grund til at frygte at **denne fremskrivning ikke er retvisende**, og at den foreslåede løsning (støjafskærmning) ikke er tilstrækkelige.

Miljømæssige påvirkninger

I projektbeskrivelsen skriver i følgende: "*Udbygningsprojektet vurderes samlet set at medføre en **begrænset miljøpåvirkning**. Der sker påvirkninger på landskabelige og visuelle forhold idet der etableres støjskærme og beplantning ryddes. Ligeledes **påvirkes tre fredninger, Natura 2000 areal og anden natur**, idet arealer inddrages. Herudover påvirkes bilag IV-arter; flagermus og padder der lever i naturen langs vejen. Projektet er planlagt således, at de steder der sker væsentlige påvirkninger, vil der blive gennemført de nødvendige afværgetiltag og etablering af **erstatningsnatur**. Dvs. at igennem miljøkonsekvensvurderinger er projektet planlagt, så der sker en begrænset påvirkning på den omkringliggende natur og miljøet.*"

I mine øjne er det besynderligt, at man i samme afsnit kan skrive at der sker begrænsede miljømæssige påvirkninger, og samtidigt skrive at der sker påvirkninger på fredede arealer. Dette forsvares med at der vil blive etableret erstatningsnatur, men de områder hvor vi beboere færdes til dagligt vil blive ødelagt eller skæmmet alvorligt.

Forslag til alternative løsninger

1) Tilskud til støjisolering af boliger

Der er fra mange sider foreslået, at Amagermotorvejen ved udbygning overdækkes i de strækninger, der giver anledning til mest støj for de nærmeste boliger. Denne løsning er kategorisk blevet afvist fra Vejdirektoratets side, sandsynligvis grundet de omkostninger det vil medføre i dette projekt, men også i forbindelse med andre allerede udførte eller planlagte udbygninger. Ifølge Hvidbogen vil det, i de tilfælde hvor det vil medføre meget betydelige omkostninger for et nyt vejanlæg at overholde grænseværdierne, være almindelig praksis at acceptere højere støjniveauer ved boliger og andre støjfølsomme områder, og kan i nogle tilfælde medføre erstatning eller andre afhjælpende tilbud til de berørte beboere, som eksempelvis **tilskud til støjisolering af boliger**. Vejdirektoratet, Banedanmark og en række kommuner har således gennemført puljeordninger med tilskud til støjisolering af støjbelastede boliger. Der er normalt tale om ordninger, hvor boligejeren selv betaler en del af omkostningerne, fordi støjisoleringen medfører en værdiforøgelse af boligen. Tilskud til støjisolering af boligen ligger normalt på 50-90% af den samlede omkostninger. Denne mulighed er ikke nævnt i informationsmaterialet, hvilket undrer mig.

2) Anvendelse af støjreducerende belægning

Ifølge Miljøstyrelsens egen vejledning er det almindelig praksis at anvende støjreducerende vejbelægninger ved større ændringer af eksisterende veje: *"Når der etableres nye veje eller sker en udvidelse eller større ændringer af eksisterende veje, bør vejmyndigheden altid undersøge de støjmæssige konsekvenser for de eksisterende boliger, som bliver berørt. Den nye vej bør udformes, så generne minimeres fx ved, at der anvendes støjreducerende vejbelægninger på strækninger med mange boliger, at der opsættes afskærmning langs vejen, og/eller at der gives tilskud til støjisolering af de støjbelastede boliger"*⁴.

Dette tiltag er ligeledes ikke nævnt i informationsmaterialet om udbygning af Amagermotorvejen, hvilket undrer mig. Når hastigheden for personbiler er over 35 km/h og over 60 km/h for tunge køretøjer, er kontakten mellem dæk og vejbane den dominerende støjkilde. Vejbelægningen har derfor stor betydning for støjen og der **skal derfor anvendes en støjreducerende belægning**.

3) Hastighedsnedsættelse

I resumeet af miljøkonsekvensvurderingen anføres det, at den skilte hastighedsbegrænsning forventes bibeholdt på 110 km/h. Dette er ikke acceptabelt, og hastigheden bør nedsættes på samme måde som den er blevet nedsat på Holbækmotorvejen ved Valby netop grundet støjpåvirkning på boligerne.

Sænkning i hastighed fra 110 km/h til 90 km/h giver en nedsættelse i støj på 1,8 dB. Yderligere sænkning til 80 km/h vil i alt give 3,1 dB. **Hastighedsnedsænkning er gratis at implementere og skal inkluderes i de nuværende planer, og skal sikres overholdt ved opsættelse af stærekasser.**

Særligt er vejstøj om natten generende og sundhedsskadelig, hvilket nævnes særskilt i Miljøstyrelsens vejledning. Jeg oplever at støj fra Amagermotorvejen de sidste år er blevet væsentlig forværret i natte- og de tidlige morgentimer, hvilket en hastighedsnedsænkning også vil hjælpe på.

4) Udformning og opsætning af støjskærm

Trafikministeriet angiver på deres hjemmeside information om udmøntelse af støjskærmsprojekter. I dokumentet "Indstilling af støjskærmsprojekter" er angivet et "Mulighedsstudie om overdækning af motorveje", hvor der er afsat 2,5 mio. kroner til udformning og analyse af mulige løsninger til overdækninger af en motorvej. Overdækning af visse strækninger af Amagermotorvejen har været nævnt meget tidligt i forløbet som et ønske fra borgere i Hvidovre, og det undrer mig således at en overdækning ikke har været indtænkt i dette projekt, men tværtimod er blevet kategorisk afvist fra Vejdirektoratet.

De støjskærme der er valgt som løsning i dette projekt er ikke nærmere beskrevet, hvilket bekymrer mig. For at undgå at lyden reflekteres bør der som minimum **indbygges lydabsorberende materiale i den side af støjskærmen, som vender ud mod motorvejen**. Den lydabsorberende effekt bør ligeledes checkes med regelmæssige mellemrum for at sikre at det ikke er aftaget.

Under afsnittet "Anlægsaktiviteter" i informationsmaterialet nævnes det, at arbejdet hovedsagligt vil foregå i dagtimerne mellem kl. 7 og 18. Dette arbejde vil vare i 4-5 år, og vil sandsynligvis foregå året rundt, dvs. også i ferieperioderne, hvilket vil være til stor gene. Rækkefølgen af arbejdsopgaverne er ikke beskrevet i resumeet, men **af hensyn til de berørte borgere bør støjafskærmning være det første der opsættes** for at

⁴ Støj fra veje. Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 4, 2007.

minimere støjbelastningen for borgerne, hvilket jo også anføres som værende en stor prioritet i informationsmaterialet. I flere af de områder, hvor støjskærmene planlægges opsat, er der nu træer, buske og grønne områder, som sandsynligvis ikke overlever opsætning af skærmene. Der bør efterfølgende genplantes træer og buske for at skjule støjskærmene og minimere den visuelle forringelse der følger med.

5) Kombination af støjreducerende tiltag

I beslutningen om udbygning af Amagermotorvejen er det eneste valgte støjreducerende middel en støjafskærmning, hvor den største effekt er dokumenteret til at komme de boliger, der er tættest på, til gavn. Det er ikke acceptabelt at den eneste valgte løsning kun kommer en brøkdel af boligerne til gode, og en **kombination af andre midler, som er kendte og hvis effekt er veldokumenterede, bør anvendes**. Hver især kan ovenstående tiltag (støjdæmpende belægning, hastighedsnedsættelse, tilskud til støjisolering af boliger) ikke reducere vejstøjen væsentligt, men i kombination kan der opnås mærkbare effekter.

I Miljøstyrelsens Vejledning "Støj fra veje" er der netop angivet en tabel, hvor forskellige tiltag til støjreduktion er anført. Det undrer mig at disse ikke er inkluderet i informationsmaterialet om udbygning af Amagermotorvejen, især da det anføres at "*Det samlede anlægsbudget for udbygningsprojektet er beregnet til 1.724,3 mio. kr. (prisniveau 2023, indeks 125,9), hvilket er 175,5 mio. kr. under det beløb, som er afsat til vejprojektet i Infrastrukturplan 2035*". Det vidner om at **der i værste fald er sparet på omkostningerne i forbindelse med nedsættelse af støjen**, hvilket er bekymrende, når der reelt er afsat flere midler der kan anvendes til støjreduktion, og der fra Hvidovre-borgernes side har været et tydeligt ønske om flere tiltag til støjreduktion.

Konklusioner

Udbygningen af Amagermotorvejen er en voldsom ændring i den eksisterende motorvejsstrækning, som vil påvirke de omkringliggende boliger og deres ejere betydeligt. Dette kræver en alvorlig og seriøs vurdering af projektet og de muligheder der er for aflastning af allerede stærkt belastede borgere. Den vurdering der er foretaget og beskrevet, og det foreslåede tiltag er ikke acceptable, idet der kun er budgetteret med opsætning af støjskærme for at reducere støjen til et teoretisk acceptabelt niveau (med de usikkerheder der er i disse beregninger).

Det er skuffende at Vejdirektoratet griber til én standardløsning ved en så drastisk udbygning, og ikke handler i borgernes interesser ved at undersøge andre midler, som tilmed er beskrevet så tydeligt i fx Miljøstyrelsens vejledninger som værende lovpligtige løsninger der skal tænkes ind og anvendes i sådanne situationer. Støj er et globalt problem, som der er stor opmærksomhed på, og der forskes i disse år på mange tiltag, der kan være med til at reducere støjen fra især trafikstøj fra motorveje. Vejdirektoratet bør ride med på denne bølge og anvende og teste disse muligheder i størst muligt omfang.

Jeg ser frem til at høre om de beslutninger, der træffes på baggrund af dette og mange andre indsendte høringsvar.

Mvh. Katja Nyholm Olsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jørgen Westh (jorgen.westh@gmail.com)
Titel: Høringssvar til Transportministeriet vedr. udvidelse af Amagermotorvejen
Sendt: 15-01-2024 21:23

Høringssvar til Transportministeriet - vedrørende udvidelse af Amagermotorvejen.
Hvidovre, Januar 2024.

Kære minister, politikere, embedsmænd

Amagermotorvejen er allerede en af de mest trafikerede strækninger i Danmark og en udvidelse vil gøre den allerede høje støj endnu værre for alle borgere/beboere, skoler, institutioner og virksomheder i områderne langs motorvejen. WHO har en grænse på 53DB som bør være målet for støj, som boliger langs motorvejen skal acceptere. En støjdæmpende løsning, gerne en overdækning, har Ørsted udtalt sig positivt om. Ørsted vil gerne samarbejde om solceller på taget af en overdækket motorvejstrækning fra Amager til Brøndby. En overbygning og en løsning generelt bør være tiltænkt hele strækningen fra Amagersiden over broen og til Brøndby, så en støjdæmpning hjælper alle ca. 8000 berørte boliger langs motorvejen.

Støj kan have store helbredsmæssige konsekvenser, det bør politikere/ministre og Vejdirektoratet tage meget mere seriøst.

Med udbygning af Amagermotorvejen, herunder opførsel af støjskærme, vil 8.000 boliger i området stadig være støjbelastede, data viser at skærme virker bedst dæmpende i afstande fra 0-300 meter, og lyden kastes videre og "lander" knap så dæmpet fra 300m og videre. Overdækning bør prioriteres og det bør undersøges meget grundigere hvor meget solceller på en overdækning kan være med til at finansiere en sådan, og accelerere den grønne omstilling.

Støjskærme på 3 meter over kalvebodbroerne er ikke tilstrækkeligt. En overdækning ellere en tunnel skal til for at få støjen ned.

Hvis man evt går med støjskærme på trods af de mange åbenlyse muligheder en overdækning vil give, skal støjskærme være meget højere en tre meter og forberedes til en tagoverbygning med evt. solceller.

Højere støjskærme ved nye veje og tilførsler skal med i en støj løsning.

I dag er vi allerede meget plaget af støj fra motorvejen. Der kun er omgivet af 2-4 meter høje jordvolde.....samt at meget lyd kastes indover boligområder fra Bøje Nielsen Kontorhuset.

Hastigheder på motorvejen og tilkørselsveje bør tilpasses vha af info skærme og størekasser og smartskærme kan sænke hastigheden efter kl 17 eller lign.....og tidligere i weekenden.

Afdækning mod cykelstien på broen skal også med, det er både for støj og sikkerhed.

mvh

Jørgen Westh
Hvidovre Strandvej 107A
2650 Hvidovre

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jeanette F. Knudsen (jeanette_fk@hotmail.com)
Titel: høringssvar vedr udbygning af amagermotorvejen.
Sendt: 15-01-2024 21:06

Som forælder til børn på Langhøjskolen, er det bekymrende at børnene allerede på nuværende tidspunkt udsættes for et urimeligt niveau af støj, som i perioder gør det ulideligt at opholde sig i og udenfor skolen. En eventuelt udvidelse af Amagermotorvejen vil kun forværre støjproblemerne og støjskærme m.fl. forventes ikke at kunne reducere støjen under grænseværdierne for støj.

Mvh Jeanette F. Knudsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Sofia Anou B. thor Straten (sblonning@gmail.com)
Titel: Høringssvar til udvidelse af Amagermotorvejen
Sendt: 15-01-2024 21:03

Til Transportministeriet

Nedenfor oplistes de punkter, der er bekymrende ved en udvidelse af Amagermotorvejen:

1. Som bosat i området omkring Amagermotorvejen oplever vi, at vores liv påvirkes negativt af støjen fra Amagermotorvejen; allerede inden en udvidelse. Med en udvidelse vil over 8000 boliger være væsentlig negativt påvirkede af støj (jvf. udkast til lovforslag).
2. På nuværende tidspunkt støjer det mange dage i en sådan grad, at vi har yderst begrænset ophold i vores have.
3. Vi oplever, at støjen de sidste år har været tiltagende.
4. Støjen overskrider Miljøstyrelsens grænseværdier for støj i et stort område af Hvidovre Syd pga. Amagermotorvejen.
5. En overskridelse af Miljøstyrelsens grænseværdier vil også at være tilfældet efter udvidelse af Amagermotorvejen inkl. de påtænkte tiltag mod støj (jf. vejdirektoratets støjkort) - hvilket hverken er bæredygtigt, fremtidssikrende eller forsvarligt ud fra en sundhedsmæssigt perspektiv.
6. Det er bekymrende, hvordan støjen påvirker og kan have alvorlige konsekvenser for sundheden hos de, der bor, arbejder eller går i institution i området omkring motorvejen - allerede nu.

Tiltag til udbedring af konsekvenserne ved en udvidelse af Amagermotorvejen:

1. Overdækning af Amagermotorvejen nær Strandengen mellem Kalvebodbroerne og Avedøre Havnevej, hvor støjen er værst (jf. vejdirektoratets støjkort)
2. Hvis overdækning ikke kan lade sig gøre, skal endnu bedre støjsikring foretages, fx. højere støjværn, der buer ind over motorvejen (Hamborg-løsning)
3. Støjværn i midterrabat
4. Bedre støjsikring af Kalvebodbroerne
5. Hastighedsnedsættelse fra 110 km/t til 90 km/t fra på mellem Kalvebodbroerne og Avedøre Havnevej, hvor støjen er værst (jf. vejdirektoratets støjkort)
6. Opsætning af strækings-atk
7. Nyt tilslutningsanlæg ved Hammerholmen (21a) ligger for tæt på boligområde og kan og bør flyttes til Jernholmen eller ifbm. etablering af Helseholmen (22a).

Mvh.
Sofia Anou Bjørgvin

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Morten Gjerløv Hansen (morhan16@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udbygningen af Amagermotorvejen
Sendt: 15-01-2024 20:51

I Hvidovre Syd omkring Kalveboderne opleves en konstant og væsentlig generende støj, som på nuværende tidspunkt og inden en eventuel udvidelse væsentlig overstiger grænseværdierne fra støj fra vejtrafik. I perioder med regn på vognbanerne, vind fra syd/øst samt høje hastigheder opleves lyden desuden stigende og øredøvende og der sættes spørgsmålstegn ved, om eventuelle støjmålinger er forsøgt foretaget i ovennævnte perioder i Hvidovre Syd og Langhøjskolen.

Inden en eventuel udvidelse bør de nuværende væsentlige støjproblemer tages seriøse og udbedres, så støjgrænserne i alle perioder overholdes. Vejdirektoratet burde allerede have etableret midlertidige støjforanstaltninger, da Vejdirektoratet blev bekendt med at Amagermotorvejen overskrider støjgrænserne i et væsentligt omfang. Det er negligerende og eventuelt ulovlig tilsidesættelse af støjreglerne som kan være ansvarspådragende for Vejdirektoratet, da de ca. 8.000 støjramte borgere alene i Hvidovre Syd udsættes for støj langt over grænseværdierne og sundhedsmæssige forringelser i en gennemsnitlig levestandard som EU-borger.

I forhold til en eventuel udvidelse af Amagermotorvejen, så sættes der alvorligt spørgsmålstegn ved, om støjskærme kan afhjælpe de nuværende og forventede stigende fremtidige støjproblemer. Vejdirektoratet opfordres i stedet til at vælge en prioriteret løsning som indebærer en overdækning/tunnel af motorvejen på en strækning som er minimum fra Kalvebodbroen og forbi de tættest beboet området til Amagermotorvejen.

Hvis Vejdirektoratet ikke måtte vælge en overdækning/tunnel, så opfordres Vejdirektoratet i stedet til at vælge en løsning med nedgravning af kørebanerne kombineret med supplerende foranstaltninger til støjreduktioner, da hverken en nedgravning samt støjskærme vil være tilstrækkeligt til at imødegå støjproblemerne alene.

Supplerende foranstaltninger til støjreduktion er etablering af absorberende og lydafledende støjskærme i en højde på min. 12m på hele strækningen inkl. over Kalvebodbroen. Selve broen antages at være en væsentlig kilde til støj, da lyden ”transporteres” uhindret over Hvidovre Syd Kalveboderne Derfor er det vigtigt, at der etableres støjskærme på broen, hvis broen bevares.

Herudover anbefales Vejdirektoratet at nedsætte hastigheden til ca. 60-70 km/t både inden en eventuel udvidelse samt efterfølgende. Der opleves ofte høje hastigheder på Amagermotorvejen, hvorfor Vejdirektoratet anbefales at etablere strækningskontrol kombineret med en generel hastigheds nedsættelse på Kalvebodbroen samt andre udvalgte steder på Amagermotorvejen.

Samlingerne på Kalvebodbroen bør fjernes eller som minimum reduceres, da de ved overkørsel generere støj. Ligeledes bør rumlestriben ud mod nødsporet fjernes på Amagermotorvejen, da både samlingerne og rumlestriben er en del af støjproblematikken og ved fjernelse kan medvirke til at nedbringe støjen generelt.

En ny ”Hammerholmen”-rampe bør helt droppes eller som minimum rykkes væk fra de tættest beboet områder til Amagermotorvejen.

Afslutningsvis gøres Vejdirektoratet opmærksom på støjrefleksion på ”Kontorhuset CPH Business Park”, som med sine glatte facader tilbagekaster støjen mod boligområderne i Hvidovre Syd.

Med venlig hilsen

Morten Gjerløv
Dryadevej 2
21279170

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Casper (jhaircon@gmail.com)
Titel: Amager motorvejen
Sendt: 15-01-2024 20:50

Høringssvar:

Jeg har valgt at fokusere på den løsning som kommer til at skabe mest støj og gene i mit område i Hvidovre syd. Jeg forudser at det bliver en kæmpe ekstra støj belastning for hele området at man vil lave en separat afkørsel til tung trafik fra amager til Avedøre holme(21a). Man vil flytte tung trafik tættere på beboelse og samtidig løfte den op i højden så den rigtig kan sprede støjen ud over beboelses kvarteret, som allerede idag er plaget af konstant støj fra motorvejen 24/7/365.

Langhøj skolen ligger i dette område og står man idag i skolegården er støjen fra motorvejen altid til stede og det bliver kun værre hvis man går over på sfoen's grønne områder eller fodboldbanerne. Der går ca 800 børn på langhøj skolen. Næste år stopper 75 elever ca og så starter der 75 nye elever og det vil der blive ved med år efter år, så det er rigtig mange børn der vil være plaget af støj i deres hverdag de næste mange årtier. Det er nu man har muligheden for at lave den rigtige løsning første gang, hvor man tager støjen seriøst.

Forslag til ændring af frakørsel 21a:

Hvis man laver de nye tilkørsler fra Avedøre holme(21a)(22a) vil man fjerne det meste af trafikken gennem Bøje nielsens hus fra Avedøre holme. Man vil på den måde kunne stjæle et spor fra den side og lave en ekstra dedikeret lastbilsbane i den anden side. Man vil evt kunne lave en ekstra bane på den eksisterende afkørsel(21) dedikeret til lastbiler. Den løsning vil være meget bedre ifht støj i hele området. Den vil muligvis være marginalt langsommere end den projekterede frakørsel som skal ramme Jernholmen, men bliver stadigvæk en god løsning og langt bedre end idag. Sidst men ikke mindst forudser jeg at det er en meget billigere løsning.

Jeg har i tidligere høringssvar foreslået at fjerne cykelstien over broen(avedøre havnevej) og gennem bøje nielsens hus (føre cykelstien uden om bøje nielsens hus istedet). Det vil give plads til 2 ekstra baner gennem bøje nielsens hus og på broen hvilket vil lette trafikken i det knude punkt. Især kombineret med tilkørsel 21a og til og frakørsel 22a.

De 2 løsninger kombineret vil jeg mene kunne være en god løsning for alle parter. Støjen vil blive væsentligt reduceret og det vil være markant billigere at bruge så meget af den oprindelige infrastruktur og det vil skabe færre gener under opførelsen.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Julia Suhr (juliasuhr@gmail.com)
Titel: Høringssvar Amagermotorvejen
Sendt: 15-01-2024 20:43

Vi bor omkring 2 km fra Amagermotorvejen og er de fleste dage i året generet af støjen fra Amagermotorvejen. Vi er derfor bekymrede over udsigten til en udbygning, hvor der ikke tages hensyn til den forventede højere støjramme.

Vi bruger dagligt de grønne rekreative områder omkring motorvejen, og vores to børn går på Langhøjskolen, som især benytter sig af udearealerne. Det er en stor bekymring, at de ikke længere vil kunne benytte sig af udearealerne, da støjen omkring Langhøjskolen vil stige til niveau, der er bevist sundhedsskadeligt i længden. Der er evidens for at støj er sundhedsskadelig og sammenlignet med andre sundhedsskadelige elementer, er støj stærkt undervurderet og overset.

Vi ønsker derfor at Amagermotorvejen bliver overdækket eller støjværnene forhøjet, så vi fortsat kan være udendørs uden at frygte for vores sundhed.

Mvh Julia og Lasse Suhr
Skippervej 16
Hvidovre

Høringssvar til Transportministeriet

Stefan Bruse thor Straten
Søstjernevej 15B
2650 Hvidovre

Dato: 15-01-2024

Hver eneste dag plages vi beboere i området Hvidovre Syd af massiv støj fra motorvejen. Motorvejsstøj er dokumenteret sundhedsskadeligt, og Miljøministeriets grænseværdi for støj i boligområder overskrides allerede nu; og vil stadig gøre det i store områder med skole, børnehaver, vuggestuer og boliger efter udbygningen af Amagermotorvejen samt den støjafskærmning, der er nævnt i Vejdirektoratets Miljøkonsekvensvurdering. Over 8000 (!) boliger vil, efter udbygning af motorvejen være væsentligt negativt påvirket af støj. Det er ikke godt nok.

Med udvidelsen er man nødt til at fremtidssikre området ud fra en bæredygtig tankegang. Der skal derfor opfordres til, at der arbejdes videre med en overdækningsløsning med start ved Strandengen, hvor borgerne er (og bliver) mest plagede af støj (jvf. Vejdirektoratets støjkort).

De steder, hvor der ikke arbejdes med en overdækning, skal der prioriteres en Hamborg-løsning (der buer ind over vejen) - samt andre moderne løsninger som f.eks. støjværn i midterrabatten - der i højere grad kan dæmpe støjen; også fremadrettet med flere biler og lastbiler på vejene.

Der er pt. ikke konkrete planer om Projekt Holmene: Projektet er ikke en del af regeringsgrundlaget, og der foreligger ikke projekteringslov, ej heller som et forslag på det netop offentliggjorte lovprogram. Videre har Biofoss tilkendegivet, at planerne om at nedlægge og flytte rensningsanlægget "Lynetten" og opføre et nyt rensningsanlæg ved Holmene, ikke længere er aktuelle, idet der undersøges tre alternative muligheder. På den baggrund opfordres der til, at de foreslåede nye tilslutningsanlæg enten ikke aktualiseres eller med færre spor, da trafikken mod Avedøre Holme alt andet lige ikke vil blive så massiv, som Vejdirektoratet har forudsat.

Det nye tilslutningsanlæg ved 21a Hammerholmen er meget tæt på beboelse, og det vil medføre store støjgener i området. Hvis der ikke sker en nedlæggelse af tilslutningsanlægget, kan det med fordel flyttes tættere på broen; eller til tilslutningsanlæg 22a Helseholmen som et samlet anlæg under jorden.

Støjskærmene på 3 meter over Kalvebodbroerne er ikke en nok til at reducere støjen, og det er nødvendigt, at der arbejdes på flere støjreducerende tiltag fra broen.

Da vi allerede nu er plagede af støj i området, skal der arbejdes på støjreducerende tiltag allerede inden udvidelse af Amagermotorvejen:

1. Farten på motorvejen sættes ned til 90 km/t i forlængelse af Kalvebodbroerne, hvor støjbelastningen er størst, hvilket udgør omtrent 2 km efter broerne. En hastighedsbegrænsning fra 110 km/t

til 90 km/t vil i praksis betyde en forøget rejsetid på 20 sekunder.
OBS. På Amagersiden af Kalvebodbroerne er fartgrænsen allerede 90 km/t.

2. Der skal igangsættes en digital regulering af fart på Amagermotorvejen, så man kører langsommere på motorvejen uden for myldretiden.
3. Der skal opsættes "stærekasser"/stræknings-ATK til regulering af hastigheden, da farten tit overskrides.

Jeg håber, at Transportministeriet samt politikerne på Christiansborg vil lytte og tage støjudfordringen seriøst – for vores skyld, og for vores børns skyld.

Med venlig hilsen

Stefan Bruse thor Straten

Høringssvar fra Hvidovre Kommune til Transportministeriet vedr. forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen

NOTAT

Hvidovre Kommune har modtaget Transportministeriets meddelelse om høring over udkast til forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen. Transportministeriet har anmodet om at modtage eventuelle bemærkninger til udkastet senest den 15. januar 2024. Hvidovre Kommune har i denne forbindelse udarbejdet nærværende høringssvar.

Sagsnr.: 23/31317
Doknr.: 239505/23

Dato: 10-01-2024

Overdækningsmuligheder

Kommunalbestyrelsen i Hvidovre Kommune er meget optaget af den forestående udvidelse af Amagermotorvejen. Helt overordnet anerkender kommunalbestyrelsen behovet for at få udvidet kapaciteten på motorvejen. Dog er der et særdeles presserende behov for at dæmpe støjen fra motorvejen, hvis støjniveau allerede i dag er en kilde til alvorlige kroniske sygdomme såsom kræft, diabetes, overvægt og hjertekarsygdomme. Dertil kommer akutte påvirkninger i form af stress og forstyrrelse af søvn. På den baggrund har kommunen ad flere omgange appelleret til Vejdirektoratet og transportministeren om at se velvilligt på muligheden for en fremtidig fuld overdækning af Amagermotorvejen.

Hvidovre Kommune kvitterer for de indledende møder vi har afholdt med Vejdirektoratet om overdækningsmuligheder og ønsker at fortsætte dialogen. Det er således en væsentlig pointe for Hvidovre Kommune, at de skitserede støjdæpende initiativer, der er beskrevet i anlægsloven, ikke samtidig kommer til at udelukke muligheden for en eventuel fremtidig overdækning af dele af Amagermotorvejen.

Stormflodssikring af København

Det kan konstateres, at anlægsloven ikke sikrer den nødvendige koordinering med den kommende stormflodssikring af København jævnfør den politiske aftale af 31. maj 2022 om Tilpasning af Lynetteholm og forundersøgelse af stormflodssikring.

Trods en forventet samtidighed i anlægsarbejderne, er der således hverken i forhold til etablering af stormflodsport ved Kalvebodbroerne eller sikring mod oversvømmelse af Amagermotorvejen ved dennes krydsning af Gl. Køge Landevej taget stilling til, hvordan de to anlægsprojekter skal fungere sammen. Alene af den grund bør igangsætningen af udbygningen af Amagermotorvejen afvente etableringen af et sammenhængende grundlag for projekteringen.

Bemærkninger til udkast til anlægslov for udbygningen af E20 Amagermotorvejen

Støjisoleringsordning

Jf. Kapitel 5 – støjisoleringsordning (§ 10 stk. 1-4) samt afsnit 9.14 imødeser Hvidovre Kommune, at Vejdirektoratet etablerer en ordning, hvor der ydes tilskud til facadeisolering af særligt støjramte helårsboliger. Det fremgår dog ikke af lovforslaget, hvor stor andel af udgifterne til facadeisolering der ydes tilskud til. Dette bør præciseres.

Transportministeriets beskrivelse af anlægsprojektet

Hvidovre Kommune finder det positivt, at tilslutningsanlæg 21 Avedøre Holme ombygges med såkaldte "flade venstresving" af hensyn til de store mængder venstresvingende trafikstrømme.

Til afsnit 3.1.2 bemærkes det, at ved ombygning af krydset Avedøre Havnevej bør det sikres, at de fremkommelighedsgevinster der er opnået for busserne i 2023-24 i projektet "+way for linje 500S" fortsat opretholdes og ikke forringes.

Støjreducerende tiltag

Til afsnit 3.1.4 Hvidovre Kommune noterer sig, at der påtænkes at opsættes omkring 12,5 kilometer støjskærme i op til ni meters højde. Ligeledes noterer vi os, at der opsættes støjskærme på Kalvebodbroerne, men at denne løsning fortsat efterlader 8.000 boliger med ca. 3 - 4 gange så mange borgere, der døgnet rundt vil være plaget af støj fra motorvejen.

Klimamæssige konsekvenser

I afsnit 8.1 vurderes det, at udbygning af Amagermotorvejen kun vil påvirke Danmarks forpligtelse til reduktion af emissioner af CO₂ i meget begrænset omfang. Det forventes, at udbygningen af Amagermotorvejen vil medføre en forøgelse i årlig CO₂-udledning på ca. 2.200 ton nationalt i 2040. Hvilket svarer til ca. 1.100 ton i Hvidovre Kommune, da resten af strækningen ligger i andre kommuner Jf. Bilag 1. Hvidovre Kommunes klimaplan bygger på beregninger for CO₂-udledning og har en manko i 2045 på 11.000 ton på trods af alle tiltag for CO₂. De ekstra 1.100 ton CO₂ er en betydelig forøgelse i CO₂-regnskabet. Udvidelsen af Amagermotorvejen modarbejder dermed nedbringelsen af CO₂-udledning både nationalt og kommunalt.

Til afsnit 8.1 bemærkes det også, at det fremstår uklart om der i den anslåede trafikstigning på Amagermotorvejen mod 2040 på 6-8.000 biler er taget højde for den forventede stigning af transitgodstrafik, som forventes at komme efter Femern Bælt-forbindelsen, der åbnes omkring 2030?

Miljøforhold, herunder bygge- og anlægsaktiviteter, støj og affald

I afsnit 9.5.1 fremgår det, at det i særlige tilfælde vil være nødvendigt at arbejde med udvidet arbejdstid eller udføre arbejdet som natarbejde. Hvidovre Kommune skal erindre om, at dette er omfattet af kommunens forskrift for Bygge og anlægsaktiviteter, således at der skal søges om dispensation i god tid i forvejen.

Jf. afsnit 9.7 noterer Hvidovre Kommune sig, at de planlagt opsatte støjskærme ifølge Vejdirektoratets beregning vil reducere antallet af støjbelastede boliger med 3.573 fra nuværende 11.575.

I afsnit 9.7.2 fremgår det, at visse anlægsarbejder vil medføre støjbelastning på mere end 70 dB. Dette er en stor overskridelse i boligområder udenfor normal arbejdstid (8-16) og der skal derfor også i disse situationer i god tid forinden søges om dispensation fra kommunens forskrift for Bygge – og anlægsaktiviteter.

Jf. afsnit 9.7. noterer Hvidovre Kommune sig, at der etableres en støjisoleringsordning for boliger som belastes med et støjniveau højere end 63 dB. Det fremgår, at denne støjbelastningsgrænse er den beregnede på facaden.

I afsnit 9.12.1 sidste afsnit står ”Der er tale om mange lastbilture, men de er fordelt ud over en årrække på en af Danmarks i forvejen mest trafikerede motorvejsstrækninger”. Hvidovre Kommune er ikke enige i, at fordi en vej i forvejen er voldsomt belastet, så er det uden betydning, at der kommer mere belastning.

Af Afsnit 9.10.3 fremgår det, at der ikke skal udarbejdes nye udledningstilladelser. Hvidovre Kommune er uenig i dette. Det er kommunens klare vurdering, at der skal udarbejdes nye udledningstilladelser for hvert udledningsspunkt, nuværende som evt. nye udledningsspunkter, da der er tale om en væsentlig ændring og fordi Køge Bugt ikke er af god økologisk tilstand. I forbindelse med de nye udledningstilladelser, skal det vurderes hvilke krav, der skal stilles både til den hydrauliske kapacitet såvel som til rensning af overfladevandet fra motorvejen.

I afsnit 9.12.2 fremgår det, at der skal benyttes stabilgrus. Ligeledes fremgår det, at ”Det vurderes, at materiale- og ressourceforbruget i driftsfasen vil have ubetydelig negativ virkning på miljøet.” Grus er en begrænset ressource, og kommunen anbefaler, at der i stedet benyttes genbrugsstabil eller nedknust beton.

Grundvand og hydrologi

I afsnit 8.8 bør det nævnes, at Hvidovre Kommune skal give tilladelse til grundvandssænkning samt udledning af det oppumpede grundvand til kloak eller reinfiltrering.

Afrunding

Afslutningsvist vil Hvidovre Kommune gerne takke Transportministeriet for muligheden for at afgive høringssvar til lovforslaget. Desuden henledes opmærksomheden på at kommunen også har bidraget med høringssvar ifm. Vejdirektoratets høring vedr. miljøkonsekvensvurderingen for E20 Amagermotorvejen, hvor både kommunen og Støjudvalget har afgivet separate høringssvar.

Hvidovre Kommune ser frem til at fortsætte dialogen med Vejdirektoratet om overdækningsmuligheder.

Høringssvar til Transportministeriet – vedr. udvidelse af Amagermotorvejen Januar 2024

STOP STØJEN

Hold fokus på mennesker og lav en WIN-WIN-WIN

Jeg opfordrer både Vejdirektoratet og alle politikere til at tage ansvar og handle klogt.

Løsningen er enkel og I kan løse både de trafikale, de menneskelige og de grønne udfordringer på en langsigtet og bæredygtig måde.

I har muligheden NU.

Amagermotorvejen skal udvides. Spørgsmålet er om beregningsmodellerne – og dermed I politikere - tager hensyn til mennesker eller om det kun handler om uhindret og hurtig trafik?

Vejdirektoratet foreslår en vaneløsning som ikke er gennemtænkt. De konstaterer bare, at der er en væsentlig negativ støjpåvirkning også med deres forslag om en 9 meter høj beskyttelsesmur.

”Støjpåvirkningen i området vil dog stadig som helhed vurderes som værende en væsentlig negativ påvirkning, da der i området vil være over 8.000 støjbelastede boliger.”

- Vejdirektoratets miljøkonsekvensrapport, hovedrapport

Samtidig inddrager I god landbrugsjord til den grønne omstilling. Nogle af de bedste marker bliver inddraget til store solcelleanlæg, hvilket er skidt både for naturen og for landbruget. Brug i stedet de arealer, som ligger over motorveje i beboede områder.

På den måde tænker I helhedsorienteret, så vi både løser de trafikale udfordringer ved at udvide og forbedre infrastrukturen, og gøre det på en måde, så der bliver mere grøn natur og mennesker kan bo i nærheden af trafikken uden at blive syge. Det er WIN-WIN-WIN.

WHO's anbefalede grænse for vejstøj er på 53 dB. Vejdirektoratet følger Miljøstyrelsen, som endnu ikke følger EU's eller WHO's anbefalinger, men hvorfor ikke gøre det ordentligt?

Ambitionen bør derfor være ALTID at sikre imod støj over 53 dB i beboede områder. Derfor:

1. Grav motorvejsstrækninger ned, hvor det er muligt. Lav lækre, rekreative områder ovenpå, til gavn for både mennesker og biodiversitet

2. Overdæk motorvejsstrækninger med fx solceller, hvor det ikke er muligt at grave ned, når de går igennem beboede områder
3. Sæt hastighedsbegrænsning på, så støjen ikke kommer over de 53 dB i beboede områder, og sæt størekasser op, så hastigheden holdes

“Vi er så heldige”

Vi bor ud til strandengen – en af Hvidovres få grønne oaser og et af Danmarks Natura 2000 områder. Det har vi gjort i 19 år. Vi har ca. 400 m ud til Amagermotorvejen, som Vejdirektoratet og politikere nu vil udvide til en 10-sporet motorvej. Så brede motorveje har vi ikke mange af i Danmark. Og slet ikke i tæt beboede områder. Så det er et meget ambitiøst projekt!

Vi skrev i 2010'erne til Vejdirektoratet, fordi her ingen støjafskærmning er i dag, og fordi trafikstøjen i løbet af årene er øget helt urimeligt. Vi opfordrede dengang til, at der blev gjort noget ved støjen. Det er ikke sket. Den er bare blevet værre.

Og nu skal trafikken så øges. Meget.

Støjen kommer i høj grad fra selve Kalvebodbroen, men også fra stykket før broen på Hvidovresiden. Det stykke som på vores side er et skønt rekreativt område med masser af fugle - bl.a. trækfugle og nattergale - og spændende frøer. Hvis man går tur ud ad stien langs molen og fortsætter til højre langs motorvejen, så er det ofte umuligt at føre en almindelig samtale. Og nu skal der skrues op for det hele – inkl. en løsning til tung trafik, der stadig skal op over motorvejen ved den nye afkørsel Hammerholmen! Det vil give meget mere støj, så jeg vil opfordre til at afkørsel Hammerholmen graves ned eller ikke anlægges. Der er i dag en afkørsel ved Stamholmen i et område med industri, så hvorfor ikke bevare den der? Eller udvid ved Jernholmen, hvor det ikke vil genere mennesker og dyr.

Ambitionen er altså at skrue rigtig meget op for trafikken. Støjgenerne skal ifølge Vejdirektoratet løses ved sporadisk at sætte 9 m høje støjskærme op, som måske havde haft en effekt, da trafikken var på niveauet for ca. 10 år siden. Støjskærme vil sænke støjen lidt, men hvad nytter det, når der bliver skruet meget mere op for trafikken - inkl. ekstra spor og tung trafik som lastbiler og hurtigbusser? Vi hører om en 50% stigning og det er endda uden beregning i forhold til projekt Holmene, som ikke er medtaget i beregningerne! Det virker som om, at det slet ikke er troværdige fremskrivningsberegninger.

Den nye løsning vil ovenikøbet sætte hastigheden op på strækningen, hvilket klart vil øge støjen yderligere. Det er nemlig tanken, at motorvejen i midten skal køre uhindret og på den måde vil hastigheden øges i forhold til i dag. Desuden er fordelingsvejene tænkt sådan, at man skal kunne suse afsted på dem med 70-80 km/t, hvilket yderligere vil øge støjen. Især fordi fordelingsvejene ikke er tænkt afskærmet.

Planen er også at spare på støjskærmene efter Havnevejen og op over Kalvebodsbroen, her skal der kun være støjskærme på den ene side og op over broen er der kun tænkt 3 m støjværn, hvilket slet ikke giver mening, når man ser på hvor mange beboere, der bor i det

område og er plaget af støj. Vi er i dag meget ofte meget langt over de 58 dB, som i dag er grænseværdien.

Oplægget virker derfor uambitiøst og kun med tanke for den kortsigtede omkostning.

Vind og luftfugtighed har meget stor betydning for støjniveau og udbredelse. Den bedste lydafskaermning er jord, masser af jord. Så grav motorvejen ned og/eller sørg for at støjen er helt pakket væk med en overdækning med solceller og grønne stier.

Miljøkonsekvensvurderingen har som første punkt at tage hensyn til mennesker og samfund. Jf. de viste slides fra borgermødet 5/5-2022. Og støj stod allerøverst. De konsekvenser, som følger af at mennesker bor i nærheden af støj, er dyre. De er frygteligt dyre for det menneske, som bliver ramt af stress, blodpropper eller demens. Og de er dyre for både arbejdspladser, kommune og staten.

Når jeg kigger i det nye materiale fra borgermødet 25/10-2023, så er fokus nu på først fremkommelighed, vejbetjeningen af Avedøre Holme og så meget lidt om reduktion af støj i boligområderne.

Fokus er altså mest på det trafikale og på industrien og meget lidt på mennesker og natur. Bliver der mon regnet på hele den samlede pris?

Inkl. hospitalspladser, sygedagpenge, grøn lykke i hverdagen, billigere energi, ...? Eller er der lidt kassetænkning?

Jeg tror, det er tid til et opgør med de forældede regnemetoder, som aldrig medtager de menneskelige konsekvenser.

Svaret er jo hver gang, at støjdemping er for dyrt. Det er dyrt at grave ned, osv. Selvfølgelig er det fordyrende. Men hvis I tør regne mere helhedsorienteret og se meget længere fremad, så kan det helt sikkert svare sig i det lange løb at bekoste reelle støjdempende løsninger. Løsninger som endda også kan bidrage til at løse biodiversitetskrisen, energikrisen – og være et kæmpe plus for os mennesker, også i fremtiden.

Vi bryster os i Danmark af at være innovative

Vi er stolte af både vores design, vores grønne løsninger og vores klimapolitik. Vi har også et ret udvidet velfærdssamfund, som passer på den enkelte borger. Vil vi blive ved med det? Mener vi det seriøst? Så skal Vejdirektoratet og I politikere i Transportministeriet også turde vælge den rigtige løsning i forhold til trafik og støj.

Sæt derfor ambitionerne højt for den ambitiøse 10-sporede motorvej tæt på beboede områder:

1. Grav ned i tunneller og overdæk resten - det gælder for samtlige 12,5 km af den trafikale løsning inkl. fordelingsvejene og Kalvebodsbroen, som også kan graves ned og dermed hjælpe mod stormflod
2. Hold jer fra den eksisterende og fredede natur, udvid med mere grøn natur og bidrag til grøn energi. Overdæk motorvejen med solceller, sedum og anlæg stier

henover. Indgå samarbejder som fremmer og støtter denne udvikling fx med Ørsted og BIG

3. Sørg også for at sikre cykelstien fra Hvidovre til Amager - både mod støj, lys og tunge trafikanter
4. Hav fokus på både at gøre godt for mennesker som bor der og natur/miljø og indret jeres beregningsmodeller derefter
5. Sæt hastigheden ned på strækningen allerede i dag - og krads masser af penge ind vha. stækasser og lignende hjælpemidler

Gå forrest og bevis at i Danmark tænker og handler vi innovativt, klimavenligt og menneskevenligt. Hvis Vejdirektoratet og I politikere tør være så ambitiøse og tænke så langsigtet, så kan vi fremover vise løsningen frem med stolthed både til udlændige og vores efterkommere.

Nå ja, og os der faktisk bor her, vil være glade for at blive boende.

Alternativet? Hele området vil være uegnet til beboelse både for dyr og for mennesker. Så kan vi jo sende en klimaundskyldning til dyrene og vores børn og regne på ekspropriation – for alle de 8.000 nærmeste beboere, som vil være ekstremt støjbelastet.

Håbefulde hilsner

Beboer fra Hvidovre Strandvej

#viernogenderborher

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mette Damgaard (mettedamgaard@icloud.com)
Titel: Høringssvar til anlægslov for udvidelse af Amagermotorvejen
Sendt: 15-01-2024 19:43
Bilag: Høringssvar til den forudgående høring af VVM for Amagermotorvejens udvidelse 2022-05-19.pdf; Høringssvar Mette Damgaard.pdf; Høringssvar Stop Støjforureningen i Hvidovre Syd - november 2023.pdf; Høringssvar vedr udvidelse af motorring 3.pdf;

Kære Transportminister & Transportministerium

Der har nu været indtil flere høringsprocesser omkring udvidelsen af Amagermotorvejen og vi har som borgere i Hvidovre været enormt bekymrede for projektet og de konsekvenser det vil medføre - særligt hvad angår trafikstøj. Dette fremgår også af alle vedhæftede høringssvar, som tidligere er indsendt. I alt er der fra området indgivet omkring 1.000 høringssvar ved de forudgående høringer, som vi mener skal med i jeres behandling af sagen. Dette vil give jer et indblik i de kæmpe konsekvenser projektet har for hele vores by: boliger, skoler, institutioner, rekreative områder, områder til fritidsaktiviteter - hele byen er påvirket 24/7 og det bliver ikke bedre med gennemførelse af udvidelsesprojektet for Amagermotorvejen!

Vi har gennem de sidste 3 år, forsøgt at komme igennem med vores bekymringer, og er nu bange for, at projektet bliver gennemført, uden at der tages det hensyn til lokalområdet, som vi havde ønsket og håbet og som der er behov for.

Efter projektets gennemførelse vil 8.000 boliger fortsat være væsentlig belastet af trafikstøj over MSTs vejledende grænseværdier. Oversat svarer dette til i omegnen af 25.000 borgere, som fortsat vil være påvirket af dokumenteret sundhedsskadelig trafikstøj - dette svarer til hele Frederikshavn.

Vi bliver syge af støjen og når først vejen er udvidet og de planlagte skærme sat op, er der ikke mere vi kan gøre - andet end at leve med det... og det er ikke kun os, der bor her nu. Det er ikke kun vores haver der er påvirket. Det er alle fremtidige generationer i Hvidovre, der skal leve i denne støj. Det er alle fremtidige elever på vores folkeskoler, der skal undervises i områder med dB niveauer langt over grænseværdien. Det er vores helt små børn i daginstitutionerne, der ikke kan komme ud, uden at være påvirket af sundhedsskadelig trafikstøj. Det er dokumenteret, at støj øger risikoen for negativ påvirkning af børns kognitive indlæringssevner. Vi synes det er bekymrende og det gør os oprigtigt kede af det.

Vi havde håbet, for 3 år siden, da vi startede med at kontakte Christiansborg og Vejdirektoratet, at der ville blive lyttet til borgernes og ikke mindst Hvidovre Kommunes ønske om handling - nu håber vi, at vi kan komme igennem til jer.

Hvis loven skal gennemføres (hvilket vi efterhånden ikke kan se mening i), er det vores ønske, at den forpligter staten til, fortsat at arbejde med yderligere støjreduktion i området, dette med henblik på at den planlagte støjafskærmning etableres, så der på **hele strækningen** (ikke kun de 3 km test strækning der er lagt op til i sidste VVM) senere hen kan etableres fuld overdækning.

Håber I tager venligt imod vores henvendelse og de vedhæftede høringssvar. Vi har brug for statens beskyttelse.

Mange håbefulde hilsner

På vegne af borgergruppen **Stop Støjforureningen I Hvidovre Syd**

Mette Damgaard

Gruppen "Stop støjforureningen i Hvidovre Syd"

Vi er en gruppe beboere fra Hvidovre Syd, og vi er oprigtigt bekymrede for de støjgener, der vil følge med en udvidelse af Amagermotorvejen.

Vi har det seneste år arbejdet aktivt for at sprede budskabet om, hvilken betydning Amagermotorvejens udvidelse kan risikere at få for vores boliger, vores natur og rekreative områder, vores skole, daginstitutioner og plejehjem. Vi har deltaget på generalforsamlinger i de lokale grundejerforeninger, vi har holdt møder med politikere og borgmesteren i Hvidovre, møde med den lokale skole, og vi har haft foretræde for Transportudvalget på Christiansborg for at italesætte vores sag. Vi har skrevet læserbreve og oprettet en gruppe på Facebook med over 700 følgere.

Vi har læst meget om vejstøj og støjdæmpning og deltaget i webinarer for at blive klogere på emnet, og så er vi i dialog med arkitekter, ingeniører, energiforsyningselskaber og fonde om reelle støjreducerende løsninger. Arbejdet har givet os en stor viden og netværk.

Vi føler derfor på mange måder, at vi repræsenterer lokalsamfundet i Hvidovre Syd.

Vi ser os selv som medspiller, ikke modspillere. Vi er ikke imod en af udvidelse af Amagermotorvejen. Vores formål er at sikre en tilstrækkelig støjdæmpning i forbindelse med udvidelsen af motorvejen.

Det, mener vi, ikke er for meget at forlange.

Udbygning af Amagermotorvejen

Høringssvar fra gruppen

"Stop støjforureningen i Hvidovre Syd"

Vejdirektoratet har i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af udbygningen af Amagermotorvejen indkaldt til ideer og forslag. I ønsker bidrag fra os, der kender lokalområdet.

Den projekterede udvidelse af Amagermotorvejen betyder, at vi i Hvidovre Syd nu kan se ind i en fremtid, hvor:

- motorvejen udvides med to spor i hver retning. Vi får altså en 10-sporet motorvej i vores baghave - uden tilstrækkelig støjdæmpning!
- Trafikstøj er dokumenteret sundhedsskadeligt, og det rammer vores boligområder, vores skole, vores natur og fritidsområder.
- Der etableres en ny frakørselsrampe til Avedøre Holme, der slår en stor sløjfe ind i vores engareal. Rampen er til den tunge trafik til Avedøre Holme og føres over motorvejen og skal derfor godt op i højden. Rampen "stjæler" altså et stort stykke af vores natur og rekreative område - og rykker trafikken og støjen endnu tættere på vores boliger, samtidig med at den løfter trafikken op, hvilket risikerer at medføre endnu mere støj i lighed med den, der kommer fra Kalvebodbroerne, og som opleves som meget generende.
- Sidst, men ikke mindst, så lægger projektet op til, at der ikke skal ske nogen form for støjdæmpning af Kalvebodbroerne!

Det, mener vi, simpelthen ikke kan være rigtigt!

Vil den planlagte støjskærm være tilstrækkelig?

Med udvidelsen er også planlagt etablering af en 8 km støjskærm langs motorvejen. Vores bekymring er dog, at denne skærm ikke vil have en tilstrækkelig effekt, hvad angår støjreduktion. Årsagen til dette er, at en støjskærms effekt er størst lige bag skærmen og aftager med afstanden til skærmen. I vores område bor langt de fleste af os mere end 3-400 meter fra motorvejen, og vi har af flere eksperter fået bekræftet, at skærmen vil have minimal til ingen effekt ift. støjreduktion omkring vores boliger og rekreative områder der ikke ligger i umiddelbar nærhed af skærmen – særligt fordi vejen bliver så bred som den gør.

Vi har ingen kilder på den reelle effekt af etablerede støjskærme da dette aldrig er blevet eftervist med reelle målinger, men reaktionerne fra områder hvor de er sat op er bekymrende.

Ingen støjreducerende tiltag på Kalvebodsbroerne

Projektet i sin nuværende form indeholder ingen planer om støjreducerende tiltag på broerne over Kalveboderne, hvilket er en kæmpe udfordring. Broen genererer rigtig meget støj, som transporters uhindret hen over vandet til vores boligområde. Dette er nedslående og bekymrende – virkelig bekymrende!

En fremtid med stigende trafikstøj i Hvidovre Syd

I Hvidovre er vi meget begrænset på natur og rekreative områder, og det er vigtigt, at vi passer godt på det, vi har. Noget, der er helt særligt som forstadskommune, er vores adgang til vand. Det er en kæmpe kvalitet for vores borgere, at vi har kyst. Det giver os de lange kig i landskabet (noget, der er ganske sjældent i byen), vi har en strand og en havn. Vi oplever en by med et rigt foreningsliv, der gør brug af de blå og grønne områder. Adgangen til vandet er altså en stor del af Hvidovres identitet, og det skal vi værne om. En stigning i trafikstøjen ikke bare i vores boligområder, men også i vores grønne og blå

områder vil være en klar kvalitetsforringelse! Dertil kommer planerne om en rampe ind i engen. Her inddrager I et stykke af vores natur og rekreative område. I rykker trafikken – og støjen – tættere på vores boliger. Det er klart en forringelse både kvalitativt og kvantitativt.

Vi frygter for den stigende trafikstøj. Vi frygter, at vi, og ikke mindst vores børn, bliver syge af påvirkningen fra støjen – en frygt, der understøttes af flere undersøgelser, som beskriver indlæringsbesvær og øget risiko for diabetes, stress, hjerte-kar-sygdomme og demens ved længerevarende påvirkning af trafikstøj /1-2/. Det er en virkelig alvorlig sag!

Forbedringsforslag til projektet

Vi ønsker med dette høringssvar at gøre det klart, at vi mener, at der bør foreligge en langt mere ambitiøs støjdemping, end projektet lægger op til i dets nuværende form. Vi har som lokale borgere flere ideer og forslag, som vi mener kan være brugbare og konstruktive. Vi mener, at der er behov for at lokalbefolkningen bliver tilgodeset, når man tager konsekvenserne i betragtning.

Plan A: tunnel som erstatning for Kalvebodsbroerne – evt. med ny vejføring

Kalvebodsbroerne er meget vanskelige at støjdempe. Broerne ligger højt, og kaster støj ind over vores boligområde, ind over vandet der bruges af sejlere, søspejdere, lystfiskere m.fl. og ind over vores grønne rekreative områder der benyttes af skoler, daginstitutioner, lokale beboere, ornitologer og mange, mange flere. Projektet lægger i sin nuværende form ikke op til nogen form for støjdemping af broen. I forundersøgelsen viser kortene, at der ikke vil ske en forøgelse af støjen fra broen. Det kan ikke være rigtigt, når projektet omfatter flere spor. Med flere spor kommer mere trafik – og ja, mere støj.

Den eneste løsning, som vi ser det, er at overdække motorvejen og grave en tunnel som erstatning for Kalvebodsbroerne.

Man kan ved etablering af en tunnel overveje en ny og mere direkte vejføring til Avedøre Holme, som det ses af nedenstående illustration. Vejføringen kan evt. også føres til midten af Avedøre Holme, hvis det giver en bedre fordeling af trafikken.



Ovenstående løsning med tunnel og ny vejføring vil gøre tilkørselsforholdene til både de eksisterende Avedøre Holme og de nye øer, der er visioner om at anlægge, endnu bedre. Broen, som den er nu, kan ikke udvides i samme grad som vejstrækningerne på både Hvidovre-siden og Amager-siden kan, broen vil altså blive en flaskehals. Dette undgås, hvis der etableres en tunnel med samme bredde som vejene. Desuden vil tunnel og ny vejføring kunne etableres uden at forstyrre den nuværende trafik og man vil dermed undgå øget forsinkelse og kødannelse i anlægsfasen.

Plan B: overdækning med solceller

En anden mulighed for støjdemping er at overdække vejen eller grave den ned – altså indkapsle vejen i en tunnel. En indkapslet vej vil have en reel støjdempende effekt, og den vil fjerne en kæmpe

barriereeffekt, som vi lever med i dag. En let konstruktion vil kunne bære solceller eller en park og være en kæmpe gave til lokalområdet. En tungere konstruktion vil man kunne bygge by og boliger eller erhverv ovenpå og på den måde være med til at finansiere overdækningen. Solceller vil være et stærkt brand til Hvidovre Kommunes og statens projekt med Holmene. Det vil være meget synligt, at her satses på grøn energi og erhvervslivet og industrien vil kunne nyde godt af det. Tunnelløsningen for broen vil stadig være en nødvendighed for at kunne støjdempe denne.

Finansiering

For at kunne gennemføre nødvendige tiltag, som beskrevet herover skal den finansielle del selvfølgelig være på plads. Det er ikke nemme og billige løsninger, men det kan det selv sagt umuligt være, når der er ønske om at udvide Danmarks efterhånden største færdselskorridor klods op og ned af et areal med et rigt borger-, skole- og foreningsliv, hvor alle skal kunne færdes uden at blive syge – også i fremtiden.

Med de trafikale fremskrivninger vil der inden længe køre 150.000 biler i døgnet op Amagermotorvejen.

Tunnel

Vi har fået oplyst, af vejdirektoratet bl.a., at en tunnelløsning vil koste omkring 2 mia. kr. pr. km. Etableres der tunnel på ca. 1,5 km under vandet som erstatning for kalvebodsbroerne vil dette koste ca. 3 mia.

Hvis man på begge sider af broen opsætter betalingskameraer, som man har gjort det omkring fx Oslo, opkræver 10 kr. pr. gennemkørsel, vil man over en 10-årig periode have hentet 5,5 mia. kr. – tunnelen har altså tjent sig selv ind og lidt mere til.

Overvejelse – skal bilister pålægges en lille takst på 10 kr. i 10 år, hvorefter den økonomiske 'belastning' kan fjernes, eller skal lokalmiljøet belastet med urimelige mængder støj i al fremtid?

Er der erhvervskørsel, som betyder at nogle bilister, skal passere rigtig mange gange på en dag, kan det overvejes om der kan laves abonnementsløsning eller fradragsordning på den ene eller anden måde.

Overdækning

Fra erfarne ingeniører og arkitekter, der arbejder med overdækning, tunneller og broer, har vi fået oplyst, at en let overdækning med solceller kan etableres for ca. 0,4 mia. kr. pr. km. Overdækkes hele strækningen på 8 km med solceller, vil dette altså beløbe sig til omkring 3,2 mia. kr. Vi har fået oplyst at konstruktionen vil kunne betale sig selv over en 15-årig periode på indtjeningen på strøm fra solcellerne – og vi ved, at solcellevirksomheder ser et kæmpepotentiale i denne løsning.

Vi håber, at I seriøst vil genoverveje projektets udformning. Vi mener, at der skal en langt mere ambitiøs støjdemning til, end projektet lægger op til i sin nuværende form. Det kan enten gøres ved at ændre projektet eller tilføje et alternativt projekt med fokus på støjreduktion i miljøkonsekvensvurderingen.

Med venlig hilsen

Mette Damgaard

Inger Belling Olsen

Kåre Skarsholm

Rikke Søj Andersen

På vegne af borgergruppen 'Stop Støjforureningen I Hvidovre Syd'

#ViErFaktiskNogenDerBorHer

Referencer

/1/ <https://mst.dk/luft-stoej/stoej/trafikstoej/trafikstoej-og-sundhed/>

/2/ <https://mst.dk/luft-stoej/stoej/trafikstoej/>

Høringssvar vedr. udvidelse af Amagermotorvejen

Vi er i Hvidovre Syd, allerede i dag, voldsomt plaget af trafikstøj fra Amagermotorvejen. Vi lever med dB niveauer langt over grænseværdierne. Vejen har siden anlæggelsen i slutningen af 80'erne udviklet sig til en støjmessig katastrofe.

Lokalmiljøet, herunder folkeskolen, daginstitutionerne, sejlklubberne, spejderne, beboerne og alle andre der bruger og lever i Hvidovre Syd kan ikke klare mere støj. Grænsen er nået. Det er nu der kan og skal handles. Der burde være handlet for længst!

En udvidelse af motorvejen i den kaliber, der bliver lagt op til, kræver nytænkning, hvis man virkelig mener det, når man siger, at man ønsker at håndtere støjproblematikken.

Broen

Broen over Kalveboderne kan ikke støjdamper, vindskærme kommer ikke til at have nogen effekt. Det eneste der hjælper er, hvis den eksisterende bro erstattes af en tunnel. Det er en løsning der koster penge, men det må forventes at bliver dyrt, når man planlægger anlæggelsen af Europas nye transportkorridor, fra Sydeuropa til det nordlige Skandinavien, lige forbi tætbefolkede områder, som også skal kunne være beboelige i fremtiden – og det kan ikke være rigtigt, at det er folkets helbred der skal betales med.

En tunnel kan etableres og den kan finansieres via roadpricing over en ganske overskuelig periode, med en ganske lille afgift, hvorefter afgiften kan fjernes igen, når tunnellen er betalt – den massive støj, som vil komme, hvis broen ikke erstattes af en tunnelloøsning kan ikke fjernes igen og et helt lokalmiljø vil blive ødelagt for altid. Tunnel vs. Bro - valget kan ikke være svært.

Derudover er broen for smal, så den vil blive en flaskehals, der ødelægger den fremkommelighed, der er så stort et ønske om at forbedre.

Og sidst men ikke mindst bliver det en uholdbar løsning, hvis broen skal (kan?) udbygges og det 'lige pludselig' viser sig nødvendigt, at hænge cykelstien nedenunder – I det tilfælde vil vi som sejlere blive lukket inde og det lokale havne- og sejlermiljø vil dø hen – det kan ikke være rigtigt, at et projekt må have så store og fatale konsekvenser, for så mange mennesker i det nærliggende lokalmiljø. Det er ikke rimeligt, at det er os der skal betale gildet.

Vejen

Støjskærme langs en vej, med Amagermotorvejens størrelse, vil have ingen- til minimaleffekt. Vi ser ind i en fremtid, hvor privatbilismen og tung trafik vil øges år efter år. Støjen vil vokse og det vil vise sig at lappeløsninger, som er på tegnebrættet i øjeblikket, er utilstrækkelige - men når vi først dertil, er det for sent, så har vi brugt milliarderne på udvidelsen og ødelagt en hel bydel.

Der skal tænkes nyt og innovativt, så vejen kan overdækkes, linjeføringen ændres og vi kan etablere solcelleparker på overdækningen – på den måde får erhvervsvirksomhederne på Avedøre Holme både optimerede til- og frakørselsforhold, det giver mulighed for tiltag der understøtter den grønne omstilling samtidig med at lokalmiljøet tilgodeses og bevares.

En let overdækning med solceller har finansieret sig selv efter 15-20 år – det handler om at få arkitekter og ingeniører med speciale i konstruktioner som disse til at skitsere mulighederne, for de ligger der og er klar til at blive taget i brug til gavn for alle – Giv de innovative kræfter spillerum i en sag som denne, så finder vi løsninger der kan tilgodeses både udvidelse og lokalmiljø samtidig med at finansieringen kommer på plads.

Tunnel og vej

Tunnellen bør føres direkte fra Amager ud til Avedøre Holme hvorfra der kan etableres til- og frakørsler de steder hvor der er brug for dem. På den måde flyttes disse til- og frakørsler, fra vores rekreative områder ud dertil, hvor de skal bruges – på den måde undgår vi også at etablere en frakørsels'bro' hen over motorvejen, som vil generere endnu mere støj til vores område. Vejstrækningen efter tunnelen, ude på Avedøre Holme bør stadig overdækkes, så der også her sker en reel støjdemping ift. de omkringliggende arealer, samtidig med, at muligheden for grøn omstilling bevares.

Sundhed og fremtid for os, vores børn og vores by

Det kan godt være, at det er nemmest at gøre 'som vi plejer' ift. vores planlægning af motorveje. Det er bare ikke tilstrækkeligt eller godt nok i denne sag. Det er vores og vores børns helbred der gambles med og det er vores fremtid og bydel der betaler prisen for en transportkorridor, som hele Europa regner med at få gavn af.

Stress, diabetes, demens og indlæringsbesvær er blot nogle af de sundhedsmæssige konsekvenser vi skal leve med - det kan ikke være rimeligt.

Et omfattende og kompliceret projekt kalder på omfattende og komplicerede løsninger – de er allerede derude, vi skal bare turde åbne op for mulighederne.

En tunnel, ændret linjeføring og overdækning til gavn for alle



Bonus ved ovenstående løsning: dele af den eksisterende vejstrækning, som tages ud af drift, vil kunne bruges til etablering af solcelleparker, som lige nu placeres på store marker og naturarealer... og måske cyklisterne ville kunne få mere plads henover broen og de ønskede BRT-linjer ville måske kunne fortsætte her også – der er så mange muligheder for nytænkning – gør det nu rigtigt når muligheden byder sig...

Og så mener jeg jo grundlæggende, at det er helt forkert, at de store anlægsprojekter, herunder motorvejsudvidelsen, stormflodssikringen, de ni nye øer og støjdemping ikke tænkes sammen. Det er stort og svært, men det er i bund og grund det eneste rigtige, så vi ikke halter videre med skyklapper på og etablerer lappeløsninger.

Hvidovre november 2023

Stop Støjforureningen I Hvidovre Syd

Høringssvar vedr. udvidelse af Amagermotorvejen

Indledning

Vi er i Hvidovre Syd, allerede i dag, voldsomt plaget af trafikstøj fra Amagermotorvejen og broen hen over Kalveboderne. Vi lever med dB-niveauer langt over grænseværdierne. Vejen har siden anlæggelsen i slutningen af 80'erne udviklet sig til en støjmæssig katastrofe, uden at staten har taget det nødvendige ansvar.

Lokalmiljøet, herunder folkeskolerne, daginstitutionerne, sejlklubben, roklubben, spejderne, beboerne, de rekreative områder og generelt alle der bruger området og lever i Hvidovre Syd kan ikke klare mere støj. Grænsen er nået. Det er nu der kan og skal handles. Der burde være handlet for længst!

En udvidelse af motorvejen i den kaliber, der bliver lagt op til, kræver nytænkning, hvis man virkelig mener det, når man siger, at man ønsker at håndtere støjproblematikken.

Broen

Broen over Kalveboderne kan ikke støjdæmpes - det er almenkendt af politikere og fagfolk. Det er derfor ubegribeligt, at det er en løsning med 3 meter høje støjskærme, der anbefales - en dyr løsning uden den ønskede støjreducerende effekt. Det eneste der kan afbøde støjen fra broen er, hvis den erstattes af en tunnel. Det er en løsning der koster penge, men det må forventes at bliver dyrt, når man planlægger anlæggelsen af EU's nye transportkorridor, fra Centraleuropa til det nordlige Skandinavien, lige op og ned ad tætbefolkede områder - områder som også skal kunne være beboelige i fremtiden – det kan ikke være rigtigt, at det er folkets helbred, der skal betale for fremkommeligheden.

En tunnel kan etableres og den kan finansieres via fx roadpricing. Over en ganske overskuelig periode, med en ganske lille afgift, kan tunnelen betales, hvorefter afgiften kan fjernes igen (hvis det er det man ønsker).

Simpelt priseksempel

150.000 biler i døgnet x 10 kr. = 1,5 mio. kr. i døgnet
1,5 mio. kr. i døgnet x 365 dage = 547,5 mio. kr. om året
547,5 mio. kr. om året x 10 år = 5,475 mia. kr. på 10 år

Roadpricing på 10 kr. vil forventeligt ikke flytte trafikken til andre veje.

Den massive støj, som unægtelig vil komme, hvis broen *ikke* erstattes af en tunnelloøsning, kan ikke fjernes igen og et helt lokalmiljø vil blive ødelagt for altid. Tunnel vs. Bro - valget kan ikke være svært. Udover roadpricing, kan EU-midler komme i spil ifm. finansieringen. I og med at vejstrækningen, som beskrevet, bliver en del af den nye transportkorridor fra Centraleuropa til det nordlige Skandinavien er det kun på sin plads, at EU bidrager til 'gildet'.

Derudover bør der tænkes nyt allerede nu, så broen ikke i fremtiden bare bliver endnu en flaskehals og alligevel ender med at ødelægge den fremkommelighed, der er så stort et ønske om at forbedre. Vi mener ikke, at løsningsforslaget i tilstrækkelig grad imødekommer fremtidige eller nuværende behov for hverken støjreduktion eller fremkommelighed.

Sikkerheden på broen, med de kommende meget smalle spor, vil forventeligt også forringes. Dette er endnu et argument for, at broen bør omlægges til tunnel, så der ikke går på kompromis med sikkerheden i iveren efter fremkommelighed.

Hvidovre november 2023

Stop Støjforureningen I Hvidovre Syd

Vejen

Støjskærme langs en vej, med Amagermotorvejens størrelse, vil have ingen- til minimaleffekt. Det ser vi også i VD's miljøkonsekvensvurdering, hvor man bl.a. kan læse nedenstående 2 citater:

Citat nederst side 124:

"Støjpåvirkningen fra hele Amagermotorvejen inkl. udbygningsprojektet vurderes som værende væsentligt, da der fortsat i området vil være over 8.000 boliger støjbelastede boliger inden for det 4.000 m brede støjberegningssområde langs Amagermotorvejen."

Citat nederst side 132:

*"Støjpåvirkningen i området vil dog stadig som helhed vurderes som værende en **væsentlig negativ påvirkning**, da der i området fortsat vil være omkring 8.000 støjbelastede boliger."*

Der vil altså jf. ovenstående være 8.000 boliger, rundt regnet 25.000 borgere, som fortsat vil være påvirket af sundhedsskadelig trafikstøj efter udvidelsen og efter opsætning af støjskærme.

Vi ser ind i en fremtid, hvor privatbilismen og tung trafik vil øges år efter år. Støjen vil vokse og det vil vise sig at lappeløsninger, som dem der er på tegnebrættet i øjeblikket, er utilstrækkelige - men når vi først dertil, er det for sent, og så har vi brugt milliarderne på udvidelsen og ødelagt en hel bydel.

Der skal tænkes nyt og innovativt, så vejen kan overdækkes, broen kan omlægges til tunnel og/eller linjeføringen af vejens forløb helt ændres. Derudover vil etablering af solcelleparker på selve overdækningen være en kæmpe gevinst for erhvervsvirksomhederne på Avedøre Holme, understøtte den grønne omstilling, samtidig med at lokalmiljøet tilgodeses og bevares. Ørsted på Avedøre Holme har allerede overfor Transportministeren og Hvidovre Kommune tilkendegivet, at en solcellepark over Amagermotorvejen vil kunne anvendes ifm. deres kommende PtX anlæg. Der er ikke andre steder, hvor man bynært kan etablere så store solcelleanlæg – arealet over motorvejen er derfor oplagt til dette formål.

En let overdækning med solceller har finansieret sig selv efter 15-20 år (se Hvidovre kommunes skitseprojekt og rapport vedr. finansieringsmuligheder som fremsendt til VD og Transportministeren) – det handler om at få arkitekter og ingeniører med speciale i konstruktioner som disse til at skitsere mulighederne, for de ligger der og er klar til at blive taget i brug til gavn for alle – Giv de innovative kræfter spillerum i en sag som denne, så finder vi løsninger der kan tilgodeses både udvidelse og lokalmiljø samtidig med at finansieringen kommer på plads.

Alternative overdækningsløsninger findes allerede derude og til inspiration er der indsat nogle eksempler herunder i figur 1 og 2:



Figur 1 Noise Tube fra Melbourne /1/



Figur 2 Transparent overdækning i Polen /1/

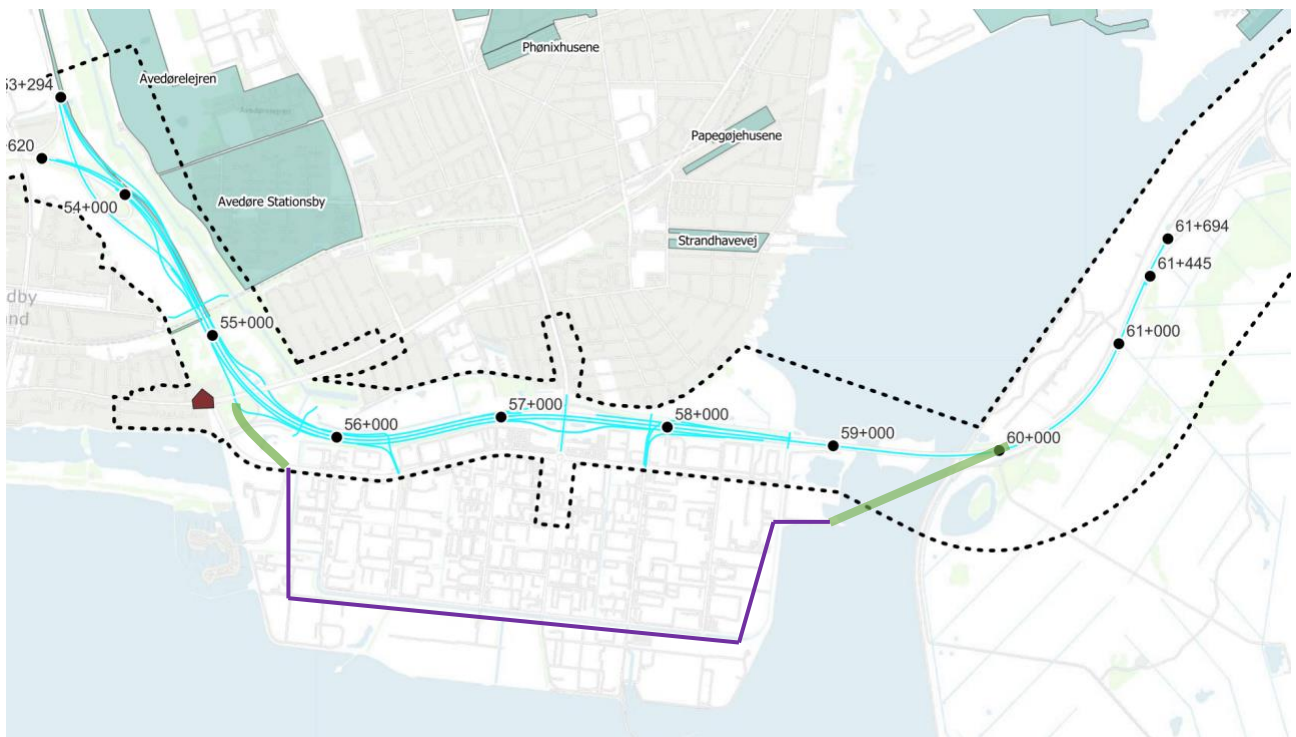
Alternative til- og frakørsler

Til- og frakørsler på den østlige side af Avedøre Holme bør etableres som tunnel, og kan med fordel etableres direkte fra Amager og ud til Avedøre Holme, hvor fremkommeligheden ønskes forbedret. En frakørsel direkte fra Amager ud til Avedøre Holme, betyder at frakørsel 58+000 (figur 3) ud i strandengen kan droppes. En frakørsel, der lige nu er planlagt som en frakørsels-'bro' hen over den eksisterende motorvej, hvorfra støjen kan sprede sig endnu mere ind over Hvidovre Syd. Vi ved, at jo højere vi anlægger vejene, jo lettere spredes støjen. Den skitserede løsning er ikke optimal, særligt ikke når der findes alternativer. Frakørslen kan evt. udskydes i selve etableringsfasen, så en tunnel-projektering ikke forsinker projektet i sin helhed.

Ligeledes kan der med fordel laves en frakørsel ifm. det allerede eksisterende til- og frakørselsanlæg mellem 55+000 og 56+000 (figur 3). På den måde flyttes de projekterede til- og frakørsler væk fra de grønne områder og etableres hvor der i forvejen er vejanlæg.

Med ovenstående bliver de ekstra spor mellem Amager og punkt 55+000 overflødige og det bliver unødvendigt at lave de enormt invasive anlægsarbejder, der lige nu er lagt op til, i et af Hvidovres Syds eneste rekreative områder (strandengen). Strandengen vil på den måde kunne bevare det naturlige visuelle indtryk, i det den store og tætte beplantning kan bevares og beskytte mod den visuelle katastrofe, som er skitseret i det nuværende materiale. Området er ved at få karakter af ét stort vejanlæg – det er trist at følge den udvikling. Det er ikke rimeligt over for borgere der bor og lever i området, at større og større andele af det sparsomme grønne der er tilbage, bliver mindre og mindre for til sidst at miste al rekreativ værdi. Byen og det grønne var der lang tid før motorvejen blev anlagt i 1980'erne. Udviklingen skal en anden vej.

Det eksisterende til- og frakørselsanlæg mellem 57+000 og 58+000 (figur 3) ud til den nuværende rundkørsel på Avedøre Holme, vil med ovenstående forsat blive aflastet i samme grad, som i oplægget fra VD.



Figur 3 Projekterede vejanlæg, gengivet fra VD's Miljøkonsekvensvurderings bilag 1 (blå linjer), inkl. forslag til alternative til- og frakørselsmuligheder (grønne linjer) og eventuel ændret linjeføring (lilla linje).

Hvidovre november 2023

Stop Støjforureningen I Hvidovre Syd

En bonus ved ovenstående løsninger vil desuden være, at den eksisterende motorvejsstrækning nord for Avedøre Holme, ikke nødvendigvis skal udvides i samme grad, som skitseret i det nuværende materiale. Nye frakørsler, der etableres som f.eks. tunnel direkte fra Amager ud til Avedøre Holme, vil fortsat aflaste vejstrækningen, men det vil blive blot gjort uden etablering af høje frakørselsbroer, som vil kaste endnu mere støj fra sig og uden etablering af ekstra parallelle baner, som kræver plads og dermed kompromitterer det sparsomme rekreative areal, strandengen, vi har i Hvidovre Syd. Derudover vil en overdækning med f.eks. solceller ikke skulle strække sig over 10 spor, men evt. kun de 6 spor der eksisterer den dag i dag.

Der er så mange muligheder for nytænkning – vi beder om, at projektet bliver gennemtænkt, når muligheden byder sig. Hvis ikke der ønskes et teknisk anlæg (solcellepark) på toppen af motorvejen, er der erfaringer fra andre lande, som fx etablering af en 'Noise Tube', som den i Melbourne (figur 1) eller en transparent overdækning, som den i Polen (figur 2). Der findes flere eksempler, så erfaringerne er derude.

Sammentænkning af flere udfordringer og løsningsmodeller

Derudover er det grundlæggende forkert, at de store anlægsprojekter, som er på vej i området omkring Hvidovre Syd, herunder motorvejsudvidelsen, stormflodssikringen, de eventuelle ni nye erhvervs øer og den nødvendige støjdemping ikke sammentænkes. Det er måske stort og svært, men det er i bund og grund det eneste rigtige at gøre, så vi ikke halter videre med skyklapper på og etablerer lappeløsninger.

Den nylige stormflod i Hvidovre understreger, at løsningerne skal iværksættes nu, og det er helt håbløst, hvis vi ikke formår at tænke disse projekter sammen. Vi ender med at lave lappeløsninger for de enkelte udfordringer, i stedet for at lave en helhedsorienteret løsning der tilgodeser eller de udfordringer vi står overfor. Tunnellen fra Amager til Avedøre Holme vil kunne være grundlag for en reel stormflodssikring af hele København, når vandmasserne kommer fra syd.

Støjmessig katastrofe for lokalområdet

Med den løsning, som der skitseret i materialet fra VD, vil støjniveauerne for langt de fleste områder i Hvidovre Syd fortsat være væsentlig over de fastsatte grænseværdier. Det gælder både boligområder, men i høj grad også de rekreative områder, som borgerne i Hvidovre egentlig skulle kunne søge ud i for at finde den ro der ellers ikke er i byen. At kunne finde ro i nærliggende grønne områder, er en del af de løsningsmodeller vejdirektoratet beskriver i deres materiale vedr. støjhåndtering – altså at en del af løsningen kan være, at borgerne kan søge hen i nærliggende stille grønne områder, for at få den ro, som alle mennesker har behov for – problemet er bare, at disse områder i dag og i fremtiden i Hvidovre Syd vil være påvirket af sundhedsskadelig trafikstøj, langt over grænseværdierne. Udfordringerne løses på ingen måde med det skitserede projekt og børn, voksne og ældre i Hvidovre bliver taberne, der skal betale med deres helbred – det er ikke rimeligt.

Manglende alternativer

Der er ved den forudgående høring tilbage i 2022 kommet flere høringssvar, der beskriver behovet for at vurdere andre alternative løsninger end den fremlagte, herunder konsekvenserne og ikke mindst mulighederne ved en ny linjeføring inkl. tunnelloøsning samt muligheden for overdækning evt. med solceller. Det er uacceptabelt og useriøst, at der ikke er flere alternativer, som er grundigt belyst i det nye materiale. Det vidner mest af alt om en proces, hvis forløb og output, allerede har været mere eller mindre besluttet ved den første høring og ikke om en reel demokratisk proces, hvor borgernes erfaringer og behov tilgodeses.

Sundhed og fremtid for os, vores børn og vores by

Det kan godt være, at det er nemmest at gøre 'som vi plejer' ift. planlægningen af vores motorveje. Det er bare ikke tilstrækkeligt eller godt nok i denne sag. Det er vores og vores børns helbred der gambles med og det er vores fremtid og bydel der betaler prisen for en transportkorridor, som hele Europa regner med at få gavn af.

Hvidovre november 2023

Stop Støjforureningen I Hvidovre Syd

Stress, diabetes, demens og indlæringsbesvær er blot nogle af de sundhedsmæssige konsekvenser vi skal leve med - det kan ikke være rimeligt.

Et omfattende og kompliceret projekt kalder på omfattende og komplicerede løsninger – de er allerede derude, vi skal bare turde åbne op for mulighederne.

Hvis det besluttet, at der skal arbejdes videre med de projekterede støjskærme, er det afgørende for borgerne i Hvidovre, at alle de projekterede støjskærme langs Amagermotorvejen bliver etableret, så de senere kan anvendes som fundament til en fuld overdækning. Det er desuden afgørende for borgerne i Hvidovre, at arbejdet for at etablere en fuld overdækning fortsætter imens arbejdet med vejudvidelsen pågår, så en reel støjreduktion i Hvidovre kan blive en realitet inden for en overskuelig årrække.

Når det så er sagt, så er det også oplagt, at der indtænkes brugen af hastighedsnedsættelse på vejen. Der kan evt. indtænkes brugen af differentieret hastighedsnedsættelse, hvor der i sårbare perioder, herunder evt. weekender og hverdage efter kl. 17, sættes fartbegrænsning på 70 km/t, med anvendelse af digitale hastighedsskilte og stærekasser for at opnå en reel fartregulering.

Vi ved godt i Hvidovre, at der er mange andre steder i landet, som er plaget af støj fra vores motorveje. Det er også derfor det så utrolig vigtigt, når vi nu har et konkret projekt, som kan bruges som pilotprojekt for reel støjreduktion, at vi griber muligheden og arbejder for en løsning, som senere kan anvendes andre steder i landet og evt. andre steder i Europa.

Lad os være foregangsland – trafikstøj er dokumenteret sundhedsskadelig lad os være dem der gør noget ved problemet.

Med venlig hilsen

Foreningen og borgergruppen 'Stop Støjforurening i Hvidovre Syd'

Referencer

/1/ <https://forcetechnology.com/da/artikler/overdaekning-motorveje-vejstoej>

November 2023

Høringssvar vedr. udvidelse af motorring 3

Kære vejdirektorat og kære politikere på Christiansborg

I en tid med klimakrise og i en tid hvor vækst og forbrug har taget fuldstændig overhånd, er det på tide vi overvejer i hvilken retning vi ønsker at udvikle dette land. Med motorvejsudvidelser, der beviseligt kun vil øge den danske bilpark, virker det mere som om vi er i gang med en afvikling.

Det virker som om vi slet ikke har forstået, at den klimakrise vi står midt i, er dybt alvorlig, når vi med åbne øjne kan planlægge det ene store udvidelsesprojekt efter det andet. Det er skidt for klimaet, det er skidt for miljøet og det er dokumenteret skidt for menneskers sundhed.

Menneskers helbred bliver påvirket negativt af både partikler og i særdeleshed også trafikstøj. Trafikstøj er dokumenteret sundhedsskadelig. Det giver øget risiko for kræft, demens, slagtilfælde og kan give børn indlæringsproblemer og koncentrationsbesvær.

Beboerne omkring motorvejen betaler for fremkommeligheden med deres helbred – det er fuldstændig urimeligt og jeg mener vi skal kigge hinanden dybt i øjnene og blive enige om vi ikke bliver hverken lykkelige eller rigere af at udvide forurenende motorveje, for at vi kan jagte afsted og bilde os ind at effektiviteten og hastigheden gør noget godt for dette land eller for danskerne som helhed.

Vi skal ikke udvide vejene, vi skal ikke hurtigere frem. Vi skal stoppe op og reflektere over hvor vi som land er på vej hen. Det er et usundt sted, med usunde (transport)vaner, som kun vil skade os i det lange løb.

Vi kan ikke lade 100.000vis af danskere leve i sundhedsskadelig trafikstøj. Vi kan ikke tillade os at efterlade en verden af fuld af forurening til de kommende generationer – vi skal skabe en verden der er sund at leve i – det er ikke det der arbejdes for med disse motorvejsudvidelser. Det er den forkerte vej.

Stop nu op og tænk jer om en ekstra gang - uden at bilisternes og erhvervsinteressernes lobbyister for lov at sætte dagsordenen.

Befolkningen har brug for at disse projekter stoppes og vi værner om den verden vi har tilbage.

Med håbet om at I i VD kan fortælle Christiansborg at borgerne vil i en anden retning.

Mvh Mette Damgaard

- Mor til 3 drenge, som jeg stadig, lidt naivt, håber at kunne give en fremtid, i en rar verden, som vi, de ansvarlige voksne gør alt for at passe på, så de ikke skal rette op på vores fejl og lide under dem.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Vladimir Bakalov (vbakalov@gmail.com)
Titel: Udbygning af Amagermotorvejen
Sendt: 15-01-2024 19:09

Kære Transportministeriet

Dette udvidelse projekt skal stoppes nu og der bør laves et par ændringer på Amagermotorvejen, til at løse de alvorlige problemer, som os folk der bor i Hvidovre har i hverdagen.

Forord:

Der er masser af trafikstøj i Strandmarkskvarteret i Hvidovre. Masser. Uhyggeligt meget.

Vi er udsat til for højt trafikstøj i cirka 300 dage om året. Det er ikke godt. Det er frygteligt. Dette er ikke acceptabelt.

Jeg bor 500 meter væk fra motorvejen, og jeg kan fortælle jer, i løbet af de sidste 6 år, jeg har boet her, er støjniveauet steget med mindst 30-40%. No kidding. Det kan mærke, der bor i området. Der er masser af børnefamilier der bor i områder nu. Prøv bare at besøge Langhøjskolen på en dag med dejlig syd-sydvestlig vind. Alle de 700-800 børne derover er udsat til massivt støj i skolegården og de grønne områder tæt på.

Alle slags billigere og billigere 2 til 3-ton SUV el-biller er nu på vejene, med kæmpe stor og bredde 18-19-20 tommer dæk. Derfor vil trafikstøjen ikke reduceres, men kun stiges i fremtiden.

Ud over, med vinden, vil der kommer masser mere PM2.5 og PM10 forurening til vores huser og haver. I ved det godt. Uanset hvor høj støjmur I bygger (måske), vil dæk forureningen stadig komme til os, og vi vil indånde den. Også fra de meget mere lastbiler, der skal køre på motorvejen. Det vil tage mange år, før de kører på el, og selv da vil de udlede meget mere forurening fra deres dæk.

Løsning:

Det eneste menneskekærlig løsning jeg kan se til Amagermotorvejens udvidelse, hvis det skal laves 110%, er at nødsporene bruges til 4-spor i hver retning, og hastigheden nedsættes til 90km/t, lige som I vil gerne lave på Motorring 3.

Også prøv venligst at køre på Køgebugtmotorvejen, uden for myldretiden, og I vil se, hvordan alle bilerne er i anden og tredje vognbane, fra højre mod venstre. I alle ved det godt, og ingen skriver bøderne for ikke at holde til højre, så det samme vil være på denne udvidede motorvej.

Så kræver vi, at de tiltag vedtages med det samme (prioriteret efter effektivitet):

1. Sæt hastigheden ned til 90 km/t på Amagermotorvej fra Skrædderholmen til Gammel Køge Landevej, ligesom det er på Øresundsmotorvej fra Skrædderholmen til Royal Golf Club (hvor faktisk ingen bor!).
Pris ca. 0 kr.

Det er kun en 3.5 km strækning, så man kan brug et par sekunder mere at køre der, til fordel for de mange børnefamilier som bor i Hvidovre syd. Så får vi 2-3 db mindre støj - meget mærkbare.

I ved godt at næsten alt af motorvejenstøjen kommer fra dækkenes kontakt med asfalten - især fra lastbiler og tunge biler. El-bilerne er meget tungere og har større dæk, så de vil ikke løse motorvejsstøjproblemet, men

omvend.

På en 50 km/t byvej måske 90% af støjen kommer fra bilens motor, opbremsning, men man kan absolut ikke høre en moderne benzin eller diesel motor når den kører på motorvejen ved meget lav om/min. Fx, faktisk en 2.5 ton Tesla larmer markant mere på motorvejen end en helt almindelig 1.3 ton benzin-drevende Skoda.

Hvorfor er der reduceret hastighed pga støj på Holbækmotorvejen, Lyngbymotorvejen, osv? Er de vigtigere end os i Hvidovre Syd?

2. Læg støjdæmpende asfalt på Amagermotorvej - så vidt jeg ved, asfalten på Amagermotorvejen står til udskiftning i 2021, så den skal bare udskiftes til god støjdæmpende asfalt, her og nu. Så få vi 2-3 db mindre støj - meget mærkbare igen.

Pris ca. ? kr - det er lige meget, fordi det er forudbetalt mange gange.

Jeg har flere gange forsøgt at spørge jer på email, hvornår Amagermotorvejs asfalt skal udskiftes ifølge planning, men aldrig fået svar. Jeg gætter på, at det ikke er noget, du vil diskutere.

I vil sige at den støjdæmpende asfalt vil blive slidt efter et par år, men så den bør bare udskiftes igen, altså, verdens højeste skatter skal betale nok til et par km asfalt i hovedstadensområdet, ikke?

Hvorfor er der nu støjdæmpende asfalt på Hillerødsmotorvejen, Lyngbymotorvejen, osv? Er de vigtigere end os i Hvidovre Syd?

3. Bygge støjværn - der er allerede jordvold der, måske 3-4 meter i højden, men problemet er vinden og motorvejens bredde. 3 ud af 4 dage blæser den fra syd/syd-vest og al støj kommer alligevel med vinden al over Strandmarkskvarteret.

Hvis vinden blæser fra nord eller øst, der er næsten ingen støj. Pga bredden en 10-spors motorvej, skal støjvænnen være mange meter høj, for har en effekt og reducere støjen fra de fjerneste baner, især når vinden blæser (altid).

Konklusion:

Jeg sidder og kigger på Miljøstyrelsens vejstøjskort fra 2022, og kan godt se at Hvidovre Syd (Strandmarkskvarteret) er en af Danmarks mest støjbelastet områder i landet.

Hundredvis af huse fyldt med unge mennesker, der kommer med deres børn fra byen for et dejligt fredeligt liv i forstæderne. Og hvad får vi til gengæld? Mere larm end midt i hovedstaden?

Nej tak!

Så gå bare med at sætte hastigheden ned til 90 km/t og at udskifte til støjdæmpende asfalt, og så få vi måske 5-6 db mindre støj, som kan resultere i halvering af støjniveauet, eller mere. VI vil have det her og nu.

Det vil vi have i Hvidovre Syd, i stedet for 10-spors motorvej med meget mere støj, meget mere dæk forurening, og meget mere trængsel. I ved godt at de mere motorvejsspor I bygge, det mere trængsel kommer.

Nej tak til Los Angeles i København.

Nej tak til en støjghetto.

Mvh
Vladimir Bakalov

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: bjerrum56@icloud.com (bjerrum56@icloud.com)
Fra: Anette Lundsteen (bjerrum56@icloud.com)
Titel: Høringssvar vedr. lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen
Sendt: 15-01-2024 17:44

Høringssvar vedr. lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen

Baggrund:

- Amagermotorvejen er en af de mest trafikerede strækninger i Danmark, og Hvidovre Syd er et af de områder. Som beboer i Hvidovre syd, har man klart kunne se og høre, at støjen er vokset betydeligt i de 37 år jeg har boet i området
- Støj kan have store helbredsmæssige konsekvenser, allerede nu kan jeg høre motorvejen døgnet rundt selv om døre/vinduer er nye. Dette gælder mange tusinde boliger i Hvidovre syd
- Man er i dag ikke i stand til at føre en samtale eller lytte til app fra sin telefon (selv om man har gode høretelefoner på) når man bevæger sig rundt i området. Dette vil forværres betydeligt ved øget trafikmængde og ingen overdækning
- Vi har støjskærm mod Avedøre Havnevej, dette hjælper mod støj i de nærmeste bebyggelser, men støjen løfter sig og falder ned i 2. – øvrige rækker af boliger i det nærliggende kvarter
- Umiddelbart vil projektet ikke afhjælpe trafikproppen i myldretid, hvis man ikke forbedrer sammenfletningen i motorvejskryds Brøndby. Motorvejen indsnævres igen ved sammenfletning med motorvejen syd. Det vil bare blive 4 rækker med kø i Hvidovre syd, hvis ikke også sammenfletningsproblemet afhjælpes.

Løsninger:

- Det er et krav at der kommer en overdækning og en tunnel fra Amager til Hvidovre syd, således hele motorvejsudvidelsen bliver overdækket, da dette vil være en fremtidssikret løsning til reduktion af støj.
- Der er opstillet finansieringsmodeller fra kommunal side, der kan betale for overdækning. På Færøerne har det været muligt at finansiere flere tunneller, man kan lade sig inspirere af deres finansieringsmodeller.
-

Transportministeren og folketingspolitikere skal tage sundhedsaspektet seriøst, og der skal leveres en bedre løsning ift. reduktion af støj

- Man skal invitere beslutningstagere på en tur i området sammen med beboere inden beslutning om løsning fastlægges (reel borgerinddragelse)
- Højere støjskærme ved nye til- og frakørsler.
- Ny "Hammerholmen"-rampe rykkes væk fra boligområde - f.eks. ved Jernholmen i stedet. Vi er belastede af støj allerede nu.

Forslag til tiltag der igangsættes nu:

- Lavere hastighed langs Hvidovre inden Kalvebodbroen.

Mvh. Anette Lundsteen, Frihedsløst alle 25, 2650 Hvidovre

Mobil: 40701209

Mail: bjerrum56@icloud.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Sara Serup (sarakyndi@gmail.com)
Titel: Høringssvar, udvidelse af Amagermotorvejen
Sendt: 15-01-2024 17:10

Med en kæmpe forhåbning om, at I vil indtænke fornuftig afskærmning af støj, hvis en udvidelse skal blive en realitet.

Amagermotorvejen er en af de mest trafikerede strækninger i Danmark, og Hvidovre Syd er et af de områder, der er mest belastet af støj; det gælder både skoler, daginstitutioner, boliger og rekreative områder.

Støj kan have store helbredsmæssige konsekvenser

Med udbygning af Amagermotorvejen, herunder opførsel af støjskærme, vil 8.000 boliger i området stadig være støjbelastede

Løsninger:

- Transportministeren skal tage sundhedsaspektet seriøst, og der skal leveres en bedre løsning ift. reduktion af støj
- Mest optimal reduktion af støj vil være overdækning af Amagermotorvejen
- Er en overdækning ikke mulig, bør der være en "Hamborg-løsning" oven på de planlagte støjskærme (hvor den øverste del af skærmene buer ind over motorvejen).
- Støjskærme på 3 meter over kalvebodbroerne er ikke tilstrækkeligt. Der skal arbejdes på langt mere effektive tiltag for at reducere støjen herfra. Mest optimalt mht. både sikkerhed og støj kan være en tunnelloøsning fra Amagersiden direkte til de nuværende Holme - vejanlæg på Holmene er allerede etableret.
- Der skal arbejdes videre med forslaget om en senere overdækning oven på nye skærme (som Vejdirektoratet beskriver), så etablering af støjskærme ikke betyder, at arbejdet med en yderligere støjreduktion stopper.
- Højere støjskærme ved nye til- og frakørsler.
- Ny "Hammerholmen"-rampe rykkes væk fra boligområdet - f.eks. ved Jernholmen i stedet.

Jeg og min familie håber vildt på en bedre løsning end den planlagte.

De bedste hilsener

Sara

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Claus Kræmmer (jckraemmer@outlook.com)
Titel: Amagermotorvejen
Sendt: 15-01-2024 17:07

Til transportministeren

I fb. med.udvidelsen af Amagermotorvejen, er min bekymring for den allerede voksende trafikstøj steget betydeligt.

Et støjhegn vil slet ikke dække behovet for at dæmpe støjen, der allerede er betydeligt højere end tilladt. Eneste løsning er en overdækning.

Den stigende støj er begyndt at være virkelig forstyrrende, og kan nu høres i hele vores hus, trods lukkede vinduer. Da vi alle ved hvor skadeligt støj er for helbredet, burde der virkelig være et seriøst tiltag, for at skåne de borgere der bor langs Amagermotorvejen, og som har udsigt til stigende trafikstøj grundet den kommende udvidelse af motorvejen.

Mvh
Judy Kræmmer
Strandholms Alle 51a
2650 Hvidovre

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Karsten (krisvig@jubii.dk)
Titel: Udvidelse af Amagermotorvejen.
Sendt: 15-01-2024 16:35

Min familie og jeg har boet i Strandmarkskvarteret siden 2006, og oplevet hvorledes den øgede mængde trafik på Amagermotorvejen og støjen herfra indenfor de sidste 6-7 år er intensiveret voldsomt.

Det er bekymrende at læse om udvidelsen af Amagermotorvejen og de påtænkte (mangelfulde) støjdæmpende tiltag.

I stedet for at gamble med borgernes helbred, så gør det rigtigt fra starten: Overdæk motorvejen og omdøb af "Kalvebodbroen" til "Kalvebodtunnelen"-eller planlæg i det mindste for dette.

Med venlig hilsen -
Karsten Risvig

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Karsten (krisvig@jubii.dk)
Titel: Udbygning af Amagermotorvejen
Sendt: 15-01-2024 16:43

- > Min familie og jeg har boet i Strandmarkskvarteret siden 2006, og oplevet hvorledes den øgede mængde trafik på Amagermotorvejen og støjen herfra indenfor de sidste 6-7 år er intensiveret voldsomt.
- > Det er bekymrende at læse om udvidelsen af Amagermotorvejen og de påtænkte (mangelfulde) støjdæpende tiltag.
- > I stedet for at gamble med borgernes helbred, så gør det rigtigt fra starten: Overdæk motorvejen og omdøb af "Kalvebodbroen" til "Kalvebodtunnelen"-eller planlæg i det mindste for dette.
- > Med venlig hilsen - Karsten Risvig

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: John Roy Vesterholm (jrv@dtl.eu)
Titel: Høringssvar - Ekstern høring over forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen
E-mailtitel: Høringssvar - Ekstern høring over forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen (Id nr.: 293639)
Sendt: 09-01-2024 10:30
Bilag: Ekstern høring.pdf; Høringsliste.pdf; Udkast til anlægslov for udbygning af Amagermotorvejen.pdf;

Til Transportministeriet,

DTL-Danske Vognmænd (DTL) har følgende bemærkninger til høringen over forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen:

Det fremgår af bilaget til lovforslaget, at der skal bygges nye tilslutningsanlæg og eksisterende tilslutningsanlæg skal ombygges.

I den forbindelse skal DTL henlede opmærksomheden på, at tilslutningsanlæggene bliver dimensioneret således, at der tages højde for de kan benyttes af modulvogntog og de nye dobbelt-trailervogntog.

Med venlig hilsnen

John Roy Vesterholm
Chefjurist, cand. jur.
Mobil: +45 42 90 99 89
Tlf.: +45 70 15 95 00

DTL - Danske Vognmænd
Grønningen 17, mezz., 1270 Kbh. K



Fra: Anders Robodo Petersen <arp@trm.dk>

Sendt: 15. december 2023 14:37

Til: borgerservice@kk.dk; kommunen@taarnby.dk; hvidovre@hvidovre.dk; brondby@brondby.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; regionh@regionh.dk; 'hbr@hbr.dk' <hbr@hbr.dk>; DSB <dsbpost@dsb.dk>; Movia <movia@moviatrafik.dk>; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; info@danskerhverv.dk; info@danskerhvervsfremme.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; DTL <dtl@dtl.eu>; Dansk Industri <transport@di.dk>; Fælles Fagligt Forbund (3F) <3f@3f.dk>; Forbundet af Offentlige Ansatte <foa@foa.dk>; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; dalo@da.dk; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; Jurateamet@danskeenergi.dk; dof@dof.dk; dvl@dvl.dk; Dansk Vejforening <dv@dv.dk>; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Danske motorcyklister <skovloekke@dmc-org.dk>; info@rgo.dk; info@energinet.dk; hoering <hoering@fdm.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Friluftsrådet <fr@friluftsradaet.dk>; Kommissarius Øerne <komoe@komoe.dk>; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; Rigsrevisionen - Info <info@rigsrevisionen.dk>; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>

Emne: Ekstern høring over forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen (Id nr.: 293639)

Til rette vedkommende

Se vedlagte høring af dags dato.

Med venlig hilsen

Anders Petersen

Chefkonsulent

Transportministeriet

Ministry of Transport

Vej- og Brokontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995

arp@trm.dk

www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:

<https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen>

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Torsten Hebsgaard (torsten.hebsgaard@live.dk)
Titel: Hørringsvar på udbygningsprojekt for E20 Amagermotorvejen
Sendt: 15-01-2024 16:06

Hørringsvar på udbygningsprojekt for E20 Amagermotorvejen

Udbygningsprojekt for E20 Amagermotorvejen er i sin udformning ikke tænkt som bedst mulige støjdemning, men bærer tydeligt præg af traditionel plantækning, hvor der ikke stræbes efter bedste løsning, men efter hvad der for beslutningstagere vil finde nogenlunde til at forsvare. Dette syntes jeg er ulykkeligt og uden ambitioner, ikke mindst for os beboere der også i dag er voldsomt støjplagede, ikke kun når vinden er forkert, regnvejr eller andet men altid. Tanken om hvilken trafik der vil komme af tungt transit trafik når femerforbindelsen er færdiggjort og motorvejen bliver en hovedåre for trafikken til de øvrige nordiske lande kan jeg kun frygte. Vi er i vores kvarter plaget døgnet rundt at mange decibel, som jeg har et håb om bliver reduceret væsentligt.

Jeg ser gerne at det nuværende projekt revurderes, da der i projektet ikke er taget tilstrækkeligt hensyn til de mange boliger der er tæt beliggende på motorvejen. Ligeledes er der i projektet ikke medtaget en økonomisk beregning af omkostninger på sundhedsområdet/hvad der kan tjenes på en overdækning eller en støjskærm der er bedre end den i projektet tænkte, her tænkes b.l.a. på støjskærm i midterrabat . Endvidere bør der tænkes fartdæmpning, asfalttype osv.

Hvor ville det være godt, hvis vi kunne skabe en løsning der ikke vil være belastende for beboere og samtidig tilgodese behovet for udvidelse af motorvejen. Gerne en løsning der kunne inspirere andre til at tænke nyt og helhedsorienteret.

Ligeledes er der kommet en kærkommen tidsfaktor for projektet, da der fornyelig er yderligere forsikelser på Femerforbindelsen, der giver yderligere tid til at lave projektet bedst muligt.

Torsten Hebsgaard
Krebsevej 75A
2650 Hvidovre

Sendt fra [Mail](#) til Windows

15. januar 2024

Høringssvar: Udbygning af amagermotorvejen.

Erstatningspligtig eksponering for sygdomsfremkaldende støj

Boliger i Hvidovre udsat for støjniveauer over grænseværdien

Der er behov for udbygning af amagermotorvejen bl.a. som følge af Femern forbindelsen og den generelle trafikudvikling. I projektet vil man sikre støjafskærmning, der vil nedbringe antallet af boliger eksponeret for støj over 58 db med 3.500. Det efterlader imidlertid mere 5.000 boliger som stadig er udsat for sygdomsfremkaldende støj over denne grænse.

Evidensen for eksponering for støj er med sikkerhed årsag til sygdom og død

Verdenssundhedsorganisationen WHO har fastslået at støj øger risikoen for hjertesygdom, ligesom en lang række andre sygdomme er associeret med støj herunder diabetes og kræft. ('ENVIRONMENTAL NOISE GUIDELINES for the European Region - WHO, 2019'). Årsagssammenhængen medieres primært af søvnforstyrrelser der påvirker biologiske faktorer som blodtryk, livsstil mm..

Udvikling i lignende sager på andre områder

Der findes tilsvarende sager, hvor personer uretmæssigt er blevet eksponeret for risikofaktorer for sygdom fx sagerne om asbestarbejdere der som følge af deres arbejde blev syge med lungehindekræft. I de sager har staten udbetalt erstatning til de pågældende og/eller pårørende mange år efter eksponering. Senest også til andenhåndseksponerede i 'Lov om godtgørelse til andenhåndseksponerede asbestofre' fra 2018.

Der findes tilsvarende sager, hvor personer uretmæssigt er blevet eksponeret for risikofaktorer for sygdom, hvor der efterfølgende er blevet indført lovgivning for at sikre de pågældende personers sundhed fx i 'lov om røgfri miljøer' fra 2007, hvor personer i en lang række miljø'er fx arbejdspladser, offentlig transport, offentlige områder mm. beskyttes mod sygdomsfremkaldende stoffer fra tobaksforurennet luft.

Problemet angår næsten 1 ud af 4 danskere

Sygdoms eksponeringen i befolkningen kan være sammenlignelig med ovenstående og den videnskabelige evidens om støj og sundhed er nu på et niveau der gør, at der med nogen sandsynlighed vil affødes ny lovgivning inden for overskuelig fremtid for at beskytte udsatte borgere for trafik støj i bymæssig bebyggelse, da en stor andel af borgene ikke kun i det berørte område, men i hele området omkring Københavns Omegn, hvor der bor omkring en halv million ligeledes er udsat for støj af et sygdomsfremkaldende niveau. Dertil kommer en række andre større byer i Danmark, som er udsat for støj i tilsvarende grad. Det angår således ikke kun de pågældende boliger i området, men en ikke ubetydelig andel af den danske befolkning – estimeret til 1.4 million mennesker udsat over 58 db.

Støj er en undgåelig risikofaktor med større konsekvenser end fx ulykker i trafikken

Ifølge hjerteforeningen rammes over 50.000 danskere årligt af hjertekarsygdom og 12.000 dør heraf. De 1.4 millioner mennesker som har en 5 % forhøjet risiko for blodprop som følge af støjeksponering udgør i et meget konservativt estimat alene ca. 125 ekstra hjertesygdomme og 27 ekstra dødsfald, hvilket er en lille men bestemt ikke ubetydelig andel. Til sammenligning var antallet af trafikdræbte i Danmark i 2021 pr million indbyggere 22 dræbte.

Hvad vil konsekvensen være for staten hvis man fortsat ikke respekterer grænseværdierne for støj?

Initiativer som med statens vidende allerede inden start ikke overholder grænseværdierne og vil gøre en andel borgere syge bør undgå denne eksponering ved at inkludere en tilstrækkelig støj beskyttelse for alle boliger i området. Det er ikke tilfældet i det fremlagte forslag. Det bør overvejes om staten gør sig erstatningspligtig ved at påføre en stor andel borgere en risikofaktor der gør dem syge.

For at fremtidssikre projektet bør man ligeledes genberegne projektets økonomi dersom fremtidig lovgivning gør det nødvendigt at anlægge en dyrere, mere omfattende og tilstrækkelig støjbeskyttelse, der sikrer at ingen borgere udsættes for sygdomsfremkaldende støj samt omkostningen for samfundsøkonomien, dersom det bliver nødvendigt at nedsætte hastigheden på strækningen for at leve op til fremtidige krav om støjsikring, hvis man gennemfører projektet som planlagt og ikke har imødekommet støjsikringen rettidigt.

Miljøministeriets grænse på 58 db er vejledende, men den nu sikre sygdomsfremkaldende evidens gør, at grænsen i fremtiden bør være gældende og derfor skal overholdes, hvilket ikke sker i det pågældende tilfælde. Miljøministeriets grænse på 58 db endvidere udfordret da videnskabelige undersøgelser peger på sygdomsfremkaldende effekter ved lavere støjniveauer. Derfor bør der yderligere lægges en sikkerhedsmargin ind således at støjafskærmningen bringes længere ned end de 58 db.

Ministeriet er hermed gjort opmærksom på, at udvidelsen ifølge videnskabelig evidens fortsat vil gøre borgerne syge og at stigningen i trafik og dermed støj som følge af udvidelsen af amagermotorvejen vil øge sygdomsbyrden heraf.

Løsninger på lang og kort sigt

Hastighed er en afgørende faktor for støj udviklingen og derfor kan man med fordel bruge hastighedssænkelse for at opnå tilstrækkelig støjreduktion på kort sigt. Nedsat hastighed bidrager også med en positiv indvirkning på miljøbelastningen fra køretøjernes energiforbrug.

Overdækning af støjforurenende veje er den bedste langsigtede løsning. Overdækning som en støj fjernende foranstaltning af motorvejsstrækninger har den fordel at det bidrager med et meget stort areal som kan bruges til både byggeareal og til at forbinde naturområder og skabe ny natur. De omkostninger det medfører at begynde at overholde grænseværdierne kan finansieres ved byggeareal og ved tilskud til grønne arealer.

Venlig Hilsen

Brian Køster, PhD, MSc
Ajax Alle 15
2650 Hvidovre

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Dorte Rasmussen (mobilfod.dr@gmail.com)
Titel: Stop støjen fra Amagermotorvejen
Sendt: 15-01-2024 15:20

Stop støjen fra Amagermotorvejen.

Vi kan ikke tåle mere larm.

Der skal tænkes på os beboer, som bor her.

Hvis I udvider motorvejen, skal vi gå med høreværn i haven.

Der må kunne findes en bedre løsning end bare at åbne 4 spor mere.

En overdækning, nedgravning eller støjvægge.

Vores børn vil leve konstant i støj, hvis motorvejen udvides uden at tænke på støjgener. Vores børn går i skole på Langhøjskolen, i klub i Danalund og bor i dette kvarter.

Der skal tænkes på deres opvækst i lydgener og hvilke konsekvenser, dette evt kan have for dem.

Samt den øget forurening.

Mvh

Dorte Juul Rasmussen

Klinik ejer på strandmarksvej i strandmarks kvarteret.

Bor på Tavlekærsvej 136.

Hvidovre d. 15. januar 2024

HØRINGSSVAR VEDR. UDBYGNING AF AMAGERMOTORVEJEN

Børnehuset OCEANET er en 0 - 6 års institution med cirka 200 børn fordelt på 10 stuer og cirka 49 medarbejdere. OCEANET er beliggende i det sydlige Hvidovre på Hvidovrevej 510.

Børnehuset OCEANET er dermed beliggende i det område, som vil opleve de største støjgener ved udvidelsen af Amagermotorvejen samt opførelse af åbne støjværn langs motorvejen.

Amagermotorvejen er i dag en af de mest trafikerede motorvejsstrækninger, og Hvidovre Syd er et de mest støjbelastede områder i Danmark. På børnehuset OCEANET kan vi allerede i dag konstatere store gener af det nuværende støjniveau.

Vi er dybt bekymrede

Bestyrelsen er voldsomt bekymret over, at støjniveauet bliver forøget markant som følge af udvidelsen af Amagermotorvejen. Vores bekymring er dels stigningen i støjniveauet ved en udvidelse fra seks til ti spor tæt på daginstitutionen. Og dels den mangelfulde støjsikring, der er lagt op til og som skaber stor bekymring blandt bestyrelse og forældre.

Traditionelle støjværn uden overdækning tager en del af støjgenerne allernærmest motorvejen. Udfordringen er imidlertid, at støjproblemerne blot bliver flyttet lidt længere væk fra selve støjkilden. I det konkrete tilfælde; Børnehuset OCEANET!

Vores bekymring går på dels de konsekvenser vi umiddelbart kan konstatere. Dels på de langsigtede konsekvenser, der viser sig hos vores små børn efter en længere periode med en permanent høj støjbelastning.

Konsekvenserne for vores små børn

I relation til de konsekvenser som vi umiddelbart kan konstatere, er vi bekymrede for, at støjgenerne i stigende grad vil betyde, at vores børn ikke vil kunne opholde sig på børnehuset OCEANETs udearealer og dermed bliver voldsomt begrænset i deres muligheder for fysisk bevægelse og motoriske udvikling. Ligesom det vil lægge et enormt pres på den nuværende bygningsmasse, hvis alle børn skal opholde sig indenfor i en markant større del af dagen. Tilsvarende er vi bekymrede for, at der vil ske en begrænsning i den leg og læring, der pt. sker i den omkringliggende natur, herunder Strandengen og Hvidovre Strandpark.

I dag er vi allerede fuld bevidste om de gener og konsekvenser, der er ved at have Amagermotorvejen placeret tæt på børnehuset OCEANET. En udvidelse uden tilstrækkelig støjsikring, vil ramme vores børn og unge yderligere.

Vi er også meget bekymrede for de kognitive påvirkninger fra støj med deraf følgende indlærings- og adfærdsproblemer. Det vil skabe nogle markant dårlige grundforudsætninger for vores børns start på tilværelsen og følgende skolegang. Vi er derfor på linje med – og bakker op om - høringssvaret fra Langhøjskolens skolebestyrelse.

De langsigtede konsekvenser er også bekymrende. De omfatter vores børns fysiske og mentale helbred. Det er påvist, at et vedværende og højt støjniveau øger risikoen for en række sygdomme og sænker levealderen for dem, der bliver eksponeret for støj. Konsekvenserne af det øgede støjniveau er voldsomme og kommer til at påvirke en hel generation af børn og unge, der har deres opvækst i Hvidovre Syd og gang i børnehuset OCEANET. Det er helt uacceptabelt. Vi vil derfor på det kraftigste opfordre til, at Vejdirektoratet tager de sundhedsmæssige aspekter af støj meget alvorligt.

Forslag til afbødning af støjgenerne

Bestyrelsen anerkender, at der er udfordring med belastningen på Amagermotorvejen og noterer sig, at der med udvidelsen fra seks til ti spor er lagt op til at prioritere bilisme fremfor løsninger med en tilstrækkelig udbygning af den kollektive trafik. I forhold til den valgte løsning, opponerer vi imod:

- a) Mangelfuld støjafskærmning i det aktuelle forslag fra Vejdirektoratet.
Jf. ovenstående
- b) Placering af rampe over motorvejen ved Hammerholmen.
Det vil ødelægge store dele af det rekreative område ved Strandengen, som i dag bliver brugt af bl.a. børn på OCEANET.
Jf. ovenstående.

Konkret foreslår vi, at Amagermotorvejen bliver helt overdækket og at en overdækning bliver prioriteret i områder, hvor daginstitutioner, skoler og boliger i Hvidovre Syd ligger nærmest på motorvejen jf. Vejdirektoratets kort over beregnet støj. Finansieringen af overdækningen kan ske helt eller delvist med solceller. Vi vil derudover foreslå, at der bliver etableret en tunnellostning fra Amagersiden til de nuværende Holme, hvor vejanlæg allerede er etableret.

En overdækning vil både mindske fremtidige gener og samtidig også nedbringe de støjgener som vores børn på børnehuset OCEANET allerede lever med i deres hverdag.

Indtil en overdækning er etableret foreslår vi, at hastigheden på Hvidovre-siden af Kalvebodbroerne bliver nedsat til 70 km/t for at nedbringe støjen, det kan evt. være på de meste støjbelastede tidspunkter. Vi foreslår endvidere, at nedsættelsen af hastigheden bliver kombineret med systematisk fartkontrol fx med stærekasser.

Vi vil anbefale Vejdirektoratet at få udarbejdet en sundhedskonsekvensvurdering af støjgenerne ved udvidelsen af Amagermotorvejen, herunder de samfundsøkonomiske konsekvenser af øget pres på sundhedsvæsenet samt lavere produktivitet som konsekvens af højere sygefravær relateret til forringet fysisk og mentalt helbred.

Med hensyn til motorvejsrampen ved Hammerholmen. Foreslår vi, at den placeres i forbindelse med den anden rampe, der projekteres således, at begge ramper placeres ved Helseholmen. Såfremt det er ufravigeligt, at rampen skal placeres på Strandengen, foreslår vi, at den bliver ført under motorvejen. For os at se, giver det ingen mening at flytte en støjkilde så højt op i luften med tilsvarende spredning af støj over et større område.

Med venlig hilsen

Christian Roldsgaard Hejlesen

Bestyrelsesnæstformand for Børnehuset OCEANET

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Martin Overbye (martinoverbye@gmail.com)
Titel: Støjpåvirkning Amagermotorvejen hørings svar
Sendt: 15-01-2024 14:40

Hej

Mit navn er Martin Overbye og jeg bor på Hvidovre Strandvej 124

Jeg er en af dem som er svært belastet af støj fra Amagermotorvejen til dagligt og det er tiltagende i de 26 år jeg har ejet mit hus.

Vi vil stadig være svært belastet hvis man nøjes med at lave de støjværn som man har lagt op til, de vil ikke gøre den store forskel endda på kort sigt.

Vi har allerede udskiftet vores vinduesglas mod sydvest til lydglas og alligevel sover vi med ørepropper, da støjen er 24 timer i døgnet

Jeg aftjente min værnepligt og tjente mit land i knap 2 år 1992-93

I den forbindelse fik jeg [REDACTED]

Der var relativt stille fra motorvejen da vi købte vores hus i 1997 da det var et vigtigt parameter i min jagt på et hus her i Hvidovre hvor jeg er født men det har i den grad ændret sig.

Jeg kan ikke sove med ørepropper da jeg har [REDACTED] og det bliver intensiveret med hørepropper men min kone bruger hørepropper

Vi har det ambivalent med udbyggelse af motorvej da det vil udløse mere forurening og stadig støj over grænseværdierne men giver mere plads til trafik.

Jeg anerkender udvidelsen men lad os nu gøre det ordentligt for borgerne.

En overdækning af motorvejen især på strækningen mellem Amager og Hvidovre er at foretrække og har potentiale tol at blive revolutionerende på alle måder. Det er ikke ordentligt afdækket af politikerne og Vejdirektoratet.

Man kan etablere solcellepark og andre bæredygtige/cirkulære energi løsninger.

Martin Overbye

Transportministeriet
Att.: Anders Petersen
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Den 15. januar 2024

Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen

Dansk Erhverv har modtaget høringen den 15. december 2023.

Lovforslaget er en anlægslov, der muliggør udbygningen af E20 Amagermotorvejen.

Dansk Erhverv støtter lovforslaget, der udmønter den politiske aftale ”*Infrastrukturplan 2035*”.

Der er tale om en af Danmarks mest belastede motorvejsstrækninger, og udbygningen er afgørende for at håndtere de nuværende fremkommelighedsudfordringer såvel som de fremtidige.

Vejen er den primære forbindelse for trafikken videre til Øresundsbroen og trafikken til Københavns lufthavn via Øresundmotorvejen, ligesom strækningen er væsentlig for vejbetjeningen af Avedøre Holme. En udvidelse vil have stor betydning for fremkommeligheden og trafikafviklingen.

Dansk Erhverv hæfter sig ved projektets høje samfundsøkonomi. Det har en nettonutidsværdi på 5.475 mio. kr. og en interne rente på 9,5 pct.

Med venlig hilsen,



Kristian Baasch Pindbo
Chefkonsulent

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: jannie sørensen (janniesor@gmail.com)
Titel: Høringssvar Amagermotorvejen
Sendt: 15-01-2024 13:45

Att. Transportministeriet,

Vedr. Høringssvar til udbygning af Amagermotorvejen

Den er til skade for beboerne i området. I tager mere hensyn til den øgede trafik end mennesker.

Lad os satse på mennesker, klima og de grønne områder kontra øget bilisme.

I kender alle konsekvenserne for os mennesker der bor i området. Så dem er der ingen grund til at opremse.

Men det er på tide at vi beviser, at I faktisk bekymrer jer for os!!!

Som et absolut minimum bør I sætte penge af til en overbygning af motorvejen, så støjen ikke ødelægger et helt boligområde og menneskers liv.

Mvh.

Jannie Sørensen

Strandby Alle 43

2650 Hvidovre

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Ida Vittrup Nielsen (idavittrupnielsen@hotmail.com)
Titel: Høringssvar
Sendt: 15-01-2024 13:30

Amagermotorvejen skal udvides fra 6 til 10 spor. I sig selv virker det uambitiøst og bagud-skuende, når der i stedet kunne investeres i at gøre grønnere transportalternativer attraktive for danskerne.

STØJ

En bekymrende konsekvens af udbygning vil også være en markant forøgelse af sundhedsskadelig trafikstøj for 8000 boliger i Hvidovre Syd. Vi er i forvejen massivt støjbelastede og hundredvis (måske tusindvis) af boliger er i dag udsat for støjniveauer som ligger langt over WHO's anbefalinger. I betragtning af den dokumenterede ekstremt sundhedsskadelige konsekvens af støj med øget risiko for bl.a. søvnforstyrrelser, kræft, slagtilfælde og demens, virker planerne om udbygning af Amagermotorvejen himmelråbende problematiske og man får en fornemmelse af, at der ikke medtænkes at vi faktisk er helt almindelige mennesker, med helt almindelige ønsker om et sundt og langt liv, som bor her.

BØRN

Yderligere problematiseres udbygningen af placeringen af området skole, Langhøjskolen, som allerede i dag er massivt støjbelastet. Det er ekstremt bekymrende at vores børn skal tilbringe deres skoletilværelse i de rammer, når det er dokumenteret at længerevarende udsættelse af støj fra omgivelserne er skadelig og kan føre til nedsat kognitiv indlæring hos børn. Det er simpelthen ikke godt nok!

LØSNINGER

Den eneste reelle løsning på forøgelsen af trafikstøjen er, at motorvejen graves ned eller at den overdækkes. De projekterede støjskærme som Vejdirektoratet har foreslået, får ingen reel effekt i forhold til den støj, vi og vores børn, vil blive udsat for i fremtiden.

Tænk nu innovativt og vær med til at sikre en god fremtid for os som bor her!

Mvh
Ida Vittrup Nielsen

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Lene Lloyd Ebdrup (lenelloyd@gmail.com)
Titel: Høringssvar om udbygning af amagermotorvejen
Sendt: 15-01-2024 13:28

Støjen fra Amagermotorvejen er allerede i dag voldsomt generende. En udvidelse af Amagermotorvejen i dens nuværende form vil være decideret urimeligt, uacceptabelt og en komplet falliterklæring for Hvidovre Kommune, for Vejdirektoratet og for Transportministeriet. Vi er en familie på 5, der bor på Koralvej i Strandmarkskvarteret. Vores børn går i institution og skole i kvarteret og opholder sig store dele af dagen udenfor. Hver morgen når vi træder ud ad hoveddøren og tager hul på hverdagen, bliver vi ramt af et lyd billede, hvor fuglekvidder mange dage allerede før kl. 7.00 har tabt kampen mod trafikstøjen. Samme lyd billede følger vores børn dagen lang. I børnehaven og i skolen. På udflugter til stranden og engen. I gyngen og på rutsjebanen hjemme i haven. Uafbrudt. Først når børnene går i seng, vinder fuglene igen. Støjen er blevet værre de seneste år. Langt værre – alene på de 8 år vi har boet her. Det er ikke rimeligt. Det er ikke sundt. Det er ikke godt nok. Udvidelsen af Amagermotorvejen er meget muligt uundgåelig. Men udvidelsen kan og skal gøres rigtigt. Og den kan blive episk og skelsættende for hvordan vi håndterer trafik i fremtiden. Overdæk motorvejen og udnyt arealet ovenpå motorvejen til solceller og biodiversitet – alt hvad vi kan drømme om for at sikre fremtiden, bæredygtigheden, naturen og dyrelivet. Vores haver skal være vilde med vilje. Vi sår blomsterblandinger og indretter insekthoteller. Og regnskabet ender alligevel i rødt fordi store dele af vores elskede eng skal inddrages til at lave til- og frakørsler. Det giver ingen mening. Byg en tunnel til motortrafikken og byg en bro til de bløde trafikanter – de larmer ikke, de bruger nul benzin. En tunnel vil eliminere behovet for den største synder i støj-regnskabet, nemlig broen. Den vil fjerne en stor del af støjen og åbne op for etablering af stormflodssikring af vores kystlinje, som ligeledes sandsynligvis vil være et uundgåeligt projekt i fremtiden. Skab plads til gående og cyklister oppe i den frie, friske luft. Det lyder indlysende. Enkelt. Det rigtige at gøre. Og ja, det koster. Men det koster også at lade være. At sætte barren og ambitionerne for lavt. Så lavt at Hvidovre i en meget nær fremtiden bliver en by man bliver syg af at bo i. Så hæv barren. Spræng rammerne. Definér fremtiden. Lav den bedst mulige løsning for naturen, for miljøet, for dyrelivet og for menneskelivene.

Mvh Lene Ebdrup
Koralvej 10B
Tlf. 31440718

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anders Aalund (anders.aalund@gmail.com)
Titel: Høringsvar om udvidelse af Amagermotorvejen
Sendt: 15-01-2024 13:18

Høringsvar til transportministeriet om udvidelsen af Amagermotorvejen i forbindelse med lovforslag:

I forbindelse med udvidelsen er der lagt op til etablering af støjvægge i op til 9 meters højde. I Danmark er der ikke erfaringer med etableringen af disse støjvægge og det er vurderingen, at det især har effekt i umiddelbar nærhed til motorvejen, men at det ikke vil have effekt for naboer 0,5-1 km fra motorvejen.

Hvidovre Kommune har for at se på mulighederne for en mere effektiv overdækning undersøgt, hvilke muligheder, der er for at etablere en fuld overdækning af motorvejen med blandt andet solceller.

Det virker som en optimal løsning, at man i et årti, hvor der skal etableres solcelleparker forskellige steder i Danmark, ser på, hvordan man kan bruge de områder i Danmark, der har lav naturværdi fx motorveje til at etablere solcelleparker.

Det virker utroligt ensidigt, at lovforslaget fremsættes til politisk behandling på nuværende tidspunkt med henvisning til behovet for trafikfremkommelighed fremfor at bruge lidt længere tid på at undersøge prisen og mulighederne for at etablere en solcellepark som overdækning af Amagermotorvejen.

En udvidelse af Amagermotorvejen vil øge den lokale trafikstøj i Hvidovre Syd, og der er i forvejen en stor støjgene.

Fokus på trafikfremkommelighed betyder desuden også, at man netop nu har forsøg med ekstra lange lastbiler, der har betydelig mere dækstøj mm. end en almindelig vejstøj.

Jeg vil derfor opfordre til, at der afsættes mere tid til at undersøge mulighederne for en effektiv støjoverdækning, så der også på længere sigt vil være en værdi i at bo i Hvidovre Syd uden en konstant vejstøj i baggrunden, når man er udenfor eller har åbne vinduer.

Med venlig hilsen

Anders Skytte Aalund

Perlevej 10

2650 Hvidovre

Anders.aalund@gmail.com

Transportministeriet

Att: Høringssvar vedrørende lovforslag om udvidelse af Amagermotorvejen

Hvidovre den 13. jan. 2024

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Simon Bullinger
Hvidovre Strandvej 16B
2650 Hvidovre
Tlf. 26426926
s.bullinger@gmail.com

Transportministeriet Frederiksholms Kanal 27F 1220 København K

Vedrørende: Høringssvar vedrørende lovforslag om udvidelse af Amagermotorvejen

Deres j.nr.: [indsæt relevant journalnummer]

Jeg ønsker hermed at afgive høringssvar vedrørende lovforslaget om udvidelse af Amagermotorvejen og de foreslåede støjværn i området.

Jeg anerkender Transportministeriets bestræbelser på at imødekomme støjproblematikken i forbindelse med udvidelsen af Amagermotorvejen. Dog finder jeg det nødvendigt at påpege, at vejdirektoratets vurderinger af støjpåvirkningen stadigvæk indikerer en betydelig negativ påvirkning af området. Dette understøttes yderligere af det faktum, at der vil være mere end 8000 støjbelastede boliger i det berørte område.

Støj er ikke blot en generende faktor, men der er også **dokumenteret en sammenhæng mellem langvarig støjeksponering og potentielle helbredsskader**. Dette omfatter, men er ikke begrænset til, søvnforstyrrelser, stressrelaterede problemer og endda mere alvorlige sundhedsproblemer. Det er af afgørende betydning, at denne sammenhæng mellem støj og helbredsskader inddrages i vurderingen af støjpåvirkningen i området.

Jeg vil på det kraftigste opfordre Transportministeriet til at overveje **yderligere foranstaltninger for at reducere støjniveauet** og dets potentielle sundhedsmæssige konsekvenser.

Vejdirektoratets vurderinger peger på, at de foreslåede støjværn muligvis ikke er tilstrækkelige til at imødegå den øgede støjbelastning i området, især med den forventede stigning i trafikmængden. Jeg ønsker at understrege vigtigheden af at rette opmærksomheden mod langt **mere effektive støjhegn og volde** som en central del af løsningen. Disse foranstaltninger bør ikke blot være effektive i det nuværende trafikscenarie, men også **fremtidssikret for at håndtere den forventede trafikvækst**.

De nuværende forslag synes at have en utilfredsstillende effekt i lyset af den øgede trafik i fremtiden. Det er afgørende at investere i teknologisk avancerede støjværn, der kan levere betydelig støjreduktion og samtidig være bæredygtige og omkostningseffektive. Dette vil ikke kun sikre en mere behagelig leve- og arbejdsmiljø for de berørte beboere, men også minimere eventuelle fremtidige behov for yderligere støjreducerende tiltag.

Jeg opfordrer Transportministeriet til at foretage en omhyggelig evaluering af tilgængelige teknologier og innovative løsninger inden for støjreduktion, og sikre, at de valgte støjværn og volde opfylder kravene til effektivitet og bæredygtighed på lang sigt.

Endvidere vil jeg anbefale, at der gennemføres en grundig og uafhængig sundhedsvurdering af områdets beboere for at evaluere den nuværende og potentielle påvirkning af støjen på deres helbred. Dette vil give et solidt grundlag for at træffe informerede beslutninger om, hvordan man bedst kan beskytte beboernes trivsel og sundhed.

Jeg håber, at mine bekymringer og forslag vil blive taget i betragtning under den videre behandling af lovforslaget. Jeg takker Transportministeriet for muligheden for at afgive dette høringssvar og ser frem til en grundig overvejelse af de fremsatte synspunkter.

Med venlig hilsen



Simon Bullinger

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Camilla Lind (mille.lind@hotmail.com)
Titel: Høring om Amagermotorvejens udvidelse
Sendt: 14-01-2024 10:55

3. Høringssvar!!!!

Overdæk Amagermotorvejen så vi kan passe på mennesker, dyr og miljø!!

Der er dyrehold i området hvor planen om at motorvejen skal udbygges. Dyreholdet er et stort aktiv for områdets institutioner, skoler og bosiddende borgere.

- Området er rekreativt og benyttes derudover dagligt som transport til og fra arbejdspladser, som et alternativ til at cykle ad Gammel Køge Landevej. Derudover benyttes området af plejehjemsmedarbejdere og beboere, motionister og sportsudøvere. Skolerne benytter også området til idrætsfag, pulstræning (som er 5 ekstra idrætstimer pr. uge) og projektarbejde.
- Der er et rigt dyreliv, herunder dådyr, snoge, fiskehejre, svaner, tudser, frøer, ræve, gæs, viber m.m.
- På engstykket lige inden Amagermotorvejen (på Hvidovre-siden) er der hvert år en koloni af viber der ligger på rede.
- Skoler, institutioner, spejderforeninger, rokлубben, søspejderne, vinterbaderforeningen, strandens besøgende og havnens brugere samt restauranter og bosiddende i området er i forvejen udsat for meget støj fra motorvejen.

Det giver ikke mening at tillade at udsætte borgerne for yderligere støjgener. Alle ved hvor sundhedsskadeligt denne form for støj er, og det vil sundhedsmæssigt være uansvarligt at spare på støjreducing! -og det der spares på infrastruktur bliver på sigt en langt højere udgift i sundhedssektoren!! Der har været flere projekter om overdækning af Amagermotorvejen, og også med økonomi og miljø i fokus.

Overdækning med solceller har været på tale, og der ligger et projekt som elever fra 9.klasse har udarbejdet i samarbejde med KEA og relevante virksomheder. Det er ikke svært -bare dyrt! Klar-parat-byg!!!!

Camilla Lind
Perlevej 20
2650 Hvidovre

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Rasmus Larsen (rasmus_winchler@yahoo.dk)
Fra: Rasmus Larsen (rasmus_winchler@yahoo.dk)
Titel: Til Transportministeriet: Høringssvar vedrørende Amagermotorvejens udvidelse
Sendt: 14-01-2024 10:22

Til Transportministeriet,

Jeg skriver for at udtrykke min bekymring over planerne om at udvide Amagermotorvejen. Jeg mener, at en sådan udvidelse vil have alvorlige konsekvenser for miljøet og livskvaliteten for de mennesker, der bor i området.

Først og fremmest vil en udvidelse af Amagermotorvejen føre til øget trafik og forurening. Dette vil have en negativ indvirkning på luftkvaliteten og sundheden for de mennesker, der bor i nærheden af vejen. Desuden vil en øget trafik også føre til mere støj og trængsel, hvilket vil påvirke livskvaliteten for de mennesker, der bor i området.

Jeg mener også, at en udvidelse af Amagermotorvejen vil have en negativ indvirkning på miljøet. Vejudvidelsen vil kræve, at der fældes træer og ødelægges naturområder, hvilket vil have en negativ indvirkning på biodiversiteten og økosystemerne i området.

Derudover vil jeg gerne påpege, at en overdækning af Amagermotorvejen ville have flere fordele i forhold til støj og miljø. En overdækning ville reducere støjen fra trafikken og samtidig give mulighed for at installere f.eks. solceller på taget, hvilket ville bidrage til en mere bæredygtig energiproduktion.

Endelig mener jeg, at det er vigtigt at inkludere tidligere indgivne høringssvar i beslutningsprocessen. Disse høringssvar indeholder vigtige perspektiver og bekymringer fra de mennesker, der vil blive påvirket af vejudvidelsen.

Af disse grunde opfordrer jeg Transport-, Bygnings- og Boligministeriet til at genoverveje planerne om at udvide Amagermotorvejen og i stedet undersøge mere bæredygtige alternativer, herunder en overdækning af vejen.

Med venlig hilsen,
Rasmus Ploug Winchler Larsen
Hvidovre Strandvej 48, 2650 Hvidovre

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Christina Nørregaard Holmquist (chrinna@gmail.com)
Titel: Høringssvar amagermotorvejen
Sendt: 14-01-2024 10:17

Til transportministeriet,

Jeg vil gerne give min mening til kende vedrørende Amagermotorvejens udvidelse. Jeg mener, at det er vigtigt at bevare cykelstien langs vejen, da den er en vigtig transportmulighed for cyklister i området. Derudover bør hele motorvejen overdækkes for at mindske støjgenerne og samtidig udnytte overdækningen til vedvarende energiproduktion.

Jeg vil også gerne opfordre til at undersøge muligheden for at omlægge motorvejsbroen til Amager til en tunnel i stedet. Dette vil både sikre bedre fremkommelighed til Kalveboderne og mindske støjgenerne for de omkringliggende beboere.

Jeg håber, at I vil tage mine argumenter i betragtning i jeres beslutning om Amagermotorvejens udvidelse.

Med venlig hilsen,

Christina Nørregaard Holmquist

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: ann-louise Uhlmann (ann_lou_uhlmann@hotmail.com)
Titel: Høringssvar ang. Udvidelsen af Amager motorvejen.
Sendt: 14-01-2024 09:08

Hej

Jeg har som så mange andre skrevet høringssvar til alle de andre instanser som vi har skulle for af blive "hørt". De andre gange er vi ikke blevet hørt og nu skal vi så skrive her... Tiden bliver trukket og i kører folk trætte.... Det minder mig lidt om mange af de historier jer hører fra folk der er syge og er i arbejdsprøvning..... Det er virkelig sørgeligt.

Vi lever på papiret i et demokratisk velfærdssamfund..... Og mange politikere går til valg på grøn omstilling m.m.

Men synes meget klinger hult....

Her i Hvidovre med udvidelsen af motorvejen er det påvist hvor meget støjen påvirker mennesker og natur, og det er stadig penge og magt der vinder. Det er så sørgeligt som det kan blive. Os der bor her er påvirkede nok af den støj der allerede er der, som har været tiltagende de sidste 10 år. Hvis det så bliver værre, så skal vi til at flytte, rive vores børn ud af deres sociale netværk.

Ellers skal vi blive og blive syge af påvirkningerne. Det rammer så statskassen i røven da vi så bruger pengene der. I bliver nødt til at se det store billede, tænke på mennesker og natur. Ikke penge og magt.

Jeg prøver at være og opdrage mine børn med at man skal være mod andre som man gerne vil have de skal være mod en selv....

Spørge jeg selv. " Hvad hvis det var i min baghave? Hvad gør støj ved mig? Og hvor vigtigt er natur for mig og verden."

Hvis dette stykke skal udvides som det jo ser ud til at det åbenbart skal, så er en nedgravning eller overdækning et minimum af det der må gøres. I bliver nødt til at finde de penge der skal til eller spare sammen til det.

Jeg kan nævne flere "projekter" hvor det kunne have været mere gennemarbejdet og hvor der kunne have været sparet rigtig mange penge.

Der er IT systemer, bygninger der bliver dyrere og ikke er optimale m.m.

Jeg beder jer bare om igen, se nu det store billede og tænk på mennesker og natur.

Hilsen Ann-Louise Uhlmann

Sendt fra [Outlook til Android](#)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Rasmus Avnskjold (avnskjold@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr.: Udvidelse af Amagermotorvejen
Sendt: 15-01-2024 12:37

Høringssvar vedr. udvidelse af Amagermotorvejen

Som borger i Hvidovre Syd mener jeg, at der ved en udvidelse af Amagermotorvejen fra 6 til 10 spor, bør prioriteres en ordentlig og reel støjløsning frem for de støjskærme, der lægges op til i Vejdirektoratets aktuelle forslag.

Støjniveauet i området er allerede i dag så højt, at det ofte ligger over de tilladte grænseværdier i store dele af kvarteret. Vi har boet på Stentoftevej i 11 år, og det er markant så meget mere vi kan høre den konstante summen af trafikstøj nu, end vi kunne da vi flyttede ind. Der er sket en tydelig forværring af støjniveauet. Vi har ganske enkelt færre dage i haven nu end tidligere – dette er en direkte konsekvens af det høje støjniveau fra Amagermotorvejen.

Selve udvidelsen har jeg forståelse for. Men jeg mener, at der i forbindelse med udvidelsen er behov for en nedgravning eller overdækning af motorvejen. I det omfang, at motorvejen ikke overdækkes – eller på passager uden overdækning – mener jeg, at de støjskærme, der sættes op som minimum skal være forsynet med lydabsorberende materiale på den side af skærmene, der vender mod vejbanen.

Yderligere er det vigtigt, at hvis Amagermotorvejen ikke overdækkes i første omgang, at de støjværn, der så etableres, bliver etableret på en måde, så de ved en senere lejlighed kan bære en overdækning – gerne med solceller.

Endelig er det helt uforståeligt, at de nye til/frakørselsramper, der planlægges, skal føres over motorvejen (ved hhv Helseholmen og Hammerholmen). Det virker absurd at flytte tung lastbilstrafik op i formentlig 10-15 meters højde med den konsekvens, at støjen spredes over et langt større område end nødvendigt. Disse tilkørsler bør føres under – og ikke over – motorvejen. Hertil kommer min bekymring over de helbredsmæssige konsekvenser og dårligere indlæring for elever på Langhøjskolen, som er nævnt i flere andre høringssvar i forbindelse med Vejdirektoratets høring.

Med venlig hilsen
Rasmus Avnskjold
Stentoftevej 30, 2650 Hvidovre

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Kennit Ziegler (kennit52@gmail.com)
Titel: Trafikstøj på Amagermotorvejen.
Sendt: 14-01-2024 12:27

Jeg må på det kraftigste opfordre til at udfører en bedre støjsikring af Amagermotorvejen, når den øges med to spor, helst med en overdækning og støjskærm på begge sider af broen over sejlrenden. Selvom det tager udsynet til Københavns tårne og Kalveboderne, som det hedder i en rarport fra Vejdirektoratet. (man kan vel næsten ikke nyde udsigten med 90 km i timen ?)

Da man i sin tid byggede broen over sejlrenden, var det økonomien der var afgørende og det blev en bro i stedet for en tunnel. Vi har derfor måtte leve med den støjen fra en meget befærdet motorvej i mange år. Jeg håber derfor at man denne gang udfører en udvidelse som både miljøet og borgerne på begge sider af motorvejen kan leve med og argumentet om at støjsikringen bliver bedre, fordi der ingen støjsikring er nuværende tidspunkt ikke holder.

Med venlig hilsen K Ziegler, Tavlekærvej 10, 2650 Hvidovre



Teknik- og Miljøforvaltningens høringssvar til lov om udbygning af Amagermotorvejen E20

Indledning

Teknik- og Miljøforvaltningen d. 15. december 2023 modtaget en ekstern høring af Transportministeriet om forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen. Før dette har Teknik- og Miljøforvaltningen modtaget en høring fra Vejdirektoratet d. 18. september 2023 om en miljøkonsekvensvurderingen af udbygningsprojektet for E20 Amagermotorvejen (TMFs svar er vedhæftet). Teknik- og Miljøforvaltningen har foruden disse, bemærkninger til udledning af vand, naturbeskyttelseslovens §3-områder og trafik.

Udledning af vand

Vi konstaterer, at det ved anlægsloven fortsat er en kommunal opgave at meddele udledningstilladelser og tilladelser efter vandløbsloven. Københavns Kommune gør i den forbindelse opmærksom på, at vi ved meddelelse af udledningstilladelser af hensyn til lige behandling af forskellige ansøgere vil behandle ansøgningerne ud fra Københavns Kommunes praksis. Det fremgår af bemærkningerne til anlægsloven, at der kan være overskridelser af miljøkvalitetskravene i det vand, der ønskes udledt. Når Københavns Kommune behandler ansøgninger om udledningstilladelse, sker det med afsæt i den kombinerede metode. Det betyder, at hvis vandområdet hvortil udledningen sker, eller nedstrømsliggende vandområder, kræver det, vil der blive stillet skærpede krav i forhold til almindeligt anerkendt BAT, som fx våde regnvandsbassiner. Det er således ikke sikkert, at der kan meddeles tilladelse til udledning fra våde regnvandsbassiner. Mere avanceret rensning kan være påkrævet.

Det fremgår ligeledes, at den samlede vandmængde, der skal afledes fra vejarealet, øges som følge af udvidelsen. Dog sikres det ved udvidelse af de eksisterende bassiner, at den nuværende udledning i l/s fastholdes. Det fremgår, at der blandt andet vil være tale om forøgelse af den udledte vandmængde til Nordre Landkanal, som hører under det private pumpelag 'Vestamager Pumpedigelag'. En sådan ændring kan kræve en fornyet tilladelse efter vandløbslovens bestemmelser.

15. januar 2024

Sagsnr.
2024-0006013

Dokumentnr.
2024-0006013-9

Sagsbehandler
Marie Møller Bertelsen

Bygge-, Parkerings- og Miljø-
myndighed
Virksomheder og VVM

Njalsgade 13
Postboks 380
2300 København S

E-mail
YX9B@kk.dk

EAN nummer
5798009809452

I den forbindelse skal Københavns Kommune sikre, at der foretages en fuld hydraulisk vurdering ift. de relevante recipienter, herunder om det med det eksisterende system kan accepteres, at der udledes en øget vandmængde og en evt. ekstra belastning af systemet, hvis der er overløb fra bassinerne.

Hvis der opstår behov for udledning af vand i forbindelse med nedlægning af fjernvarmeledninger, skal der ansøges om udledningstilladelse (Miljøbeskyttelsesloven §28). Hvis der skal kunne meddeles udledningstilladelse, kan der være behov for rensning, da der er jordforurening i området.

Naturbeskyttelsesloven §3-områder

Der er kortlagt § 3-områder iht. naturbeskyttelsesloven på Kalvebod Fælled lige op til motorvejstraceet. Hvis projektet berører disse arealer, vil de kunne forhindre projektet. § 3-områder er omfattet af et forbud mod at foretage tilstandsændringer. Udkastet til anlægslov undtager ikke projektet fra disse naturbeskyttelseslovens § 3 med tilhørende dispensationsparagraf. Anlægslovens § 5, stk. 1 burde, hvis projektet berører § 3-områder, også medtage naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 2.

Trafik

Københavns Kommune vil gerne kvittere for, at det i lovforslaget foreslås opsat en skærm mellem motorvejen og cykelstien på Kalvebodbroerne, med henblik på at beskytte cykeltrafikken mod opsprøjt og vindtryk fra vejtrafikken. Det er positivt, at der nu er lagt op til forbedringer for brugerne af supercykelstien. Miljøkonsekvensvurderingen for udvidelsen af Øresundsmotorvejen blev sendt i høring på et senere tidspunkt end Miljøkonsekvensvurderingen for Amagermotorvejen, men Københavns Kommune bemærker, at det i Miljøkonsekvensvurderingen for udvidelsen af Øresundsmotorvejen fremgår, at "I forhold til nuværende situation stiger støjen, på grund af stigninger i trafikmængden, op til 75 pct., der alt overvejende skyldes øvrige projekter som for eksempel udvidelsen af Amagermotorvejen" (afsnit 1.1.4).

Københavns Kommune har i høringssvaret for udvidelsen af Øresundsmotorvejen rejst en bekymring for det stigende antal støjbelastede og stærkt støjbelastede boliger langs Øresundsmotorvejen pga. den forventede trafikudvikling, som bl.a. skyldes udvidelsen af Amagermotorvejen jf. Sund & Bælts miljøkonsekvensvurdering, og opfordrer til, at der undersøges en bredere vifte af supplerende løsninger til reduktion af støjen end reduktion af hastighed og støjreducerende slidlag. F.eks. højere støjskærme, overdækningsmuligheder, yderligere hastighedsnedsættelser, m.m.

Venlig hilsen
Marie Møller Bertelsen
Akademiker

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: 0 0 (seasportsmedicine@gmail.com)
Titel: indsigelse mod udbygelse af Amagermotorvejen
Sendt: 14-01-2024 11:59

Til

I henhold til at Amagermotorvej formodentligt udbygges, anmodes der om at man opsætter lydtætte vejværn eller laver en tunnel, så man skærmer for støj for de mange tusinder, der bor både tæt og længere fra vejen, men som hører vejen og generes af støjen fra den dagligt allerede.

Jeg har oprindeligt indsendt ønske om dette. Ønsket om at man ikke udbygger motorvejen, stå stadig ved magt.

Dette da støjgenerne fra vejen, dagligt, allerede er meget betydelige, og en yderligere udbygning, vil forværre støjen, som mange gange ugentligt inklusive om natten, er meget forstyrrende for samtale og søvn. Tillige er der er rigt fugle- og dyreliv, som vil blive yderligere berørt at udbygningen.

Overdækning af motorvejen anmodes der om, gerne fuldt ud og klimamæssigt bør man tænke i solpaneler eller lignende, dog men hensyn til genskin til gener for beboere og dyreliv.

mvh
Lillan Tobin

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: info@seawhite.dk (DANNY@SEAWHITE.DK)
Titel: Udbygning af Amagermotorvejen
Sendt: 14-01-2024 11:52

Motorway expansion is a health hazard without noise reduction measures:

Living in Hvidovre, we currently have to shut our windows at night to sleep through the noise created by the motorway and especially the bridge. We only get relief a few days a year when the wind blows the right direction. Firstly I would question the need for the expansion in the first place. We look at the bridge every day and queues are rare, certainly no different from other stretches of motorway. However if expansion is to take place, it should only happen with full noise reduction measures along the 10 lane stretch, especially the bridge. You are playing with the health of many citizens in Hvidovre. Sleep is the first step to a healthy lifestyle, by disturbing this you are creating extra social and health costs not factored in to your spreadsheet, which primarily looks at saving someone 5 minutes on the way to work... No expansion, or in the very least, protect the people that were here before the extra lanes!!

Mvh
Daniel Tobin
Hvidovre Strandvej 83

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jens Torp (jtorp1@gmail.com)
Titel: Høringssvar til lovforslag om udbygning af E20 Amagermotorvejen
Sendt: 14-01-2024 19:55

2023-4558

Udvidelsen af amagermotorvejen vil trods de skitserede støjskærme stadig medføre at adskillige tusinde husstande vil have væsentlig negativ påvirkning af støj ifølge Jeres eget materiale for lovforslaget. For meget støj har en negativ sundhedspåvirkning med øget risiko for forskellig sygdomme. Støj kan også påvirke negativt indlæringssevnen hvilket er et vigtigt aspekt i dette tilfælde da der ligger en skole (Langhøjskolen) tæt på motorvejen. Projektet bør således have endnu mere fokus på støj og hvad der kan gøres for ikke blot at undgå en yderligere støjpåvirkning efter udvidelsen men også reducere de nuværende potentielt undervurderede støjgener. Det nuværende projekt indeholder en løsning med støjskærme men udover at støjskærmene har en begrænset effekt på støjen, så påpegede Vejdirektoratet selv under et tidligere borgermøde om udvidelsen, at støjskærme i nogle tilfælde blot vil "flytte" støjgenerne længere væk fra motorvejen idet støjen vil bevæge sig over støjskærmen (og de boliger der måtte være tættest på motorvejen) men at støjen så vil "falde" ned på jorden igen længere fra motorvejen og dermed blot ramme boliger længere væk som måske ikke i dag er plaget af støjgener i samme grad. Projektets skitserede løsning med støjskærme bør derfor ændres til en overdækning af den landfaste del af motorvejen kombineret med en tunnel under Kalveboderne i stedet for den nuværende bro. I forhold til eventuelle yderligere anlægsomkostninger dette måtte medføre så kan en overdækning kombineres med produktion af vedvarende energi fra solceller og en tunnel kan tænkes ind i arbejdet relateret til stormflodssikring af området. Indførelse af road pricing kunne også være en mulighed for dækning af evt. yderligere omkostninger.

Venlig hilsen

Jens Torp

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: slj@insightsradar.com (slj@insightsradar.com)
Titel: Høringssvar: Vedrørende udvidelsen af Amagermotorvejen
Sendt: 14-01-2024 19:26

Vedrørende udvidelsen af Amagermotorvejen ønsker jeg at udtrykke min modstand og dybere overvejelser baseret på følgende argumenter:

1. Miljømæssige Bekymringer:

I en tid præget af øget fokus på miljøet og CO2-reduktion er udvidelsen af en motorvej en kontraproduktiv handling. Selvom en udvidelse af veje kan synes at lindre trafikproblemer, fører det ofte til mere biltrafik, hvilket er i direkte modstrid med vores nuværende bestræbelser på at begrænse individuel bilkørsel. Øget kapacitet kan potentielt gøre bilkørsel mere attraktiv ved at mindske trafikøer og køtid. For at fremme bæredygtig transport og reducere bilafhængighed bør vi i stedet overveje investeringer i kollektiv transport, fremme cykling og tilskynde til deling af køretøjer som mere hensigtsmæssige alternativer.

2. Støjproblemer:

Området omkring Amagermotorvejen lider allerede under betydelig støjforurening, og en udvidelse af motorvejen vil forværre denne situation yderligere. Ifølge Vejdirektoratets miljøkonsekvensrapport vil mere end 8.000 boliger være støjbelastede. Støj har en direkte indvirkning på beboernes livskvalitet, og det er uacceptabelt at introducere yderligere trafik i et område, der allerede er hårdt ramt. Det er nødvendigt at prioritere beboernes velvære ved at modarbejde tiltag, der forøger støjniveauet.

3. Manglende Kreativitet og Bæredygtighed:

Den foreslåede udvidelse mangler nyskabelse og fokus på bæredygtighed. Traditionelle tilgange, der blot udvider eksisterende infrastruktur, går glip af mulighederne for at indføre innovative og grønne løsninger. For eksempel kunne man overveje at indkapsle motorvejen og integrere solpaneler som en energiproducerende struktur. Denne tilgang har vist sig at være vellykket i andre byer og kunne positionere København som en pioner inden for bæredygtig byudvikling. Ved at omfavne sådanne kreative løsninger kan projektet ikke kun opfylde transportbehovene, men også bidrage positivt til miljøet og byens image.

Afslutningsvis opfordrer jeg til at overveje disse dybere aspekter og søge alternativer, der ikke kun løser trafikudfordringerne, men også fremmer bæredygtighed, beskytter beboernes trivsel og placerer København som en progressiv og miljøbevidst by.

Mvh

Søren Lundsgaard Jensen
Krebsevej 35
2650 Hvidovre



Søren Lundsgaard Jensen
Grundlægger og CEO

+45 30 35 80 81

slj@insightsradar.com

www.insightsradar.com



Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: jannie og paul hellstrøm og stühler (jannieogpaul@gmail.com)
Titel: høringssvar til transportministeriet ved. udbygning af amagermotorvejens udvidelse
Sendt: 14-01-2024 13:09

Jeg vil gøre indsigelse mod udbygningen af amagermotorvejen. som borger der bor op til amagermotorvejen betyder udvidelsen, at vi nu kan se ind i en fremtid, hvor vi lever med et højt niveau for støj og forurening, snart kan se frem til yderligere væsentlige gener i form af mere støj og forurening fra:

1. motorvej der udvides med to spor i hver retning og som bevirker en 10-sporet motorvej i vores baghave uden tilstrækkelig støjdæmpning
2. at der etableres en frakørselsrampe til Avedøre Holme, der slår en stor sløjfe ind i vores engareal, som giver endnu en konsekvens idet vores rekreative områder indskrænkes betydelig idet rampen stjæler et stort stykke af vores natur foruden at rykke trafikken og støjen tættere på vores boliger.
3. sidst men ikke mindst så lægger projektet op til at der kun sker begrænset støjdæmpning af Kalveboderne. Det vil være rettidig omhu, at planlæggerne kigger hele vejstrækningen igennem også i forhold til afskærmning af tilførselvejene - det vil ikke være tilstrækkeligt kun at se på selve motorvejsstrækningerne. Det kan betyde en dyrere og større løsning, når man skal have dæmpet de afledte virkninger af den øgede mængde støj og luftforurening.

Ud over de sundhedsskadelige effekter for beboerne i området (8000 mennesker bliver direkte påvirket!) er der, de økonomiske konsekvenser i form af faldende boligværdi,, som beboerne ikke har til udsigt at blive kompenseret for. Penge vil dog ikke kunne hjælpe på problemerne. trafikstøj og forurening er dokumenteret sundhedsskadelige og det rammer vores boligområder, vores skoler, vores børn og ikke mindst fritidsområderne.

hilsen Jannie Hellstrøm

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: AGN (agnorup@gmail.com)
Titel: Høringssvar Amagermotorvej
Sendt: 14-01-2024 13:05

Send Høringssvar ifm udvidelse af Amagermotorvejen

Vi har i 43 år boet tæt på Hvidovre Havn. De første år var der ingen motorvej og ingen Kalvebodbro. En tid i fred og ro, uden nogen form for støj. Efter motorvejen og broen er blevet etableret, er støjen herfra blevet værre og værre. Der er nu en konstant larm. Når den er værst vælger vi at gå ind og lukke døren. Ret ærgerligt når man gerne vil være udendørs - både for at nyde sin have og de aktivitetsmuligheder der er i området.

Udvidelsen af motorvejen, og med det planlagte støjværn ,vil stadig overskride støjgrænsen fra Miljøministeriet og dermed stadig udgøre en væsentlig gene i vores hverdag.

Motorvejen og især broen (hvor støjen uhindret kan gå hen over vandet) skal overdækkes t fra min iPhone

Den 15. januar 2024

Til Transportministeriet/Folketinget
trm@trm.dk og arp@trm.dk

Høringssvar vedr. udkast til forslag til Lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen.

Transportministeriet har den 15. december 2023 offentliggjort høring over forslag til Lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen, ref. nr. 2023-4558.

Jeg har følgende bemærkninger til udkastet:

Det fremgår af Vejdirektoratets resumé af miljøkonsekvensvurderingen (s. 4), at "Støjberegningerne viser, at store områder langs motorvejen vil opleve en betydelig støjreduktion ved gennemførelsen af udbygningsprojektet, og at antallet af støjbelastede boliger over 58 dB vil blive reduceret med mere end 3.500 boliger".

Det fremgår imidlertid uddybende af Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurdering, hovedrapporten, (s. 19-20), at "*Støjpåvirkningen i området vil dog stadig som helhed vurderes som værende en væsentlig negativ påvirkning, da der i området vil være over 8.000 støjbelastede boliger.*" Dette er gengivet i lovforslagets punkt 9.7.3.

Som "afværgeforanstaltning" står der i lovforslaget, at der etableres en støjisoleringsordning til støjbelastede boliger (>63 dB), hvor lydisoleringen typisk omfatter udskiftning af vinduer og forbedring af facaden for at reducere det indendørs støjniveau.

Amagermotorvejen er en af Danmarks mest belastede motorvejsstrækninger, og vi er i dag 11.570 boliger, skoler og institutioner, der i årevis har kæmpet med øget trafik og et stigende, massivt støjniveau, uden at der er taget initiativ til at afhjælpe problemet. Udbygningen betyder, at man afhjælper støjen for 3.573 boliger, men med de foreslåede støjdæmpende tiltag vil der stadig være over 8.000 boliger med et støjniveau, som er over både Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for støj på 58 dB og langt over WHO's anbefaling på 53 dB. Og beboere i de mest støjbelastede boliger kan fremover sidde indendørs - bag de "afværgeforanstaltede", støjisolerede vinduer - året rundt.

Det er derfor, vi nu reagerer, for der må i forbindelse med udbygningen, kunne tænkes mere borgervenligt og langsigtet.

Jeg vil derfor spørge transportministeren og Folketinget, om I helt har underlagt jer "trafikmafiaen" og ikke bekymrer jer om de konsekvenser, som støj fra en motorvej medfører? Og om I vil sidde overhørig, at der er over 8.000 boliger og langt flere borgere, der - på trods af de foreslåede støjdæmpende tiltag - skal have sin dagligdag i et område, hvor støjpåvirkningen vurderes som havende en *væsentlig negativ påvirkning*?

Vi, der bor her, kører ikke nødvendigvis i en lastbil, der skal fragte gods fra Tyskland til Avedøre Holme. Vi kører heller ikke alene i en personbil på vej fra Sjælland til et arbejde på Amager eller i Sverige. Ingen af disse bilister vil have tanke for, hvem der har foranlediget, at de efter udbygningen kan komme 2 minutter hurtigere frem. Men vi, der bor i området, og som er naboer til en af Danmarks mest belastede motorveje, oplever støjen og vil genkalde, hvem der har ladet os i stikken.

Ikke alene ødelægges vores natur af en 10 sporet motorvej, til- og frakørsler, og en 9 meter høj beton "øgebæ". Vi skal yderligere belastes af støjen.

Det er bekymrende at erfare, at vores politikere på den ene side diskuterer og prioriterer ressourcer til en hårdt belastet sundhedssektor, mens de på den anden side ikke anlægger et helhedssyn og tænker langsigtet i forebyggelse af de støjrelaterede sygdomme, som vi i området allerede nu mærker, og som forskningen har dokumenteret.

Der er under 3 år til et Folketingsvalg, og det videre arbejde med høringsudgaven og lovforslaget vil blive fulgt tæt.

Over 8.000 boliger, dvs. langt over 8.000 stemmeberettigede borgere, vil hver dag før, under og efter udbygningen af Amagermotorvejen blive mindet om, hvilke partier og hvilke politikere, der seriøst og konkret har arbejdet for at mindske de støjgener, som udbygningen vil medføre, hvis lovforslaget vedtages i sin nuværende form.

Jeg håber derfor, at der findes politisk vilje til at finde effektive støjdæmpende løsninger, så støjniveauet efter udbygningen er bragt ned til som minimum Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi.

Med venlig hilsen

Pia thor Straten
Krebsevej 23
2650 Hvidovre

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Anders Kaare Pedersen (anderskaarepedersen@gmail.com)
Titel: Høringssvaret om udvidelse af Amagermotorvejen
Sendt: 15-01-2024 11:43

Jeg er ikke imod en udvidelse af eksisterende motorvejsnet, og jeg er også opmærksom-, og indstillet på, at det eksisterende motorvejsnetværk ad åre må give øget trafik og dermed øgede støjgener for os, der har bosat os i nærheden af motorvej.

Jeg er tilgængæld stærkt imod en udvidelse af Amagermotorvejen, uden tilstrækkelig kompensation i forhold til støjvæn.

Og jeg er uforstående, hvis man alene af økonomiske årsager, ikke tager Vejdirektoratets miljøkonsekvensrapport til efterretning og planlægger mere effektive tiltag til støjreduktion end de for nuværende projekterede.

Det er ikke rimeligt, at tusindvis af boliger af borgere skal belastes ud over Miljøministeriets grænser for støj. Jeg håber, at Folketinget i behandling af lovforslag, tager borgernes helbred-, og Miljøministeriets konklusioner til efterretning, og etablerer tilstrækkelige støjvæn, og også overvejer en løsning med overdækning. En overdækning, der eventuelt kunne kombineres med løsninger for vedrørende og miljørigtig produktion af el.

Hilsen

Anders Kaare Pedersen
Strandby Alle 58, 2650 Hvidovre

HØRINGSSVAR
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Sendt til e-mail:
trm@trm.dk og arp@trm.dk

Formandssekretariatet
Emil Drevsfeldt Nielsen
Erhvervspolitisk chef
Telefon +45 2229 3521

emni@danskmetal.dk
danskmetal.dk

15. januar 2024

Høringssvar til Høring over udkast til forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen

Dansk Metal takker for muligheden for at indgive bemærkninger til Transportministeriet til *Høring over udkast til forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen*.

Trængsel flere steder på vores vejnet viser hvordan, at centrale strækninger på vores vejnet er presset til det maksimale. Det skaber udfordringer landet over. For Dansk Metal er det dog vigtigt, at vores infrastruktur er med til at binde hele Danmark sammen.

I Dansk Metal er vi derfor særdeles positive over for Infrastrukturplan 2035 fra juni 2021. Planen er med til at sikre en nødvendig udbygning af vores vejnet, så det kan håndtere det stigende pres fra både private pendlere og godstransport.

Trængsel må ikke være et problem på de danske veje og det er det, når vi kan se at manglende fremkommelighed kan forhindre godstransport og pendlere til og fra arbejde i at komme frem. Det gælder også på strækningen E20 Amagermotorvejen. Her er det nødvendigt med en forbedret fremkommelighed. Derfor hilser Dansk Metal regeringens lovforslag om udbygningen af E20 Amagermotorvejen velkommen, så udbygningen af strækningen kan påbegyndes. Samtidig hilser Dansk Metal velkommen, at der etableres støjafskærmning på dele af E20 Amagermotorvejen og opfordrer myndighederne til i høj grad at tænke støjreducerende tiltag ind i udvidelsen af vejnettet.

Såfremt ovenstående giver anledning til spørgsmål eller kommentarer, står vi til rådighed.

Med venlig hilsen

Emil Drevsfeldt Nielsen
Erhvervspolitisk chef

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Daniel William Nielsen (daniel@produktionen.dk)
Titel: NEJ TAK, til udviddelsen af E20 amagermotorvejen - Stop støjforureningen i Hvidovre syd.
Sendt: 15-01-2024 10:17

NEJ TAK, til udviddelsen af E20 amagermotorvejen uden overdækning eller nedgravning!

Omfattende viden og forskning viser meget alvorlige sundhedsmæssige konsekvenser ved at blive udsat for vedvarende støj. **Det er en trussel mod folkesundheden.**

Trafikstøj er sammen med passiv rygning vores næststørste miljøproblem!
Det kan man ikke lukke øjnene for.

Vores børn går i vuggestue, børnehave og skole lige her, midt i Hvidovre syd.
Støj kan give vores børn indlæringsvanskeligheder og i værste fald kan de blive syge af stress.

Institutionerne vil blive væsentlig mere påvirket af støj fra E20 Amagermotorvejen,
det hører ingen steder hjemme!

Vi vil gerne færdes i vores private ejendom uden støj, det er vores hjem, vi bor her!

Vi vil ikke leve med øget støj fra E20 Amagermotorvejen, NEJ TAK.

De bedste hilsner

Daniel William Nielsen
Strandegårdsvej
2650 Hvidovre

NOTAT

HØRINGSSVAR - LOV OM UDBYGNING AF E20 AMAGERMOTORVEJEN

Energinet takker for muligheden for at komme med kommentarer til de foreslåede ændringer til forslag til udbygning af E20 Amagermotorvejen.

Energinet har gennemgået lovforslaget med fokus på de emner, der har særlig betydning for Energinet, og har målrettet kommenteringen til disse.

1. Energinets bemærkninger

1.1 Energinet Eltransmission

Omlægning af el-transmissionskabler/ledninger

Følgende fremgår af bemærkningerne:

9.13.2 Påvirkning af ledninger

Amagermotorvejen ligger i transportkorridoren, og har derfor følgeskab af bl.a. store el- og gastransmissionsledninger. I de fleste tilfælde har det været muligt at udforme og placere regnvandsbassiner og ramper, så berøring af disse ledninger undgås, men det forventes nødvendigt at omlægge flere store el-transmissionskabler vest for Gl. Køge Landevej. Flytning og sikring af ledninger vil ske efter dialog og aftale med ledningsejerne.

Energinet anmoder i den forbindelse anlægsmyndigheden om at kontakte Energinet ift. at få planlagt omlægningen af el-transmissionskablerne.

Hjemmel til afledte ledningsomlægninger

Energinet har ikke hjemmel til at ekspropriere til omlægning af eltransmissionsanlæg grundet et vejprojekt. Hvis vejloven ikke giver Vejdirektoratet hjemmel til at ekspropriere til omlægning af ledningsanlæg, bør nærværende anlægslov derfor indeholde hjemmel til de afledte ledningsomlægninger. Således kan rettighedserhvervelse til afledte ledningsomlægninger sikres gennem ekspropriationsprocessen til selve motorvejsprojektet, hvis ledningsejer ikke kan indgå frivillig aftale med lodsejer. Hjemlen til afledte ledningsomlægninger skal gælde både indenfor anlægslovens projektområde samt udenfor.

Der bør tilføjes: Anlægsmyndigheden forestår udarbejdelse af miljøkonsekvensvurdering vedr. det samlede projekt inkl. afledte ombygninger herunder ledningsomlægninger og kumulative effekter.

(Energinet udarbejder projekt-/arbejdsbeskrivelse, tegninger, kortbilag m.v. for Energinets ombygninger foranlediget af vejprojektet til brug for Vejdirektoratets samlede miljøkonsekvensvurdering. Hvis miljøkonsekvensvurderingen allerede er gennemført, må der laves supplerende miljømæssige vurderinger.)

1.2 Energinet Gastransmission

Energinet Gastransmission, som er et selskab i Energinet koncernen ejer og driver det danske gastransmissionsnet (tidligere benævnt "naturastransmissionsnettet").

Gastransmissionsnettet er kritisk infrastruktur og et udfald af en transmissionsledning vil på pågældende sted forhindre at gasforsyningen til de gasfyrede kraftværker nær København, en stor del husstande der benytter gas som brændsel til opvarmning, gasforsyningen til det sydlige Sverige samt bygasnettet i København kan opretholdes. Det er derfor afgørende vigtigt at der findes en måde at tilgodese at driften af gastransmissionsnettet kan opretholdes uden afbrud.

Høringsmaterialet har givet anledning til at bemærke 4 problemstillinger, som adresseres nedenfor:

- Udfletning med nye fordelingsveje/kørebaner konflikter med eksisterende gastransmissionsledning på matr.nr. 229a, Avedøre By, Avedøre, hvor Gastransmissionsledningen over en strækning på anslået ca. 300 meter ligger på en placering hvor der vil være fremtidig tilkørselsrampe.
- Udvidelse af vejdæmning ved matr. Nr. 917, Sundby Overdrev, København
- Anodebed på matr.nr. 16a, Avedøre By, Avedøre som ligger i konflikt med den udvidede motorvejs placering.
- Øvrige mindre arealbehov ved fremtidige Stikrydsninger, vejkrydsninger og midlertidige arbejdsarealer.

Generelt for alle nævnte konfliktområder

Den eksisterende gastransmissionsledning er placeret ved statsekspropriation på alle de nævnte placeringer, hvorfor betalingsforpligtelsen til eventuelle ledningsomlægninger eller ændringer af gastransmissionssystemet jf. lovbemærkningerne til anlægslovens kap 4 falder hos Vejdirektoratet som anlægsmyndighed for motorvejsudvidelsen.

Vedrørende Udfletningen med nye fordelingsveje på matr.nr. 229a, Avedøre By, Avedøre.

Konkret vurderes det på baggrund af VDs kortbilag at der vil være en strækning over 300 meter, hvor gastransmissionsledningen vil ligge næsten parallelført med fordelingsvejene og i et stort omfang under de foreløbigt projekterede kørebaner. Da gastransmissionsledningen ligger med fuld tilstedeværelsesret vil det betyde at denne ret opretholdes efter vejanlæg da ledningen er "først i tid". Senere eventuelle frigravninger og serviceringer af gastransmissionsledningen vil derfor tilføje en del ulempe for trafikafviklingen hvilket anses for uønsket af både Energinet Gastransmission og VD. Der henstilles derfor til at der ændres på projekteringen af fordelingsvejene, således at konflikten undgås, alternativt at anlægsloven tilrettes for at åbne for mulighed for rettighedserhvervelse til omlægning af gastransmissionsledningen senest samtidig med areal- og rettighedserhvervelse til motorvejsudbygningen.

Derfor ser Energinet Gastransmission frem til, at VD tager kontakt for en konkret drøftelse af mulighederne for enten sameksistens mellem gastransmissionsledning og fordelingsveje på matr.nr. 229a Avedøre By, Avedøre: Alternativt bør tilvejebringelse af rettigheder til for om-lægning af gastransmissionsledningen over et stykke på ca. 300-350 meter indgå i anlægsloven.

Vedrørende udvidelse af vejdamning på Kalveboderne/Sundby Overdrev.

Gastransmissionsledningen er anlagt med casingrør/foringsrør, der beskytter ledningen mod større jordlast under vejdamningen på Sundby Overdrev, København. Foringsrøret løber fra matrikelstel mellem matr.nr. 917/7000a på motorvejens nordside og matrikelstel mellem matr.nr. 7000a Sundby Overdrev, København /1a, Koklapperne, Tårnby. Af kortbilag på VDs hjemmeside er det ikke tydeligt at se hvor udbygningen af vejdamningen skal foregå, men det synes at være tilfældet at udbygningen/terrænændringen holdes indenfor den nuværende vej-matrikel. Derfor virker det ikke umiddelbart som at der vil være behov for en ændring af gastransmissionsledningen på det pågældende sted, men Energinet Gastransmission ser frem til at drøfte dette med VD.

Vedr. anodebed på matr.nr. 16a, Avedøre By, Avedøre

Det nuværende anodebed er placeret, hvor der vil blive anlagt fordelingsvej, hvorfor det forventes flyttet på anlægsmyndighedens omkostning.

Øvrige bemærkninger

På matr. Nr. 43 gl, Avedøre By, Avedøre er der placeret en midlertidig arbejdsvej tilsyneladende lige ovenpå gastransmissionsledningen - dette bør ændres af hensyn til driftsvilkår for ledningen.

På matr.nr. 43 gl, Avedøre By, Avedøre er der markeret en permanent arealovertagelse ved "Mågestien" hvor gastransmissionsledningen krydser stien. - Det forventes umiddelbart, at der ikke sker ændringer på stiens kote eller udformning, hvor den krydser gastransmissionsledningen, men at arealerhvervelsen udelukkende er af administrative hensyn.

Hvis nærværende høringssvar giver anledning til spørgsmål eller noget ønskes uddybet, kan Energinet kontaktes på myndighed@energinet.dk

Med venlig hilsen



Sisse Guldager Larsen
Energinet Myndighedsenheden

Kære transportministerie

Jeg vil gerne sende et høringssvar til jer angående udvidelsen af Amagermotorvejen.

Jeg bor i det berørte område i Hvidovre med min familie – jeg har tre børn, der alle går eller skal på Langhøjskolen, og det er især deres hverdag, jeg er nervøs for. Undersøgelser viser jo, at støjen vil stige yderlig i vores område, og det er allerede slemt nok. Når børnene leger ude, laver sport og er udenfor i fritiden, er der allerede nu meget støj, der ligger som et tungt bagtæppe af uroliggørende lyde.

Det samme gør sig gældende, når vi opholder os i vores hus – har vi åbne vinduer, kan vi høre vejen. Og i haven er det et konstant forstyrrende lydtæppe, der ødelægger den ro, der skal til i alle menneskers liv for at genoplade og yde på blandt andet arbejdsmarkedet...det kan vi få, hvis vi tager et støjværn på. Hvis motorvejen udvides, tør jeg ikke tænke på, hvordan det bliver.

Jeg tror, flere vil overveje at sælge deres bolig – ressourcestærke familier, der gør noget godt for en vestegne kommune som Hvidovre. Især de folk, der bor tættere på vejen, kommer til at blive belastet – i dag kan mange slet ikke holde det ud. Og det skal blive værre. Jeg forstår simpelthen ikke, at man i de her klimadage overhovedet overveje den slags løsninger – større veje = flere biler.

Mental sundhed har aldrig været et større emne og problem i vores hverdag – og her spiller støj en væsentlig rolle. Vi har alle brug for en base, hvor vi kan lade op og trække vejret helt ned i maven. Det har vi også brug for i vores familie, og derfor købte vi hus i Strandmarken, på Strandegårdsvej, så vi kan smutte ned og gå tur ved vande, kigge på fuglene og lege på de grønne områder. Og det nyder vi at gøre, selvom snakken altid går på: ”hvis bare her ikke var så meget larm fra vejen”...hvis der ikke var det, ville vi kunne høre fuglene fløjte. Er det sådan, det bliver i fremtiden? Det er der absolut intet sundhed i hverken mentalt eller fysisk, hvilket flere undersøgelser også viser: Mere støj = værre fysik.

Jeg håber inderligt, at hvis I går videre med planerne, at I tænker gode, bæredygtige og fremtidssikre støjreducerende løsninger ind.

Med venlig hilsen

MetteMaje Skøtt
Strandegårdsvej 22

2650 Hvidovre

kontakt@mettemaje.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Judy og Claus Kræmmer (jckraemmer@outlook.com)
Titel: Amagermotorvejen, hørings svar
Sendt: 15-01-2024 08:14

Til Transportministeriet

Vi bor på Strandholms Alle i Hvidovre, og er i dag voldsomt plaget af den støj der kommer fra den massive trafik der er døgnet rundt.

Siden vi flyttede ind i 2003 er støjen blevet mange gange kraftigere år efter år.

Når vi ligger i soveværelset, med lukkede vinduer, kan vi tydeligt høre trafikken.

Når vindretningen er mod os, er det så voldsomt at det er svært at tale i mobiltelefon udenfor.

I forbindelse med den kommende udvidelse har vi svært ved at forstå hele motorvejen ikke bliver overdækket. Som ved Tårnby i sin tid.

Støj er beviseligt skadeligt og nu bliver vejen og trafikken udvidet. Dette burde automatisk betyde at myndighederne tog ansvar for borgerne.

Et støjhegn er kun en halv løsning, der ikke løser problemet.

Overdækning er den eneste acceptable løsning.

Mvh

Claus Kræmmer

Strandholmsalle 51 a

2650

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: taina kramhøft (taina.kramhoeft@gmail.com)
Titel: Høringssvar om Amagermotorvejen
Sendt: 15-01-2024 06:44

Hej

Hermed mit synspunkt ift. udvidelse af Amagermotorvejen.

Området er allerede nu plaget af støj, flere kilometer væk fra motorvejen. Udvidelsen vil kun gøre det værre, da der vil komme mere trafik. Det er svært at nyde sin have en dejlig sommerdag pga. støjen, selv om vi bor ca. 1 km væk.

Der er dyrebare naturområder tæt på motorvejen med fugle, sommerfugle og andet vildt natur, som vi jo i Danmark ønsker at bevare. Udvidelsen vil gøre det sværere for naturen, ikke nemmere.

Vi ved fra studier, at støj er sundhedsskadeligt.

Vi ved, at der er brug for at forurene naturen mindre, ikke mere. Vil vi ikke bygge flere cykelstier og bedre offentlig transport isf mere motorvej?

Der er brug for kraftige tiltag for at mindske trafikstøjen. I hvert fald at sænke hastigheden, sætte ordentlige støjværn med beplantning på begge sider samt overdække vejen med støjdæmpende belægning; løsningen med solceller lyder smart. Specielt broen støjer meget, så der er også virkelig brug for tiltag der. Og i det hele taget ønsker jeg, at udvidelsen bliver droppet, eller i det mindste reduceret kraftigt.

Mvh Taina Kramhøft
Beboer i Hvidovre Syd
Vi er faktisk mange som bor her...

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jens Toudal (jens.toudal.jessen@gmail.com)
Titel: Høringssvar til Lov om udvidelse af Amagermotorvejen.
Sendt: 15-01-2024 00:33

Jeg vender tilbage for at følge op på mit tidligere høringssvar vedrørende den planlagte motorvejsudvidelse, specifikt med fokus på bekymringerne for gående og cyklister på Kalvebodbroen og det tilstødende vejanlæg på Amager.

Det er med forundring, at jeg konstaterer, at lovforslaget om udvidelsen af Amagermotorvejen stadig ikke inddrager cykel- og gangtrafik over Kalvebodbroen i de omfattende forundersøgelser. Det virker nærmest bizart, især i betragtning af projektets omfattende undersøgelser af effekter på naturområder eller støjforhold. Det er bekymrende, at der ikke er konkrete tal for de mange fodgængere og cyklister, der dagligt benytter broen som en vigtig forbindelse mellem Sjælland og Amager.

Projektets beslutning om at inddrage nødsporet til almindelig kørsel rejser yderligere bekymringer. Dette flytter trafikken tættere på den fælles cykel- og gangsti, som allerede er placeret (for) tæt ved motorvejens autoværn, som tydeligt fremgår af visualiseringen fra punkt J. Det er afgørende at forstå, at denne ændring kan føre til farlige situationer, især når man tænker på, at Vejdirektoratet har udpeget Amagermotorvejen som en del af det nationale net for dobbeltrailere på 34 meter. Dette betyder, at fremover kan man møde disse kæmpelastbiler under 1 meter fra cykel- og gangforbindelsen, hvilket skaber en alvorlig sikkerhedsrisiko ved påkørsel af autoværnet, opsprøjt fra kørebanerne, løsrevet last og ikke mindst blanding og vindtryk fra de mange køretøjer.

Det er også blevet bekendtgjort, at Vejdirektoratet forventer, at udvidelsen ikke bliver så dyr som først antaget, hvilket resulterer i et overskud på 175,5 mio. kr. Jeg opfordrer indtrængende til, at disse midler bliver anvendt til at undersøge og forbedre forholdene på supercykelstien. Dette ville ikke blot skabe en mere tryk passage for cyklister og fodgængere mellem Sjælland og Amager, men også demonstrere en forpligtelse til at prioritere sikkerheden og mobiliteten for alle vejbrugere.

Jeg ønsker at gentage og understrege følgende punkter fra mit tidligere høringssvar:

1.Hensyntagen til gående og cyklister: Det er afgørende, at planlægningen og udformningen af projektet tager højde for den aktive brug af Amagermotorvejen af gående og cyklister, og særligt på Kalvebodbroen.

2.Tællinger af gående og cyklende: Regelmæssige tællinger af gående og cyklende på Kalvebodbroen er afgørende for at forstå og reagere på ændringer i trafikmønstre og behov.

3.Bevaring og forbedring af trafiksikkerheden: Trafiksikkerheden for gående og cyklister bør være en prioritet og ikke kompromitteres af motorvejsudvidelsen. Enhver forværring bør afhjælpes med passende foranstaltninger.

4. Inklusion af Supercykelstien Avedøreruten: Udvidelse og forbedring af Supercykelstien Avedøreruten bør være en integreret del af projektet for at styrke cyklernes sikkerhed og opretholde bæredygtig transport.

Jeg håber, at mine bekymringer og forslag bliver taget i betragtning i den videre planlægning og gennemførelse af projektet. En åben dialog og samarbejde er afgørende for at sikre, at vi opnår en bæredygtig og sikker løsning for alle.

Med venlig hilsen,

Jens Toudal

Strandmarksvej 49, 2650 Hvidovre

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Jan Andersen (ja@ruc.dk)
Fra: Jan Andersen (ja@ruc.dk)
Titel: Høringssvar
Sendt: 14-01-2024 22:12

Høringssvar vedr. Transportministeriets forslag til udvidelse af Amagermotorvejen

Egentlig kan effekten af en sådan udvidelse efter min mening diskuteres set i lyset af erfaringer fra andre udvidelser af motorveje. Ofte har man set at trængselsproblemerne på de udvidede motorveje i løbet af kort tid bliver genskabt, idet udvidede motorveje tiltrækker forøget biltrafik, således at resultatet udelukkende bliver klimamæssige problemer i form af øgede CO2-emissioner og ikke mindste øgede støjproblemer, hvorfor der i stedet for udvidelse burde satses på andre trafikformer, som er mindre klima- og støjbelastende.

Men hvis amagermotorvejen skal udvides bør det ske samtidig med en kraftig reduktion af støjen specielt set i lyset at den nuværende støjbelastning klart overskrider Miljøministeriets grænser for støj, som medfører problemer for både skoler, daginstitutioner, boliger og rekreative områder. Med den kommende Femernforbindelse er der udsigt til endnu mere tung og støjende trafik og dermed endnu større helbredsmæssige konsekvenser for områdets beboere. Det er veldokumenteret, at konstant trafikstøj udgør en betydelig sundhedsskadelig risiko.

Derfor vil en overdækning af Amagermotorvejen være den bedste løsning.

Jeg vil også henvise til forslaget til støjreduktion fra motorveje fra en række borgmestre, (herunder også borgmesteren fra Hvidovre) som kræver at ingen borgere udsættes for sundhedsskadelig trafikstøj efter 2040. Dette kan bl.a. ske via overdækning af motorveje, opsættelse af effektive støjskærme og reduktion af hastigheden på motorvejene.

Jeg formoder at dette borgerforslag har stor chance for at blive vedtaget, hvorfor det klart vil være hensigtsmæssigt at støjkriterierne i dette forslag bliver indarbejdet i vejdirektoratets forslag til udvidelse af Amagermotorvejen, så der bliver overensstemmelse mellem kommunernes og statens målsætninger på dette område.

Venlig hilsen

Jan Andersen (ja@ruc.dk)

Strandbovej 67 B 1.

2650 Hvidovre

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Louise Larsen (louisesoeholtlarsen@gmail.com)
Titel: Støj Amagermotorvejen
Sendt: 14-01-2024 21:56

Det er fuldstændigt vanvittigt, at vi skriver 2024, og det nu er vedtaget at Amagermotorvejen skal have 10 spor. I et område der i forvejen er super belastet i forhold til støj. Vi købte hus i Hvidovre for 3 år siden - da vi så huset, var det åbenbart på en dag med den rigtige vindretning, og vi var mildest talt i chok, da vi flyttede ind og oplevede og stadig oplever, hvor meget larm og støj, der er i vores have og ikke mindst lige ud til vores børns skole, hvor de hver eneste dag bliver udsat for sundhedsskadeligt støj. At motorvejen for det første udvides er en skandale i stedet for at tænke offentlige, grønne løsninger ind, men at der så samtidig på ingen måde er tænkt overdækning ind er helt ubegribeligt. I ødelægger livet for så mange familier, for et område, der har været i rivende udvikling og grønne områder, som i dag er fantastiske, men som ingen jo i fremtiden kan holde ud at færdes på.

Vh Louise

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)

Fra: Simon Kay (simoonkay@gmail.com)

Titel: Høringssvar om udvidelse af Amagermotorvejen

Sendt: 14-01-2024 21:52

I en tid, hvor vi står over for massive udfordringer med klimaet og er nødsaget til at fremme bæredygtig udvikling, er det vigtigt at overveje, hvordan udvidelsen af en motorvej passer ind i disse overordnede målsætninger. Hvis I sidder og tænker over, hvordan et projekt som dette passer ind, kan jeg klart og tydeligt sige, at det gør det ikke! En udvidelse af Amagermotorvejen er ikke bæredygtigt, og hverken teknologi eller hockeystave kan løse de udfordringer og skadevirkninger, der er forbundet med dette projekt.

Derudover siger al logik at mere vej vil medføre flere biler og en stigning i trafik vil forårsage betydelig støjforurening med sundhedsmæssige konsekvenser for beboerne i Hvidovre Syd, børnene på Langhøjskolen og alle de mennesker, der ønsker at nyde naturen i Kalvebod. Dobbelt dårligt.

Med dette høringssvar gør jeg mig ingen forhåbninger om at stoppe projektet – fordi tid og penge vægtes for højt i Samfundet. Dog opfordrer jeg jer nøje til at overveje innovative løsninger for at forbedre sundheden og livskvalitet for overnævnte og imødekomme de klimaudfordringer, som vi allerede nu lider under.

Indtænk dog en overdækning af motorvejen, vær et grønt foregangsland og tag jeres ansvar på jer. En overdækning kan reducere trafikstøj betydeligt og skabe værdifuld anvendelse af overdækkede områder. Især hvis etableringen af solenergianlæg, er lovende og kan bidrage positivt til bæredygtighed og klimaindsats samtidig med, at vi, der bor her, ikke behøver at blive syge, for at hr. og fru. Hansen kan komme 6 minutter hurtigere til og fra arbejde.

Er man ikke til den innovative løsning bør en kraftig hastighedsreduktion være et minimum. Her er der også noget at hente både på klima – og støjfronten.

Men helt ærlig, så få da de veje overdækket!

Håbefulde hilsener

Simon Durmus Kay

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Martin Levorsen (martin.levorsen@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udvidelse af Amagermotorvejen
Sendt: 14-01-2024 21:05

Hej Transportministeriet

Vi bor i Mågeparken, som i forvejen er stærkt plaget af støj fra motorsvejsbroen og motorvejsnettet. Den konstante støj er en ekstrem belastning for både vores børn og for os. Støjen fra motorvejen påvirker i høj grad vores hverdag, vores nattesøvn og generelt vores glæde ved at bo i Hvidovre. De få gange vi oplever ro, fordi vinden står 'rigtigt' har det stor effekt på vores humør og vores nervesystem.

Ved udvidelse af Amagermotorvejen, vil de løsninger der på nuværende tidspunkt fremlægges omkring støjværn, kun have ringe effekt på det i forvejen alt for høje støjniveau.

Optimale løsninger vil istedet være:

- En overdækning af motorvejen, ex med solceller og beboelse som finansiering.
- Flere effektive tiltag for at støjreducere ved kalvebodbroerne.
- Støjværn der virker - eksempelvis ved at lade den øverste del af støjværnet bue ind over motorvejen.
- Højere støjskærme ved til- og frakørsler.
- Større inddragelse af Holmene til udvidelse af motorvejen.
- Sænk hastigheden til 90 i områderne omkring beboelse.

Det giver mening i langt højere grad at benytte Holmene til afkørselsramper fremfor ved boligområder. Der er ligeledes masser af muligheder for både at skåne os som beboere langs motorvejen, samt bevare den natur Hvidovre har tilbage ved at lede trafikken ud på holmene. På holmene generer støjen ingen, det koster bilisterne få minutter ekstra, og der er i forvejen etableret vejnet.

Det kan ikke være rigtigt at vores helbred sættes på spil ved at blive ved med at vægte biler, trafik og støj højest. Mere vej = flere biler = mere støj!

Vi vil gerne blive i vores villakvarter i Hvidovre, men med den udvikling der sker nu, og de konsekvenser støjen har for vores hverdag og på sigt også vores helbred, så ser vi os ikke blive i Hvidovre, desværre.

Med venlig hilsen
Martin Fagervold Levorsen

+45 2525 2108

Frydenstrands Alle 34
2650 Hvidovre

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Silja Tobin (silja@seawhite.dk)
Titel: Stop støjforureningen i Hvidovre syd
Sendt: 14-01-2024 20:57

Hej,

Jeg er gymnasieelev, som i høj grad prioriterer god søvn i rolige omgivelser, og søvn med lille til ingen larm. Ved en travl hverdag, som elite sportsudøver, er søvn og restitution vigtigt, og en udvidelse af Amagermotorvejen vil ikke hjælpe på det allerede høje støjniveau, som kommer fra motorvejen på nuværende tidspunkt. Støjniveauet er forstyrrende for hverdagen og bidrager negativt til beboerne omkring motorvejen. Derfor beder vi beboere i høj grad om overdække og støjdempere på motorvejen!

Desuden prioriterer jeg i høj grad klima og miljø, hvor vi som borgere og forbrugere skal udlede meget mindre CO₂, end vi gør på nuværende tidspunkt. En udvidelse af Amagermotorvejen opfordrer flere til at bruge bil eller motorcykel, hvilket er skadeligt for klimaet. Yderligere er selve bebyggelsen af motorvejen også negativt for CO₂ udledningen, da det kræver mange ressourcer, hvor hele forsyningskæden udleder mængder af CO₂. På nuværende tidspunkt udleder hver dansker i gennemsnit 13 ton CO₂ om året. Det er meget langt fra gennemsnittet for verdensborgeren, der ligger på seks ton. Og endnu længere fra de tre ton om året, vi helst skulle udlede, hvis temperaturstigningen på kloden ikke skal overstige de 1,5 grader, hvor vi undgår de værste følger af den globale opvarmning. Derfor vil en udvidelse af Amagermotorvejen kun bidrage negativt til danskernes forbrugsvaner, og det vil ikke bidrage til en sundere CO₂ udledning fra Danmark.

Vh en støjtræt beboer.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anette Bjerregaard (anetteb0202@gmail.com)
Titel: Fwd: Høringssvar vedr. udkast til forslag til Lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen
Sendt: 14-01-2024 20:57

Høringssvar vedr. udkast til forslag til Lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen

Til Transportministeriet og Folketinget
trm@trm.dk og arp@trm.dk

Transportministeriet har den 15. december 2023 offentliggjort høring over forslag til Lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen.

Nedenfor mine bemærkninger til forslaget:

Ifølge hovedrapporten i Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurdering vurderes støjpåvirkningen i området som følge af udbygningen, at være en væsentlig negativ påvirkning med over 8.000 støjbelastede boliger. En mindre andel boliger vil opleve støjreduktion.

Det vil sige, at selv med de foreslåede støjdæmpende tiltag vil der være over 8.000 boliger og endnu flere borgere, der skal leve med et støjniveau, der overstiger både Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for støj på 58 dB samt WHO's anbefaling på 53 dB. Dette er uacceptabelt når der findes tekniske løsninger, der kan forhindre dette.

Med den foreslåede udbygning og de fremlagte trafikberegninger vil Amagerotorvejen vedblive at være en af Danmarks mest belastede og trafikerede motorveje. Og netop derfor skal der i så stort et projekt anvendes tekniske løsninger, der giver den mest optimale støjreduktion. Og dette sker ikke med opsætning af et 9 m højt støjværn samt til- og frakørsler hævet over terræn. Udover støjbelastningen ødelægges vores natur af en 10-sporet motorvej.

Det er ikke tilstrækkeligt sandsynliggjort, at der er behov for at øge kapaciteten af motorvejen. Et af argumenterne har været etablering af de 9 holme, som slet ikke er vedtaget.

Et andet argument for udbygningen har været øget fremkommelighed og hastighedsforbedringer for bilisterne. Ligesom passagerer i den offentlige transport oplever længere rejsetid i myldretiden, må også bilister påregne ekstra transporttid under spidsbelastninger. Udbygningen forventes at give mere trafik, så det er tvivlsomt om den giver øget fremkommelighed. Skulle der være en tidsgevinst, kan dette ikke retfærdiggøre projektet i dets nuværende form.

Det er bekymrende hvis vores politikere ikke prioriterer ressourcer til at imødegå støjgener og den negative indflydelse det kan have på støjrelaterede sygdomme.

Jeg håber transportministeren og Folketinget vil lytte til borgerne og ikke de lobbyister på transportområdet, der ser en fordel i dette projekt. Selv med de foreslåede reducerende støjtiltag får udbygningen en væsentlig negativ påvirkning for mange mennesker i området, med risiko for følgesygdomme vi ikke kender omfanget af. Dertil kommer øget forurening/Co2-udledning og den daglige støjplage, som i perioder holder borgerne indenfor i et ellers naturskønt område.

Jeg opfordrer derfor til, at der findes politisk handlekraft til at etablere støjreduktioner dels med hastighedsnedsættelser og dels overdækning af motorvejen, så støjniveauet efter udbygningen er bragt ned til som minimum Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi.

Lad dette blive et projekt Danmark vil blive husket for. Til sammenligning kan nævnes udvidelse af motorvej A7 i Hamborg, hvor motorvejen vil blive overdækket med et betondæk og pakkes ned under store parkanlæg.

mvh

Anette Bjerregaard

Krebsevej 18

2650 Hvidovre

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Maria Honoré Andersen (maria_honore@me.com)
Titel: Høringssvar vedr. udvidelse af Amagermotorvejen
Sendt: 14-01-2024 20:41

Hej Transportministeriet,

Vi bor i Mågeparken i Hvidovre Syd, og er i forvejen stærkt plaget af motorvejsstøj. Den konstante støj er en ekstrem belastning for både børn og voksne. Støjen fra motorvejen påvirker i høj grad vores dagligdag, vores nattesøvn og generelt vores glæde ved at bo i Hvidovre.

Ved udvidelse af Amagermotorvejen vil de foreslåede løsninger omkring støjværn kun have ringe effekt på det i forvejen alt for høje støjniveau. Optimale løsninger vil være:

- En overdækning af motorvejen.
- Flere effektive tiltag for at støjreducere ved kalvebodbroerne.
- Støjværn der rent faktisk virker - eksempelvis ved at lade den øverste del af støjværnet bue ind over motorvejen.
- Højere støjskærme ved til- og frakørsler.
- Større inddragelse af Holmene til udvidelse af motorvejen.
- Sænk hastigheden til 90 i områderne omkring beboelse.

Man har alle muligheder for både at skåne beboerne langs motorvejen, og bevare den natur Hvidovre har tilbage, ved at lede en del af trafikken ud på Holmene. Her er støj ikke til gene for nogen, og der er i forvejen etableret vejnet. Ligeledes kan Holmene i højere grad benyttes til afkørselsramper fremfor ved boligområder. Når nu alle studier peger på, at støj er farligt for vores helbred, så kan det ikke være rigtig at man bliver ved med at vægte biler, trafik og støj højest. Mere vej = flere biler = mere støj!

Vi vil meget gerne blive i vores villakvarter i Hvidovre, hvor vi og vores børn har sikker adgang til skole og daginstitution, og hvor vi har opbygget tætte relationer med naboer og andre familier i området. Men med den udvikling der sker nu, og de konsekvenser støjen har for vores helbred og for vores hverdag, så er det ikke her vi ser os blive på sigt, desværre.

Vh Maria Honoré
Frydenstrands alle 34
Hvidovre syd

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Nicoline Lyng (nicolynge1988@live.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udvidelse af Amagermotorvejen
Sendt: 14-01-2024 20:30

Kære trafikminister og embedsfolk

Mon I nogensinde læser mit svar? Jeg tvivler. Det lyder flot at sende til høring. Men om det i praksis anvendes til andet end pynt på den demokratiske kranssekage har jeg en stor tvivl til.

Håber, at det en dag modbevises, og at I, højt ærede ministre og embedsfolk rent faktisk refererer til en høring fra pøblen.

Anyway. Min familie og jeg har i troen på en sundere og mere klimavenlig fremtid, slået os ned i Hvidovre syd. Et område med potentiale. Et område fyldt med børn. Et område fyldt med fremtiden. Desværre overskygges de smukke rekreative områder, den grønne natur, Langhøjsskolen og de over 8000 hustande af støj. Konstant invaliderende støj. Støj der ødelægger. Støj der er sundhedsskadeligt. Og støj der kan overdøve enhver kreativ tanke.

Sådan er det nu. Alligevel drømmer I om at gøre det værre endnu. Målet er en hurtigere adgang til København. Men hvor er ambitionerne om en grønnere fremtid her? Hvad skal vi med biler i København, når der er offentlig transport? Hvorfor tænker I ikke ud ad boksen? Er øredøvende og trafikosende motorveje et skridt mod en grønnere fremtid? Hvad siger EU? Har I overhovedet kigget på idéen om en overdækning, hvor der er indtænkt solceller? Eller er I - som jeg i starten antydede - allerede fastlåst på jeres oprindelige plan og derfor er forslag, høringer og idéer blot til besvær?

Trods min enorme skepsis, så håber jeg. Jeg håber, at I tager vores liv og vores hjem seriøst.

Tak. Bh. Nicoline Lyng

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Naturpolitisk Udvalg (kbh.naturpolitiskudvalg@dof.dk)
Fra: John Frisenvænge (john@solvaenge.dk)
Titel: Høringssvar angående forslag til anlægslov for udvidelse af Amagermotorvejen E20.
Sendt: 14-01-2024 18:33
Bilag: Høringssvar_DOF_anlægslov_E20.pdf;

Til rette vedkommende

Vedlagt høringssvar til forslag til anlægslov for udvidelse af Amagermotorvejen E20, på vegne af Dansk Ornitologisk Forening.

Dette høringssvar handler udelukkende om vejprojektets påvirkning af beskyttet natur og særligt beskyttede arter. I udkastet til anlægslov for motorvejsudvidelsen legitimeres projektet i forhold til Habitatdirektivet og Fuglebeskyttelsesdirektivet med henvisning til miljøkonsekvensrapporten (MKR) og de deri beskrevne vurderinger og afværgeforanstaltninger.

Som det fremgår af tidligere indsendte høringssvar til MKR, finder jeg denne misvisende og utilstrækkelig på flere væsentlige punkter. Selvom der også er mange positive elementer i MKR og de planlagte tiltag, er der også tilfælde, hvor vurderingerne efter min mening undervurderer konsekvenserne af projektet i forhold til sårbar og beskyttet natur. I det vedhæftede dokument argumenterer jeg for, at der undervejs er begået fejl i de underliggende feltundersøgelser, at vurderingerne ikke i tilstrækkelig grad tager højde for de involverede dyrearters biologi, og at nogle af de beskrevne afværgeforanstaltninger er utilstrækkelige til at afbøde skader.

Ved at stole blindt på konklusionerne i MKR vil Vejdirektoratet efter min mening komme til at gennemføre et projekt med væsentlige naturmæssige konsekvenser.

Disse omfatter:

1. Permanent reduktion af arealet af strandeng, en naturtype der er beskyttet mod tilstandsændringer ifølge Naturbeskyttelseslovens §3.
2. Permanent reduktion af areal af kortlagte levesteder for Rørhøg, en art på udpegningsgrundlaget for Natura 2000 området N143 Vestamager og havet syd for.
3. Risiko for skade på individer og levesteder for grønbroget tudse, en dyreart omfattet af EF-Habitatdirektivets strenge artsbeskyttelse.
4. Risiko for forstyrrelse af flagermus og skade på deres rastesteder – begge dele forbudt ifølge EF-Habitatdirektivet.

Ved lovens vedtagelse vil Folketinget derved komme i konflikt med EU-direktiver, dansk naturbeskyttelseslovgivning og EU's nye naturgenopretningslov. Som følge af projektet formindskes det i forvejen stærkt nødlidende naturbeskyttede areal i Danmark yderligere, i modstrid med EU-lovgivningen. Danmark har igennem over 30 år forpligtet sig til at give en række arter gunstig bevaringsstatus med de virkemidler, som er aftalt i Habitatdirektivet, men for mindst en af vores truede arter, vil en i forvejen stærkt ugunstig bevaringsstatus blive forværret yderligere.

Da det drejer sig om udvidelse af en eksisterende vej, er der tale om påvirkninger i relativt lille skala, men principielt er det uheldigt, når lovgivning baseres på fejlslagne forudsætninger og derved kommer til at skade naturen i modstrid med erklærede hensigter. I det vedlagte dokument uddybes mine argumenter, og jeg kan også henvise til tidligere høringssvar, som jeg har indsendt dels personligt og dels på vegne af DOF.

Det er ikke for sent at tilpasse projektet og ”opgradere” afværgeforanstaltningerne. Der er endda hjemmel for dette i lovforslaget. Men det forudsætter en revurdering af behovet for afværgetiltag, på et højt fagligt niveau.

Herunder kan der være behov for nye feltundersøgelser, der kan sikre afværgetiltagenes effektivitet i forhold til de konsekvenser, som disse skal afbøde. Det vil også bedre stemme overens med Vejdirektoratets øvrige arbejde for at fremme biologisk mangfoldighed.

Ved samme lejlighed skulle man nok også kigge på, om lignende mangler kan identificeres ved andre større vejprojekter. Under den samtidige miljøvurdering af udvidelsen af Motorring 3 er der for eksempel ikke engang udført undersøgelser af flagermus. Generelt bør der også arbejdes på at udvikle bedre konsekvensvurderinger og afværgeforanstaltninger med større sikkerhed for effekt, frem for at forlade sig på foranstaltninger, der måske præsenterer det ”bedst mulige” men bare ikke er gode nok til at nå målet.

Danmark har 33 år efter Habitatdirektivets ikrafttræden ikke formået at opfylde direktivets målsætning om opnåelse af gunstig bevaringsstatus for 95 % af de naturtyper og 57 % af de arter, som vi har ansvaret for. Det kan ikke gøres ved at fortsætte med at forlade sig på dårlige miljøvurderinger, der fortier konsekvenser, som er for dyre eller for besværlige at afhjælpe.

--

Med venlig hilsen,
John Frisenvænge
Perlevej 49, 2650 Hvidovre.
Post: john@solvaenge.dk.
Tlf. (+45)22129503.

På vegne af Dansk Ornitologisk Forening v/ DOF København

DANSK ORNITOLOGISK FORENING

DOF- København

Naturpolitisk Udvalg



Hvidovre, 15. januar 2024.

Høringssvar fra Dansk Ornitologisk Forening til udkast til anlægslov for udvidelse af Amagermotorvejen E20.

Indledning.

Udvidelsen af Amagermotorvejen har været igennem en længere forberedelsesproces med teoretiske forundersøgelser i 2020, praktisk feltarbejde og forhøring i 2022 og høring af miljøkonsekvensrapport (MKR) i 2023.

Undertegnede har tidligere indsendt høringssvar dels til forhøringen og dels til høring af miljøkonsekvensrapporten. I dette høringssvar vil jeg opsummere de vigtigste pointer fra disse, samtidig med at jeg vurderer, om anlægsloven er tilstrækkelig til at sikre de beskyttede naturværdier i området.

Når jeg læser udkastet til anlægslov og bemærkningerne hertil, kan jeg ikke se nogen effekt af, at projektet tidligere har været i offentlig høring. Så vidt jeg kan vurdere, refererer lovbemærkningerne alene til miljøkonsekvensrapporten og Natura-2000 vurderingen uden at forholde sig til indkomne bemærkninger i høringssvarene. De beskrevne afværgeforanstaltninger synes heller ikke at være ændret i forhold til beskrivelsen i det tidligere høringsmateriale. Man får dermed det indtryk, at borgerinddragelsen kun har været for et syns skyld. Hvis dette er korrekt, er der et alvorligt demokratisk problem i den måde, som Vejdirektoratet har forberedt motorvejsudvidelsen på.

Vejprojektet indebærer udvidelse af en eksisterende motorvej, og de forventede naturmæssige konsekvenser er dermed langt mere overskuelige, end hvis det handlede om nyanlæg af en vejforbindelse med medfølgende skade på naturområder og fragmentering af landskaber.

Ikke desto mindre kan jeg se en række naturmæssige konsekvenser af projektet. Disse er efter min opfattelse IKKE fyldestgørende belyst i MKR, og det er derfor problematisk, at denne ukritisk bruges som garanti for projektets forenelighed med naturhensyn. Ikke mindst fordi de forudsigelige naturkonsekvenser berører national naturbeskyttelseslovgivning og internationale forpligtelser og dermed er væsentlige konsekvenser. Disse konsekvenser er i MKR dels forsøgt bagatelliseret, dels er det ved brug af foranstaltninger af tvivlsom effekt forsøgt at argumentere for at konsekvenserne bliver neutraliseret.

Disse væsentlige naturmæssige konsekvenser opsummeres i det følgende:

1. Permanent reduktion af arealet af strandeng, en naturtype der er beskyttet mod tilstandsændringer ifølge Naturbeskyttelseslovens §3.
2. Permanent reduktion af areal af kortlagte levesteder for Rørhøg, en art på udpegningsgrundlaget for Natura 2000 området N143 Vestamager og havet syd for.
3. Risiko for skade på individer og levesteder for grønbroget tudse, en dyreart omfattet af EF-Habitatdirektivets strenge artsbeskyttelse.
4. Risiko for forstyrrelse af flagermus og skade på deres rastesteder – begge dele forbudt ifølge EF-Habitatdirektivet.

Ad. 1 og 2. Påvirkning af beskyttet natur og Natura 2000 område.

De første to punkter angår inddragelse af naturområder på Vestamager (Kalvebod Fælled).

I lovbemærkningernes afsnit 3.1.3 oplyses: *De naturarealer, der skal anvendes til udbygningen af motorvejen og tilhørende anlæg, erstattes ved udlægning af ny natur i forholdet 1:2. Det dobbelte areal skal kompensere for, at nyskabte naturområder i en årrække vil have en ringere naturtilstand end den natur, der erstattes.*

Dette gælder imidlertid ikke det areal med beskyttet strandeng, som skal inddrages i forbindelse med udvidelse af et grøftebassin langs motorvejen. I dette tilfælde vil der ikke ske en erstatning i forhold 1:2 eller bare 1:1 men reelt 1:0. Arealet er ikke stort – ca. 900 m² - men ikke desto mindre vil der altså ske en permanent ødelæggelse af en beskyttet naturtype. Danmark har i forvejen en meget lav andel af beskyttet naturareal i europæisk sammenhæng, og projektet vil direkte virke modsat hensigten med EU's nye naturgenopretningslovgivning, der sigter mod at øge naturarealet.

Strandensarealet er på grund af et lavt græsningstryk bevokset med rørsump. Arealet er stadigvæk beskyttet, idet strandeng og strandrørsump juridisk er samme beskyttede naturtype. Arealet er desuden et ud af fire kortlagte levesteder for Rørhøg. Ifølge Natura 2000 basisanalyse og Natura 2000 plan er en af bevaringsmålsætningerne for Natura 2000 området gunstig bevaringsstatus for Rørhøg. For at opnå dette, skal levestedsarealet være stabilt eller i fremgang, og kvaliteten af levestederne skal være stabil eller voksende. Den permanente reduktion i levestedsarealet vil dermed direkte modvirke opfyldelse af bevarings-målsætningen for Rørhøg.

Det nævnes i MKR og Natura 2000 konsekvensvurdering som ”formildende omstændighed”, at det påvirkede areal har forringet naturkvalitet, både som naturtype og som levested for Rørhøg. Således nævnes det bl.a., at Rørhøg ikke blev observeret i området under fugleundersøgelserne. Dertil kan nævnes, at dette ikke burde ændre arealets juridiske status. I teorien kunne arealet også i fremtiden blive forbedret gennem målrettet naturpleje eller naturgenopretning, hvis den nuværende tilstand er årsag til artens fravær.

Rørhøg har p.t. to ynglepar i Natura 2000 området, og de fire udpegede levestedsarealer repræsenterer dermed en ”reservekapacitet” eller fleksibilitet i forhold til artens fremtidige ynglemuligheder. I Natura 2000 konsekvens-vurderingen omtales et eksempel fra Den Fynske Motorvej, hvor der er fundet et ynglende Rørhøgepar på en lokalitet, der er beliggende tættere ved eller i samme afstand sammenlignet med det kortlagte levested for Rørhøg på Kalvebod Fælled. I teorien vil f.eks. motorvejsstøjen dermed ikke forhindre, at Rørhøgen yngler på stedet, hvis dette ellers lever op til artens levestedskrav.

Vejdirektoratet er i forhold til dette areal stillet over for det dilemma, at de omgivende arealer allerede er naturbeskyttede, og der således ikke er ”plads” til en arealmæssig kompensation. Dette er også set ved tidligere anlægsprojekter på Kalvebod Fælled, blandt andet nedlæggelse af 4,8 hektar beskyttet strandeng ved udvidelsen af kystdiget i 2010. Ikke desto mindre viser dette en hyklerisk og opportunistisk tilgang til naturbeskyttelse fra de danske myndigheders side. I situationer, hvor det er bekvemt, bryster man sig af at man kompenserer for tab af f.eks. beskyttede søer ved at genoprette disse i forholdet 2:1. Hvor det er ubekvemt, løber man fra ansvaret ved at bagatellisere omfanget af skader i forhold til øvrige arealer af naturtypen, eller man ”oversælger” effekten af de tiltag, som man finder det bekvemt at gennemføre.

I dette tilfælde drejer sidstnævnte sig om et midlertidigt naturplejetiltag, rydning af kratopvækst på andre dele af det kortlagte levested for Rørhøg. Det angives, at denne kratrydning skal foregå i 5 år, hvorefter arealet igen skal passe sig selv. Man må forvente, at de processer, der førte til kratspredning, vil fortsætte efter de 5 år. Der vil derfor næppe være nogen langsigtet effekt af tiltaget, hvorfor det ikke kan være en gyldig kompensation for den permanente ødelæggelse af strandeng/rørsump.

Hvis det arealmæssige dilemma skal løses, bliver man nødt til at tænke ”ud af boksen”, for eksempel ved at etablere en ordning, hvor der i lighed med kompensation af fredskovsarealer kan genoprettes arealer med den berørte naturtype et andet sted, i tilfælde hvor det er umuligt at gøre dette i funktionel sammenhæng med det berørte naturareal.

Det er også usikkert, om den planlagte kratrydning vil have en tilstrækkeligt positiv effekt på naturtype og levestedsareal for Rørhøg i den 5-årige periode.

Det oplyses i Natura 2000 konsekvensvurderingen, at der planlægges rydning af opvækst af vedplanter som birk og tjørn. I rapporten over naturkortlægningen nævnes om arealet (Strandeng 8), at drængrøfter medvirker til at dræne området og sammen med diger hæmmer den naturlige strandengsdynamik. Da tilgroningen med vedplanter således blandt andet skyldes for tørre forhold, vil kratrydning kun være symptombehandling. Efterfølgende kan man forvente fornyet opvækst af vedplanter.

I forhold til Rørhøg ligger det fast, at det konkrete areal ikke er et optimalt levested for arten i dag. Ifølge Natura-2000 basisanalysen er arealets kvalitet vurderet som moderat (klasse III), da det er en rørsump af begrænset arealmæssig udstrækning, der ikke er våd nok til at yde en sikker beskyttelse mod prædation fra rovdyr, og hvor der er en stor grad af menneskelig forstyrrelse. Det sidstnævnte beskrives som et generelt problem på artens fire kortlagte levesteder i Natura-2000 området. Deraf følger, at en afgørende parameter for kvaliteten af de kortlagte levesteder for Rørhøg er tilstrækkelig vandstand, hvilket også vil modvirke kratspredning.

Det planlagte afværgetiltag vil hverken afhjælpe den for lave vandstand eller den menneskelige forstyrrelse, og det vil ikke forhindre, at arealet formindskes endnu mere. Det vil således ikke imødegå de trusler mod Rørhøgens levested og bevaringsstatus, der nævnes i basisanalysen. Som supplement til en vandstandshævning ville den planlagte kratrydning nok have en positiv effekt på arealets kvalitet som levested for arten, men som beskrevet er det tvivlsomt, om det har nogen reel betydning. Natura 2000 lovgivningen er skruet sådan sammen, at man ikke kan acceptere en forringelse af en udpegningsarts bevaringsstatus, uanset skala. På baggrund af ovennævnte kan jeg ikke se, at dette skulle være lykkedes. Anlægsloven kan derved komme i konflikt med streng international lovgivning.

Ad. 3. Grønbroget tudse, bilag-IV art.

Vejudvidelsen må ikke medføre skade på bilag-IV arters levesteder, ligesom man skal undgå drab på og forstyrrelse af disse arter. Grønbroget tudse har på nationalt plan stærkt ugunstig bevaringsstatus, foruden at være rødlistet som sårbar (VU). Også lokalt og regionalt må arten anses for at have ugunstig bevaringsstatus, idet dens levestedsområde fra Greve til Københavns Nordhavn bliver stedse mere fragmenteret, og der er forsvundet flere delbestande i de senere år. Der er ikke en sammenhængende forvaltning af arten i området, og indsamling af viden om artens udbredelse og status, som er overladt til kommunerne, er meget ujævn og hullet.

Grønbroget tudse trues i Hovedstadsområdet blandt andet af byudvikling, som ikke i alle tilfælde har taget tilstrækkeligt hensyn til artens beskyttelsesstatus og sårbarhed. Arten forekommer både i naturområder og i urbane miljøer, og arealer uden en formel naturbeskyttelse er afgørende for opretholdelse af en levedygtig og sammenhængende forekomst omkring København. Dette stiller særlig store krav til håndteringen af anlægsprojekter. Foruden mangelfuld viden om artens status og udbredelse er det et gennemgående træk ved flere anlægsprojekter, at artens biologiske særegenheder ikke i tilstrækkelig grad indgår, når bygherrer, rådgivere og myndigheder skal vurdere konsekvenser og planlægge afværgetiltag.

Dette er tidligere set i København, hvor både Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen har truffet afgørelser, der blandt andet på grund af et mangelfuldt overblik over artens udbredelse har haft skadelige konsekvenser for grønbroget tudse. Disse indgreb omfatter nedlæggelse af levesteder for arten på det nordlige Amager (Kløverparken) og iværksættelse af anlægsarbejder uden forudgående afværgetiltag på Refshaleøen (Lynetteholmprojektet). Ved disse indgreb er to ud af tre bestande af arten på Nordamager forsvundet eller alvorligt skadet. I stedet for at forsvare en truet dyreart har myndighederne efterfølgende forsvaret deres beslutninger og nægtet at erkende de reelle konsekvenser.

De samme mangler ses i den aktuelle MKR og dermed i udkastet til anlægslov for udvidelse af E20, der baserer sig på vurderingerne i denne.

Konsekvensvurderingen baseres delvist på en kortlægning af ynglende paddearter inden for en smal undersøgelseskorridor – 200 m på hver side af motorvejens vejside og tilslutningsvejene. Grønbroget tudse blev ikke registreret i de undersøgte vandhuller. Arten er imidlertid tidligere fundet i undersøgelseskorridoren på begge sider af motorvejen, og det havde klædt de ansvarlige for konsekvensvurderingen at de havde foretaget en vurdering af, hvorvidt dette ville kunne ske fremover. Ifølge en vigtig dom fra EF-Domstolen (Europæisk hamster II) er et levested for en bilag-IV art beskyttet også i artens fravær, hvis der er sandsynlighed for dens tilbagevenden.

Grønbroget tudse er ifølge fotodokumenterede oplysninger på arter.dk fundet på land ved Strandengen nord for motorvejen i 2022, hvilket viser at den stadigvæk har en tilstedeværelse i dette område. Arten er i 2023 desuden angivet fundet på land på den nordøstlige del af Avedøre holme, ca. 400 syd for motorvejen. Selv har jeg i 2022 konstateret, at arten yngede i drængrøfter ca. 600 m syd for motorvejen, hvor den også yngede under undersøgelserne for Københavns Amt. Der er desuden etableret et erstatningslevested med to vandhuller i udkanten af Amagerværkets område, og dette kan forventes at forstærke artens bestandsstørrelse i landlevesteder langs Avedøre Holmes østlige dæmningsområde. Cykelstien langs dette udgør en lineær spredningskorridor, der selv ved fravær af ynglemuligheder nord for motorvejen vil medføre forekomst af arten tæt på anlægsområdet. Disse forhold kunne være belyst, hvis feltundersøgelserne i 2022 havde inkluderet artens nærmeste ynglesteder syd for motorvejen, og hvis man havde foretaget kortlægning af artens forekomst på land.

Endelig skal der ifølge MKR etableres to nye vandhuller inden nedlæggelse af et vandhul lige syd for motorvejen. Sådanne nyanlagte vandhuller vil kunne give grønbroget tudse nye ynglemuligheder lige nord for motorvejen, hvorfor der på tidspunktet for anlægsarbejdernes start meget vel kan være et betydeligt antal tudser med mulighed for at bevæge sig ind i anlægskorridoren.

Sådanne analyser er – ligesom ved Lynetteholm - fraværende fra denne miljøkonsekvensvurdering.

Grønbroget tudse nævnes i MKR i metodeafsnittet som en art, der er eftersøgt inden for undersøgelseskorridoren, og det er nævnt at denne rummer potentielle og kendte levesteder for arten. Fundet ved Strandengen i 2022 omtales, men Sweco afviser påvirkning med den begrundelse, at naturområderne på Strandengen ikke bliver berørt. Dette viser endnu engang en manglende forståelse for den underliggende populationsbiologi hos arten, når man automatisk antager, at arten vil holde sig til det tilstødende naturområde, hvor man i øvrigt ikke har påvist den ynglende. Fejlen gentages i forhold til et fund (gjort af undertegnede) på Skrædderholmen, hvor man igen antager, at arten ikke kan finde på at flytte sig fra fundstedet. Jeg har i mit høringssvar påpeget, at grønbroget tudse benytter cykelstierne langs Kalvebodbroen som spredningskorridor mellem Kalvebod Fæled og Skrædderholmen, og at den aktuelle forekomst på Skrædderholmen dokumenterer en forekomst, der er relevant i forhold til risikovurdering.

Sweco begår yderligere fejl et par steder i MKR, hvor grønbroget tudse omtales under vurdering af fredede arter, men hverken under bilag-IV arter eller rødlistede arter.

En yderligere – muligvis væsentlig – mangel er, at det ikke tillægges vægt, at grønbroget tudse tidligere er fundet ved et vandhul syd for motorvejen, der skal nedlægges. Det nævnes som afværgeforanstaltning for tab af §3-natur, at dette skal erstattes i forhold 1:2. Der redegøres imidlertid ikke for, hvordan det skal sikres, at man herunder opretholder økologisk funktion af yngle- og rasteområder for grønbroget tudse. Arten blev ikke i 2022 fundet i det pågældende vandhul, men undersøgelserne var på den anden side heller ikke tilstrækkeligt omfattende til at udelukke, at vandhullet, hvor arten tidligere er fundet, har betydning som ynglested. Lokaliteten er dels besøgt om dagen i slutningen af april, hvor grønbroget tudse er overvejende nataktiv. Andet besøg fandt sted i slutningen af juni, hvor mange haletudser kan være gået på land. Der blev alene fundet larver af lille vandsalamander, hvis larver bliver i vandhullerne ind til juli. Rapporten forholder sig ikke til det tidligere fund af arten og lokalitetens aktuelle egnethed som ynglested for grønbroget tudse.

Det er uforståeligt, hvordan man vil håndtere en beskyttet art, når man hverken er bevidst om dens udbredelse eller gør sig nogen tanker om arten i øvrigt. De angivne mulige placeringer til erstatningsvandhuller er alle nord for motorvejen, mens det til nedlæggelse dømte mulige ynglested er syd for denne spredningsbarriere. En af placeringerne er endda i motorvejens rampeanlæg, hvor padde vil være forhindret i at komme pga. trafikårer.

Som følge af disse fejl bliver MKR for udvidelsen af E20 misvisende, når der konkluderes, at projektet ikke vil have nogen negative konsekvenser for grønbroget tudse. Det er reelt ikke vurderet på en fyldestgørende måde. Ud fra en vurdering af artens biologi og kendskab til ynglesteder og egnede levesteder forudser jeg tværtimod, at arten på flere måder kan blive negativt berørt af projektet, hvilket vil bidrage til at forværre dens bevaringsstatus yderligere.

Den aktuelle miljøkonsekvensvurdering har haft adgang til et væsentlig mere fyldestgørende data-materiale om grønbroget tudse end konsekvensvurderingen af Lynetteholm. I dette tilfælde kan den mangelfulde konsekvensvurdering derfor ikke tilskrives ukendskab til forekomster men alene manglende biologisk indsigt i forhold til arten hos de involverede. Det er beskæmmende, at Trafikministeriet således for anden gang på få år accepterer en i forhold til grønbroget tudse stærkt mangelfuld konsekvensvurdering som grundlag for en anlægslov, der i sagens natur ikke kan blive genstand for en prøvelse i et klagenævn.

Ad. 4. Flagermus, bilag-IV arter.

Modsat grønbroget tudse er der her foretaget undersøgelser af flagermusenes forekomst uden for yngle- og rastestederne. Men der er metodiske svagheder, både ved tilrettelæggelsen af feltundersøgelserne og den efterfølgende tolkning af resultaterne i forhold til konsekvensvurdering. Dertil kommer afværgeforanstaltninger, som baseres på antagelser og dårligt dokumenterede metoder og derfor ikke lever op til kravene om sikkerhed for at skader afværges.

Feltundersøgelserne gav et formentlig rimeligt billede af artsforekomsten i undersøgelseskorridoren, da de var baseret på overvågning af et betydeligt antal punkter med automatisk udstyr. Men derudover er det svært at se, hvordan undersøgelserne bidrog til de efterfølgende vurderinger. Vigtige økologiske funktioner af betydning for konsekvensvurdering, så som placering af rastesteder, størrelse af berørte bestande og placering af vigtige jagtområder og flyveruter blev således ikke afdækket.

Jeg kan dog se af undersøgelserne, at vejnære områder og lineære træbevoksninger langs vejen må have betydning som bl.a. flyverute for flere flagermusarter. Blandt andet ved passagen imellem de bebyggede

områder i Hvidovre og på Avedøre Holme. Da flere arter således har tilpasset sig det eksisterende vejanlæg kan man derfor ikke afvise konsekvenser af vejudvidelsen alene med henvisning til f.eks. allerede sket fortrængning pga. vejstøj.

Enkelte steder, særligt ud for Vestvolden, kan man ud fra en landskabsbetragtning forvente, at motorvejen krydses af tværgående flyveruter. Måske også generelt på Vestamager, hvor der er naturområder på begge sider af motorvejen. Det havde været nyttigt, hvis der var foretaget en nærmere analyse af barrierevirkning og trafikrisiko ved det nuværende motorvejsanlæg for de forskellige flagermusarter i området, foruden af den relative forøgelse af disse i den fremtidige situation. I stedet må man nøjes med et ikke nærmere begrundet udsagn om, at den øgede trafikrisiko ved flagermus' krydsning af motorvejen vil være ubetydelig. Denne påstand er ikke nærmere dokumenteret, f.eks. ved kortlægning af de vigtigste krydsningspunkter og omfanget af krydsninger i dag. Dette står i kontrast til fugleundersøgelserne, hvor man blandt andet har belyst, i hvilken højde over jorden fugle krydser motorvejen.

Barrierevirkning og andre (negative eller positive) effekter af de nye høje støjskærme er ligeledes ikke tilstrækkelig belyst i MKR. Potentielt kan sådanne skærme både afholde flagermus fra at flyve ud i vejrummet og gøre det sværere for dem at forlade det vejnære område. Disse effekter kan ændre vejens barrierevirkning og påvirkningen af flagermusbestande pga. dødelighed i vejtrafikken. Af samme grund er man skeptisk over for brug af høje skærme til at afværge trafikdrab på flagermus.

Projektet omfatter afværgetiltag i forhold til forventet nedlæggelse af rastesteder for flagermus pga. træfældning. Disse er planlagt ud fra en separat kortlægning af træer, som ud fra forekomst af hulheder, der er synlige fra jorden, er klassificeret som potentielle rastesteder for flagermus. Flagermusundersøgelserne i 2022 omfattede ikke målrettet kortlægning af flagermusaktivitet ved potentielle rastelokaliteter, og der kan derfor være andre træer i "farezonen", som er ligeså – eller mere – relevante. Med udførelse i slutningen af flagermusenes yngleperiode (start august) har der heller ikke været tid til at følge op på resultater fra undersøgelserne med henblik på at opspore ynglekolonier og dermed få konkret viden om rastesteder og graden af påvirkning af de forskellige flagermusarter. Den rimelige indvending, at lokalisering af rastesteder kompliceres af flagermusenes hyppige skift af opholdssted, kunne være imødegået ved at gentage undersøgelser flere gange igennem sæsonen.

Som følge af usikkerheden om antallet af påvirkede rastesteder, risikerer dimensioneringen af afværgeforanstaltningerne at blive væsentlig ringere end de i MKR lovede 1:2.

Endelig er der usikkerhed om effektiviteten af de planlagte afværgeforanstaltninger. For at kunne nedlægge rastesteder for flagermus uden konflikt med den lovbestemte levestedsbeskyttelse skal nye rastesteder være etableret og taget i brug af flagermusene inden de gamle nedlægges. Dette vil ikke blive dokumenteret, da der ikke er planlagt nogen effektovervågning.

Der er udvalgt flere forskellige metoder til skabelse af nye rastesteder, hvoraf nogle er eksperimentelle eller på baggrund af tidligere erfaringer har lav sandsynlighed for succes. Nogle af de beskrevne metoder – f.eks. veteranisering af træer ved beskadigelse af grene – vil i bedste fald føre til udvikling af egnede hulheder i løbet af en årrække. Andre, så som udskæring af hulheder i træer, virker lovende, men der er begrænset med erfaringer med deres effektivitet og tidsskalaen for deres ibrugtagning. Man har efter samråd med Miljøstyrelsen lagt sig fast på en antagelse af, at nyskabte rastesteder vil være fuldgældige erstatninger for måske mangeårige rastesteder for store flagermuskolonier allerede få måneder efter etableringen, så der kan stilles vilkår om, at de skal etableres minimum et halvt år før træfældningerne.

Dette må på baggrund af flagermusenes "konservatisme" anses som tvivlsomt. Da der mangler viden om art, køn, alder og antal af flagermus, der benytter de rastesteder, der nedlægges, er det i praksis umuligt at

forudse, hvornår nyskabte rastesteder vil være en fuldgyldig erstatning for de nedlagte. Der kan være en tidshorizont på flere år, forudsat at de nye rastesteder opfylder de krav, som de berørte arter stiller til opholdsstedet.

På baggrund af de ovenfor anførte argumenter savner jeg den høje grad af sikkerhed for afværgeforanstaltningernes effektivitet, som er nødvendig for at overholde Habitatdirektivets beskyttelseskrav.

Dertil kommer, at der ikke er forudset afværgeforanstaltninger i anlægsfasen i forhold til konsekvenser af arbejdsstøj (f.eks. fra ramning) eller påvirkning af rastesteder og flyveruter fra arbejdsbelysning. Sådanne aktiviteter kan i værste fald medføre forsættelig forstyrrelse og evt. fordrivelse af flagermus fra vejnære rastesteder.

Selve anlægsloven.

Lovteksten henviser direkte til MKR, idet det angives, at projektet skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, samt at afværgeforanstaltninger skal udføres ” i henhold til den gennemførte miljøkonsekvensvurdering”. Dette uddybes i bemærkningerne, der som tidligere nævnt alene refererer indholdet i MKR, uden at forholde sig til relevante høringssvar. Alene nævnes det, at et høringssvar fra Miljøstyrelsen har ført til en supplerende miljøvurdering. Dette omhandler ikke naturforhold.

Det problematiske er således vedtagelse af en lovtekst, der bemyndiger anlægsarbejder, som ikke tager tilstrækkelig højde for væsentlige miljøpåvirkninger. Det er her problematisk, at man ikke har kunnet påklage indholdet af miljøkonsekvensvurderingen og at der dermed mangler mulighed for en uafhængig prøvelse af denne.

Der er dog en ”kattedlem” i form af teksten på side 58 i lovdokumentet (bemærkning til §4): *Andre mulige afværgeforanstaltninger end de, der er nævnt i miljøkonsekvensrapporten, vil kunne blive identificeret i forbindelse med yderligere feltundersøgelser af området og den nærmere udmøntning af projekterne. Sådanne andre afværgeforanstaltninger vil kunne træde i stedet for dem, der er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, i det omfang disse i øvrigt ikke vil kunne skade andre dele af miljøet.* Dette må også kunne gøres gældende i tilfælde, hvor der i høringssvar peges på forhold, som ikke er blevet fyldestgørende håndteret under miljøkonsekvensvurderingen.

En anden positiv detalje er, at lovteksten ikke i samme grad som loven om Lynetteholm begrænser adgangen til at efterprøve lovligheden af myndighedsafgørelser på naturområdet gennem anke til et klagenævn. Mens f.eks. tilladelser i forhold til byggelinjer omfattes af særregler, er der ingen undtagelser i forhold til Naturbeskyttelseslovens håndtering af beskyttede naturtyper. Det kan vække håb om at Lynetteholms karakter af ”undtagelses-tilstand” kan forblive - en undtagelse.

Afsluttende bemærkninger.

Alt i alt finder jeg, at denne MKR og dermed den anlægslov, der finder sin miljømæssige legitimitet i denne, indeholder væsentlige mangler, der vil medføre uforudsete skader på både nationalt og internationalt beskyttet natur, hvis Vejdirektoratet som anlægsmyndighed holder sig til de i MKR beskrevne afværgeforanstaltninger. Skader, der i vid udstrækning risikerer ”gå under radaren” på grund af manglende opfølgning på usikre tiltag gennem monitoring af berørte arter og effektmonitoring af tiltag.

Det er min erfaring, at Vejdirektoratet generelt bestræber sig på at deres projekter skal have en høj faglig standard. Vejdirektoratet har igennem en længere årrække ydet en forbilledlig indsats for fremme af biodiversitet, blandt andet med effektforskning, fremme af artsrige vejkanter og forbedring af

faunapassager. Det havde derfor klædt VD, at der havde været et mere skarpt fokus på truet og beskyttet biodiversitet også i dette projekt. Også selv om der "kun" er tale om udvidelse af en eksisterende motorvej. Jeg vil derfor opfordre Vejdirektoratet til at benytte sig af muligheden for at udvide og revidere afværgeforanstaltningerne, således at de trusler mod Rørhøg, beskyttet natur, grønbroget tudse og flagermus, som jeg har peget på, kan blive imødegået. Da dette kan kræve supplerende feltundersøgelser, skal denne proces iværksættes hurtigst muligt, så de kvalificerede foranstaltninger kan blive gennemført i tide inden anlægsstart.

Med venlig hilsen, John Frisenvænge.

MVH

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Finn Lorensten (nyfin39@gmail.com)
Titel: Høringssvar til Transportministeriet om støjreduktion på Amagermotorvejen
Sendt: 14-01-2024 17:34

Til Transportministeriet

Vi kan forstå, at der med de støjværn, der er lagt op til i lovforslaget, vurderes at blive en væsentlig negativ påvirkning, da der i området vil være over 8000 støjbelastede boliger.

Vi finder det respektløst at ignorere Vejdirektoratets Miljøkonsekvensrapport vel vidende, at støj er forurening, som skader menneskers helbred og truer deres liv. Andre steder i samfundet bruges store ressourcer på at bekæmpe forurening til gavn for miljø og mennesker.

Der findes mange tekniske løsninger til bekæmpe støj, så trafik og mennesker kan eksistere sammen. Der skal blot foretages prioritering, som tilgodeser hensynet til de mennesker, der bor ved vejen.

Vi ser frem til at miljøet respekteres.

Med venlig hilsen
Finn og Nelly Lorentsen
Strandholms Alle 52
2650 Hvidovre
Tlf. 36783818

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Grundejerforeningen Lodsgaarden (lodsgaarden1957@hotmail.com)
Titel: Høringsvar ifm udvidelse af amagermotorvejen
Sendt: 14-01-2024 17:14

SERIØS STØJSIRKING TAK

De to grundejerforeninger *Grundejerforeningen Strandøre* og *Lodsgaardens Grundejerforening af 1957* repræsenterer ca. 600 husstande i Hvidovre Syd – det drejer sig om stort set alle en-families-huse, dobbelthuse og rækkehuse i området mellem Gl. Køgelandevej, Strandmarksvej, Strandhavevej og Kalveboderne. Altså netop det område, der kan se frem til at opleve de største gener som følge af Amagermotorvejens udvidelse samt opførelse af åbne støjværn langs motorvejen.

Amagermotorvejen er i dag en af de mest trafikerede motorvejsstrækninger, og Hvidovre Syd er et de mest støjbelastede områder i Danmark. Vores to grundejerforeninger oplever allerede i dag gener af det nuværende støjniveau.

Bekymringer

Grundejerforeningerne er stærkt bekymret over udsigterne til et markant forøget støjniveau som følge af udvidelsen af Amagermotorvejen. Dels den åbenlyse stigning i støjniveauet ved en udvidelse fra seks til ti spor klos op ad vores villakvarter, men også udsigten til den mangelfulde støjsikring, der er lagt op til, skaber bekymring og utryghed blandt vores medlemmer.

Det er almindelig kendt, at gammeldags støjværn uden overdækning ganske vist afbøder genen for de allernærmeste naboer, men blot flytter problemerne til naboer, der bor lidt længere væk fra selve støjkilden. I det konkrete tilfælde; vores område. Vores bekymring er både rettet mod de umiddelbare konstaterbare konsekvenser og de langsigtede konsekvenser, der viser sig efter en længere periode med en permanent høj støjbelastning.

Konsekvenser

Vores bekymring i forhold til de umiddelbare konstaterbare konsekvenser af støjgenerne er, at vi i stigende grad vil opleve, ikke at kunne opholde os i vores haver og i de rekreative områder, herunder Strandengen, Lodsparken og Hvidovre strand. Begge vores grundejerforeninger hører til Langhøjsskolens skoledistrikt. På egen krop er vores børn, derfor allerede i dag desværre fuld bevidste om de gener og konsekvenser, der er ved at være nabo til en så trafikeret motorvej.

En udvidelse uden tilstrækkelig støjsikring, vil ramme vores børn og unge, der i stigende grad vil være tvunget til at opholde sig indenfor, når de er i daginstitution og skole. Vi bakker derfor 100 pct. op om høringssvaret fra Langhøjsskolens skolebestyrelse i forbindelse en tilsvarende høring i regi af Vejdirektoratet. Herunder skolebestyrelsens bekymringer i forhold til de kognitive påvirkninger fra støj med deraf følgende indlæringsproblemer.

De langsigtede konsekvenser er også bekymrende, da de omfatter vores fysiske og mentale helbred. Det er påvist, at et vedværende og højt støjniveau øger risikoen for en række sygdomme og sænker levealderen for dem, der bliver eksponeret for støj. Konsekvenserne af det øgede støjniveau er voldsomme og kommer til at påvirke en hel generation af børn og unge, der vokser op i Hvidovre Syd. Det er helt uacceptabelt. Vi vil derfor på det kraftigste opfordre til, at myndighederne tager de sundhedsmæssige aspekter af støj alvorligt.

Forslag

Vi har forståelse for behovet for en udvidelse af motorvejen – også selvom en udvidelse af motorvejen ikke er til trafikal nytte for os som naboer. Der er kun to ting, vi opponerer i mod.

- 1) Mangelfuld støjafskærmning i det aktuelle forslag Jf. ovenstående
- 2) Placering af rampe over motorvejen ved Hammerholmen. Det vil ødelægge store dele af det rekreative område ved Strandengen, som i dag bruges af bl.a. områdets skolebørn.

Konkret foreslår vi, at Amagermotorvejen bliver helt overdækket og at en overdækning bliver prioriteret i områder, hvor boliger og skoler i Hvidovre Syd ligger nærmest på motorvejen jf. Vejdirektoratets kort over beregnet støj. Overdækningen kan søges helt eller delvist finansieret af overdækning med solceller. Derudover vil vi foreslå, at der bliver etableret en tunnelloøsning fra Amagersiden til de nuværende Holme, hvor vej anlæg allerede er etableret. En overdækning vil ikke alene mindske fremtidige gener, men nok så vigtigt også reducere de gener, som vi borgere i Hvidovre Syd allerede lever med i dag.

Indtil en overdækning er etableret foreslår vi, at hastigheden på Hvidovre-siden af Kalvebodbroerne bliver nedsat til 70 km/t for at nedbringe støjen. Det kan evt. være på de meste støjbelastede tidspunkter. Vi foreslår endvidere, at nedsættelsen af hastigheden bliver kombineret med systematisk fartkontrol fx med stærekasser.

Hvis der ikke kan etableres en overdækning, så er det kendt, at støjskærme kan have en tendens til primært at reflekterer støjen, hvorfor vi ønsker, at der som minimum bliver indbygget lydabsorberende materiale i den side af støjskærmen, som vender ud mod vejen. Vi vil anbefale Transportministeriet/Vejdirektoratet at få udarbejdet en sundhedskonsekvensvurdering af støjgenerne ved udvidelsen af Amagermotorvejen, herunder de samfundsøkonomiske konsekvenser af øget pres på sundhedsvæsenet samt lavere produktivitet som konsekvens af højere sygefravær relateret til forringet fysisk og mentalt helbred.

Med hensyn til motorvejsrampen ved Hammerholmen. Foreslår vi, at den placeres i forbindelse med den anden rampe, der projekteres således, at begge ramper placeres ved Helseholmen. Skal rampen absolut placeres på Strandengen foreslår vi, at den som minimum føres under motorvejen. Vi kan ikke se noget fornuftigt i at flytte en støjkilde så højt op i luften med tilsvarende spredning af støj over et større område. Det giver ingen mening.

På vegne af henholdsvis Grundejerforeningen Strandøre og Lodsgaardens Grundejerforening af 1957

Jørgen Leth og Rasmus Avnskjold

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: helen møldrup jensen (helenmoeldrup@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Amagermotorvejens udvidelse
Sendt: 14-01-2024 17:06

Amagermotorvejen er en af de mest trafikerede strækninger i Danmark, og Hvidovre Syd er et af de områder, der er mest belastet af støj; det gælder både skoler, daginstitutioner, boliger og rekreative områder. Med den kommende Femernforbindelse er der udsigt til endnu mere tung og støjende trafik og dermed endnu større helbredsmæssige konsekvenser for området beboere. Det er veldokumenteret, at konstant trafikstøj udgør en betydelig sundhedsskadelig risiko.

De støjværn der er lagt op til i lovforslaget overskrider iflg. Vejdirektoratets udmelding Miljøministeriets grænser for støj. En udvidelse af Amagermotorvejen må sikre at ingen borgere udsættes for sundhedsskadelig trafikstøj. Der er derfor brug for iværksættelse af tiltag nu for støjreduktion: en overdækning af Amagermotorvejen, lavere hastighed på Hvidovre-siden af Kalvebodbroen. F.eks. 70 km/t i udvalgte tidsrum fx. efter kl. 17 på hverdage, fra 10-18 i weekenderne mv. og opsætning af fartmåling, da farten tit overskrides på Kalvebodbroerne.

Med venlig hilsen

Helen Møldrup Jensen

Strandbovej 67 b

2650 Hvidovre

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: paul jacob (stuhlers@gmail.com)
Titel: høringssvar til transportministeriet ved. udbygning af amagermotorvejens udvidelse
Sendt: 14-01-2024 16:35

Jeg vil gøre indsigelse mod udbygningen af amagermotorvejen. som borger der bor op til amagermotorvejen betyder udvidelsen, at vi nu kan se ind i en fremtid, hvor vi lever med et højt niveau for støj og forurening, snart kan se frem til yderligere væsentlige gener i form af mere støj og forurening fra:

1. motorvej der udvides med to spor i hver retning og som bevirker en 10-sporet motorvej i vores baghave uden tilstrækkelig støjdæmpning
2. at der etableres en frakørselsrampe til Avedøre Holme, der slår en stor sløjfe ind i vores engareal, som giver endnu en konsekvens idet vores rekreative områder indskrænkes betydelig idet rampen stjæler et stort stykke af vores natur foruden at rykke trafikken og støjen tættere på vores boliger.
3. sidst men ikke mindst så lægger projektet op til at der kun sker begrænset støjdæmpning af Kalveboderne.

Det vil være rettidig omhu, at planlæggerne kigger hele vejstrækningen igennem også i forhold til afskærmning af tilførselvejene - det vil ikke være tilstrækkeligt kun at se på selve motorvejsstrækningerne.

Det kan betyde en dyrere og større løsning, når man skal have dæmpet de afledte virkninger af den øgede mængde støj og luftforurening.

Ud over de sundhedsskadelige effekter for beboerne i området (8000 mennesker bliver direkte påvirket!) er der, de økonomiske konsekvenser i form af faldende boligværdi, som beboerne ikke har til udsigt at blive kompenseret for. Penge vil dog ikke kunne hjælpe på problemerne. trafikstøj og forurening er dokumenteret sundhedsskadelige og det rammer vores boligområder, vores skoler, vores børn og ikke mindst fritidsområderne.

hilsen Paul Stühler, søstjernevej 24, 2650 Hvidovre

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: Peer Kuhlmann (peerkuhl@gmail.com)
Fra: Peer Kuhlmann (peerkuhl@gmail.com)
Titel: Nej tak til udvidelse af Amagermotorvejen - alternativt effektiv støjbekæmpelse
Sendt: 14-01-2024 14:52

Nej tak til udvidelse af Amagermotorvejen - alternativt effektiv støjbekæmpelse

Vi bor på Strandvangsvej 1 km fra Amagermotorvejen. Vi generes næsten dagligt af støj fra motorvejen, som vi har målt til mellem 50 - 65 db og nogle gang umåleligt. Støjpunktets position flytter sig afhængig af vindretning og den termiske gradient fra punktet ved Avedøre Holme (21) og op til selve broen, dog kommer støjen primært fra broen fordi denne ligger højt. Den nuværende støj er stærkt generende, men ved en udvidelse vil støjniveauet i vores boligkvarter blive helt uacceptabelt.

Det er især de mange lastvogne der støjer meget. Desuden støjer elbiler ca 6 db mere end ikke-el biler fordi de er tungere og har store lavprofildæk. Såvel lastvogne som elbiler vil fremover udgøre en endnu større andel af vognparken og dermed forårsage yderligere støj.

1. Vejbelægning

Den nuværende vejbelægning tilgodeser vejgreb i regnvejr, og denne type belægning støjer langt mere end den støjreducerende belægning som findes på markedet. Derfor foreslår vi at anvende denne type støjreducerende asfalt på strækningen.

2. Hastighed

Når hastigheden nedsættes reduceres støjen. Derfor foreslår vi lovpligtig hastighedsnedsættelse på strækningen. Det dårligere vejgreb pga ny støjreducerende asfalt vil kunne retfærdiggøre et lovkrav om nedsat hastighed på strækningen.

3. Støjbæm/indkapsling

Vejbanen stiger i højde hen mod broen, og derfor kastes lyden udæmpet fra broen hen mod vores beboelser. Derfor foreslår vi, at der bygges en høj støjskærm med støjreflektor på broen eller endnu bedre at man indkapsler vejbanen, både hvor der hvor vejen er stigende og oppe på selve broen.

4. Tilkørselsrampe 21a Jernholmen

Her bør foretages en total indkapsling, da 21a kommer op i højde og derfor vil afgive ekstra meget støj. Indkapsling vil lattes ved at bygge en tunnel i stedet for bro henover vejbanen. Den tunge trafik skal gasse meget op for at overvinde en stigning hen over overkørselsbroen, hvilket vil give yderligere og ekstraordinært meget støj.

5. Eventuelt

Har transportministeriet viden om muligheden for at anvende STØJABSORBERENDE støjskærm i stedet for støjreflekterende støjskærm?

Fremtid: På sigt måske aktivt støjbæm der virker på et helt område . Idag har enhver mobiltelefon echo cancellation der virker i selv komplicerede rum . Spørg en Ingeniør for 30 år siden og han ville sige det var umuligt.

--

peerkuhl@gmail.com

M.v.h.

Peer og Anne Kuhlmann

Strandvangsvej 16

2650 Hvidovre

tlf: mob:+45 51943649

mail: peerkuhl@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jan Mikkelsen (mrmikkelsenjan0@gmail.com)
Titel: Høringssvar Udbygning af Amagermotorvej: "Udbygning af Amagermotorvejen - støj"
Sendt: 14-01-2024 14:46

Med reference til "STOP STØJFORURENINGEN I HVIDOVRE SYD" gensender jeg min hustru indlæg.

<https://vejdirektoratet-public.rhs.niras.dk/Webpublicering/Publicering/Detaljer/06b2d8a4-7df8-4823-bc23-808c07449774?hoeringid=7a54f368-8529-4e7b-a006-487b91116a49>

Høringssvarsnummer: VD-Amagermotorvejen-2023-88895

Modtagelsesdato: 2023-11-13

Overskrift: Udbygning af Amagermotorvejen - støj

Argumentation: Vi har boet i området i over 25 år og støjen er år for år blevet værre og værre. Det påvirker lysten til at være i vores egen have. Og turen med hunden sker ikke længere på det grønne område på grund af støjniveauet - det er mere stressende end afslappende. Vi har et ønske om at folketinget har større fokus på sundhedsaspektet i forbindelse med støj fra vejene som følge af udvidelse på udvidelse af vejnettet. - Hvis Amagermotorvejen absolut skal udvides er det mest indlysende at lave en overdækning af Amagermotorvejen - Et studie ift. overdækning skal prioriteres det sted, hvor boliger ligger tættest på motorvejen og oplever den største belastning af støj allerede nu (jvf. Vejdirektoratets kort - beregnet støj) nær Engstranden og videre til Mågeparken - Anden bedste alternativ kan være en "Hamborg-løsning" (hvor den øverste del af skærmene buer ind over motorvejen) - Støjskærme på 3 meter over kalvebod bør være højere, nuværende forslag er ikke tilstrækkelig, der bør arbejdes på en bedre løsning. Fx. en tunnelløsning fra Amagersiden direkte til de nuværende Holme - vejanlæg på Holmene er allerede etableret - Der skal arbejdes videre med forslaget om en senere overdækning oven på nye skærme (som Vejdirektoratet beskriver), så etablering af støjskærme ikke betyder, at arbejdet med yderligere støjreduktion stopper - Højere støjskærme ved nye til- og frakørsler - Ny "Hammerholmen"-rampe rykkes væk fra boligområde - f.eks. ved Jernholmen i stedet Vi er belastede af støj nu. Tiltag der igangsættes før påbegyndelse af udbygning: - Lavere hastighed på Hvidovre-siden af Kalvebod. Digitale skærme til regulering af hastigheden før/under/efter myldretid. - Opsætning af "stærekasser"/fartmåling, da farten tit overskrides på broerne. - Reducering af støj fra broernes samlinger - Forslag som ikke involverer udvidelse: gør offentlig transport billigere, gør op med forestillingen om at økonomien skal køre rundt. Bedre og billigere offentlig transport betyder forhåbentlig mindre belastning af vejnettet. Hvad man sparer på udgifter på vejnettet, kan man give som tilskud til det offentlige transportnet. Resultat mindre trafik, mindre CO2 forurening og i denne kontekst meget mindre støj.

Med venlig hilsen
Jan Mikkelsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Brian Munkstrøm (bmunkstrom@yahoo.dk)
Titel: Udvidelse af Amager Motorvejen/Støj gener.
Sendt: 14-01-2024 14:36

Argumentation: Hvad er jeres belæg for at udvide med 2 spor i hver retning. Der kommer jo ikke flere spor ved Sjællandsbroen eller i Ørestaden . Heller ikke ved sammenfletningen mod Ring 3 eller Sydmotorvejen. Så I rykker bare proppen. Propper som opstår pga af at flere spor er til, samt afkørsler og låser den kørende trafik . En 2 sporet venstre svingsbane i Vestgående retning og 2 sporet Højre svingsbane i Østgående retning på Avedøreholme ville rykke bilerne og ej lave kø ned på motorvejen. Samtidig er trafikken blevet tiltagende pga Øresundsbroen, Storebæltsbroen og snart Femern-forbindelsen, så er Sjælland bare en rasteplads / gennemkørsel. Det virker som om at I hos vejdirektoratet er nogen af pendlerne, som bliver irriteret over kø i myldretiden. Folk har jo selv bosat sig lang fra byen. Hvad har de 5 spor ved Greve gjort for afviklingen af trafikken!? Ingenting, der er der også køer hver dag i myldretiden. Så jeres panik forslag, er som at tisse i bukserne for at få varmen. Det virker bare kun meget kort. Bilerne er der jo, og de venter bare på asfalten. Flere spor, giver mere fart og flere uheld. I er naive , hvis I tror at køerne bare forsvinder med et knipseslag. Har I overhovedet været ude og prøve at stå og høre trafikken ? De manglende støjværn, den ringe asfalt pga den utilstedelige vedligeholdelse giver støjgener, som er langt over det tilladelige og det sundhedsmæssige i det, med tilhørende sygdomme det vil give de mange husejere.

Flere steder er farten sat ned pga støj og I vil udvide/støje endnu mere.

Huse der lå der før motorvejen. I skulle hellere skæve til Stockholm , Oslo, Paris og Boston. De har om nogen løst de trafikale problemer med ekstra veje. Veje som er i tunneler og ikke giver støj og lugtgener . Samtidig kan man bygge ovenpå. Bl.a. parker og træer ad hensyn til CO2 udledning og global opvarmning. I har vel også et kæmpe ansvar for at bygge bæredygtig og miljørigtig. 5 spor på et kort stykke motorvej løser ikke jeres problem, det flytter det bare.

Venlig hilsen

Brian Munkstrøm Holten

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Jan Mikkelsen (mrmikkelsenjan0@gmail.com)
Titel: Høringssvar Udbygning af Amagermotorvej: "Indbygget garanti for støjreduktion eller varm luft?"
Sendt: 14-01-2024 14:31

Med reference til "STOP STØJFORURENINGEN I HVIDOVRE SYD" gensender til mit indlæg.

<https://vejdirektoratet-public.rhs.niras.dk/Webpublicering/Publicering/Detailjer/4a13ba1f-7502-48c8-8f45-d966d0360f78?hoeringid=7a54f368-8529-4e7b-a006-487b91116a49>

Høringssvarsnummer: VD-Amagermotorvejen-2023-86924

Modtagelsesdato: 2023-10-01

Overskrift: Indbygget garanti for støjreduktion eller varm luft?

Argumentation: Jeg har boet her før Øresundsbroen blev bygget og kan nikke til den forøget trafik gennem årene som vil blive yderlig forværret at tunge elbiler samt Femerntunnelen og den dermed øget vejtrafik til/fra Sverige/Norge/Finland. I støjmodellen vises der en cirka 3dB reduktion i før og efter scenariet hvor jeg bor, men da dette er en model er der så nogen garanti for yderligere forbedringer såfremt modellen ikke viser at være korrekt, eller er det "bare ærgeligt"? I modellen vil min hus ligge i området 58-63db(A) hvor den "vejlede grænseværdi" er 58dB. <https://roligbolig.dk/graensevaerdier/> "En bolig, der udsættes for støj med niveauer over den vejledende grænseværdi, betragtes som støjbelastet." Bemærk i øvrigt at selvom dette er et vejprojekt så bidrager fly og stigende antal lavt flyvende helikoptere til og fra Kastrup også til det samlede høje støjbillede som der opleves i Hvidovre syd. Jan Mikkelsen

Med venlig hilsen
Jan Mikkelsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Tina S. Rasmussen (tina.s.rasmussen@mail.dk)
Titel: Høringssvar - Bemærkninger til Forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen
Sendt: 13-01-2024 17:22
Bilag: Nej tak til mere støj.pdf;

Kære Transportministerium

Jeg har nogle indsigelser mod det lovforslag som skal behandles i folketinget her i år.

Jeg har vedhæftet mit tidligere høringssvar til Vejdirektoratet. Mit forslag er en tunnel samt et højvandslukke eller som minimum overdække broen med solceller.

Vejdirektoratet skriver i deres miljøkonsekvensrapport, hovedrapport:

”Støjpåvirkningen i området vil dog stadig som helhed vurderes som værende en væsentlig negativ påvirkning, da der i området vil være over 8.000 støjbelastede boliger”

Motorvejsstøjen vil altså efter udvidelsen stadig overskride Miljøministeriets grænser for støj, og der er mange som ønsker mere effektive tiltag til at bekæmpe støjen for de mange beboere nær Amagermotorvejen

Bemærkning til lovforslaget:

Kap. 5 Støjisoleringsordning

”Vejdirektoratet etablerer en ordning, hvorefter der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter udbygning af vejanlægget i § 1.”

Det er fuldstændigt skammeligt at I ”bare tilbyder” boligejerne at de kan få tilskud til facadeisolering.

Jeg bor ud til vandet og har en konstant støj i min baghave. Som støjniveauet er lige nu, er der en konstant susen i vores baghaver døgnet rundt. Dette vil kun blive værre. Vi ved jo alle godt at 3 meter høje støjskærme på broen ikke hjælper overhovedet! Det er kun lige bag skærmen at støjen nedsættes. Så derfor overdæk broen.

Vi er faktisk nogle der bor her og som også ønsker at opholde os i vores haver.

Så vidt jeg kan forstå er der ikke undersøgt alternative løsninger såsom overdækning af Kalvebodbroen eller en tunnel. Det ønsker I ikke at gøre, idet det vil forsinke jeres projekt. Det er en skammelig behandling af os borgere der bor her i Hvidovre. I tænker ikke på vores helbred. Vi som borgere bliver syge af trafikstøjen.

I Infrastrukturplanen 2035 står der endvidere:

Tabel 3: ”Udvidelse af Amagermotorvejen til betjening af Holmene”

Side 7: ”På Københavns Vestegn sikrer en udvidelse af Amagermotorvejen, at der er tilstrækkelig vejkapacitet til at afvikle trafikken i tilknytning til Holmene ved Avedøre Holme, hvor der vil blive etableret nye erhvervsområder.”

Anlæggelsen af de 9 holme og betjening heraf er ikke vedtaget og udvidelsen har dermed ikke sin berettigelse. Der er simpelthen ingen begrundelse for dette projekt.

Jeg har læst høringssvaret fra Rådet for bæredygtig trafik og jeg er fuldstændig enig i alle deres synspunkter.

Så derfor bør projektet stoppes nu for at genoverveje udvidelsen samt hvordan man effektivt kan formindske støjen!

Jeg håber virkelig at I vil lytte til os borgere, som er støjramte, samt læse vores høringssvar og ikke mindst overveje jeres udvidelse.

Tak.

Med venlig hilsen
Tina Schannong Rasmussen
Hvidovre Strandvej 63
2650 Hvidovre

Nej tak til mere støj

Jeg synes det er en katastrofe, at der i forbindelse med udvidelse af motorvejen, vil komme mere støj til i vores forvejen meget støjplaget område. Vi lever med konstant susen af støj fra motorvejen i vores haver og det er kun blevet værre igennem årene. Jeg tør slet ikke tænke på hvad der sker når man udvider motorvejen til 10 spor, og vi får trafik fra Sverige som skal videre til Tyskland. Vi bor i et skønt Natur 2000-område med meget dyreliv og den skal vi passe godt på. Både mennesker og dyr vil blive påvirket af mere støj.

Jeg bor ud til vandet og har gjort det i snart 36 år og støjen er kun blevet værre. Selv om natten er der konstant susen ude fra broen. Så vi lever med konstant støj 24/7.

Støj breder sig som bekendt uændret over vand. Er det noget I har med I jeres støj beregninger?

Forslag: Byg en tunnel til al trafikken. På broen kan man udvide cykelstien og placere solceller. Hvis det ikke er muligt med tunnel, skal broen som minimum overdækkes i forbindelse med udvidelsen. Gå i samarbejde med kommunerne om et højvandslukke ved Kalvebod broen så det kan blive en samlet løsning, så vi undgår stormfloder. Jeg ved kommunerne er i gang med at undersøge muligheder for et højvandslukke.

Støjskærme vil ikke hjælpe, tværtimod vil det gøre støjen værre.

Jeg synes også det er vigtigt, at under anlægsfasen, skal støjgenerne formindskes til et minimum.

Som man kan læse på internettet er flere kommuner i gang med at finde løsninger til overdækning af motorvejsstrækninger. Her man har tænkt solpaneler ind i overdækningen. Det synes jeg vil være en fantastisk løsning i disse tider hvor vi skal tænke grønt.

Jeg håber virkelig at I tager alle disse hørings svar om støjreduktion alvorligt op til overvejelse og tænke det ind i jeres udvidelse af motorvejen, også selvom omkostningerne bliver større. Hvis ikke, vil I ødelægge rigtig mange borgeres og dyrs liv samt naturen.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Johannes Andkjær (johannesandkjaer@gmail.com)
Titel: Amagermotorvejens udvidelse
Sendt: 13-01-2024 12:47

Vi ønsker mere effektive tiltag til at bekæmpe støjen. Det er en stor plage når man befinder sig i haven som vender mod syd, hvor også motorvejen ligger.

Venlig hilsen
J.Andkjær
Hvidovre Strandvej 93A

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jim og Annie Arvesen (jaarvesen@gmail.com)
Titel: Stop støjen på Amager mortorvejen
Sendt: 13-01-2024 13:08

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Preben Christensen (hjemme) (preben@citech.dk)
Titel: Stop støjen på Amagermotorvejen
Sendt: 13-01-2024 13:42

Vi bor i Hvidovre syd lige ved siden af Langhøjskolen og har fået bygget en udestue som er dejlig lys at sidde i, men man kan desværre høre støjen fra Amagermotorvejen meget tydeligt, og når man sidder på terrassen om sommeren har min mand målt 70 db, men det værste er næsten at om sommeren når det er rigtig varmt, kan man ikke åbne vinduet om natten for støjen er så høj, at man ikke kan sove. Vi har her i foråret fået sat et nyt vindue i soveværelset 3 lags energirude med støjdæmpende lydglas i for at få en ordentlig nattesøvn. Vi håber, at motorvejen kan blive overdækket med solceller, som er det der vil dæmpe støjen mest og samtidig kan skabe strøm til en masse boliger, for hvis man sætter støjværn op flytter man bare støjen.

Med venlig hilsen
Preben og Jette Christensen
Bavnevej 45

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: weber@weberne.dk (weber@weberne.dk)
Titel: Høringssvar - Plan for udbygning af E20 Amagermotorvejen
Sendt: 13-01-2024 14:31

Til Transportministeriet

Vi bor i Hvidovre forholdsvis tæt på Avedøre Holme i Strandmarkskvarteret, som er plaget af støj fra Amagermotorvejen. Det gælder ikke kun området helt tæt på motorvejen, men faktisk også længere mod nord. Kystagerparken er et stort grønt område der ligger ud til Kalveboderne, og i hele dette område og de tilstødende villakvarterer er støjen fra motorvejen meget tydelig. Støjen fra Kalvebodbroen og Sorterendebroen breder sig uhindret over vandet og kan nå langt omkring. Men også støj fra motorvejen længere inde i land ved Avedøre Holme kan tydeligt høres i hele området. Når motorvejen udvides vil der komme endnu mere støj end der er nu, så derfor bliver man simpelthen nød til at etablere nogle effektive støjreducerende foranstaltninger. Vi vil ikke have mere støj i området! Man ved efterhånden rigtig meget om hvad støj gør ved menneskers sundhed, så den viden bør man tillægge stor betydning i udbygningen. Det vil ikke være nok bare at lave lidt højere og længere støjskærme, som der er planer om. Det vil delvist hjælpe de mest støjplagede beboere tæt på (der vil dog næppe komme mindre støj end der er nu), men støjen kastes op og breder sig stadig ud i området. Motorvejen bør derfor decideret helt "indkapsles" – både visse stræk på landdelen, men også selve broforløbet over vandet. Som mange andre har foreslået, kan der etableres solceller på taget af sådan en afskærmning, hvilket vi også synes kunne være en god ide.

Venlig hilsen
Mette og Nikolaj Weber
Solagervej 7, Hvidovre

Høringssvar til Transportministeriet i forbindelse med anlægslov om udvidelse af Amagermotorvejen.

Vi er en familie, der har boet på Hvidovre Strandvej i 12 år. I løbet af denne periode har vi oplevet en betydelig stigning i støjen fra Kalvebodsbroerne og Amagermotorvejen. Støjen varierer fra dag til dag alt efter vind og vejr og årstid. Vi har således dårlige dage, hvor støjen er massiv, og så har vi mindre dårlige dage, hvor støjen opleves som en susen i baggrunden. Men støjen er der. Altid.

Støj er forurening. Det nedsætter vores livskvalitet og er en alvorlig trussel for vores helbred.

Dér, hvor vi bor, er det især støjen fra Kalvebodsbroerne, der generer. Broerne ligger højt og kaster støj ind over vores boligområde. I dag findes ingen form for støjdæmpning af broerne.

Ifølge Vejdirektoratets projekt skal Kalvebodsbroerne ikke udvides fysisk, men nødsporet tages i brug, og der skal laves flere, men smalle spor. Broerne udvides således fra 4 til 6 spor. I forhold til projektet i den forudgående høring, omfatter projektet nu en skærm på 3 m på Kalvebodsbroerne. Vi sætter spørgsmålstegn ved, om det overhovedet vil få en mærkbar betydning.

Vi mener således ikke, at udvidelsen af Kalvebodsbroerne er en god og fremtidssikret løsning - hverken for fremkommeligheden, trafiksikkerhedsmæssigt eller ift. støj.

Stop silotænkning - sammen kan vi mere!

Kalvebodsbroerne er beliggende i et område, hvor der er tre meget store anlægsprojekter planlagt indenfor den kommende fremtid;

- Udvidelse af Amagermotorvejen (Europavej mellem Skandinavien og Centraleuropa),
- Stormflodssikring i form af en sluse, som sikrer København, Hvidovre og Amager samt
- Projekt Holmene med ni nye øer, der skal blive Hovedstadens fremtidige erhvervsområde.

Vi mener, at det er helt oplagt at overveje om flere af disse anlægsprojekter med fordel kan samtænkes og ved en helhedstænkning finde bedre, mere fremtidssikre løsninger for færre midler, end hvis de tre anlægsprojekter skal realiseres i eget regi. Tilmed kunne et fælles projekt have til formål at give de omkringliggende boligområder en reel støjreduktion med alle de positive følgevirkninger, det har på sundhed, velvære og økonomi.

Vi mener, at det er så oplagt at tænke større end eet anlægsprojekt ad gangen!

Desværre er det en holdning, som Vejdirektoratet ikke deler. De afviser idéen med besked om, at det ligger uden for deres ressortområde. Vi synes, at det er dybt problematisk, at Vejdirektoratet kun har øje for egne mål og resultater uden at skele til, hvad der er godt for samfundet.

Foruden de ovenstående anlægsprojekter, der alle relaterer sig til Kalvebodsbroerne, ønsker vi at gøre Transportministeriet opmærksom på, at Hvidovre Kommune har udarbejdet et skitseprojekt med overdækning af Amagermotorvejen inklusiv Kalvebodsbroerne. Dette skitseprojekt viser at løsningen vil

dæmpe støjen markant. Endvidere viser skitseprojektet at omkostningerne ved en overdækning i stor grad kan finansieres med solceller.

Vi håber, at Transportministeriet med deres beføjelser og større politiske rækkevidde har modet til at løse udvidelsen med øje for, hvad der som helhed er bedst for bilister, beboere og ikke mindst samfundsøkonomisk.

Med venlig hilsen

Familien Andersen, Hvidovre Strandvej 57B, 2650 Hvidovre

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Claus Søndergaard (clakster@hotmail.com)
Titel: Høringssvar til udvidelse af Amagermotorvejen
Sendt: 13-01-2024 10:17

Hej med jer.

Jeg føler det faktisk omsonst at indsende denne mail. Det er som om beslutningen allerede er taget uden hensyntagen til de mennesker, som kommer til at føle konsekvenserne af den.

Der er mange rapporter, der konkluderer, at støj er skadeligt, så det betyder jo, at I er totalt ligeglade med os der bor i nærheden.

Hvordan skal vi nogensinde fremover komme til at opholde os udenfor i haven, hvis en overdækning, eller endnu bedre en tunnel ikke er i støbeskeen?

Hilsen en meget bekymret borger,

Claus Engedahl Søndergaard

Bavnevej 60, Hvidovre

Sendt fra [Outlook til Android](#)

Til: arm@trm.dk (arm@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Birte Bendorff (bir-te@live.dk)
Titel: Amagermotorvejen - efterlyser nytænkning i moderne tider
Sendt: 13-01-2024 10:37

Kære beslutningstager i Transportministeriet

Tak for alle de veje – den infrastruktur vi er så begunstiget allerede at have her i Danmark – til alle de biler og lastbiler, der er på vejene.

Og når vi befinder os i 2024 med klima temaer mm er det ekstra overraskende, at hensyn til mennesker, dyrs og miljø tilsyneladende nedprioriteres, sådan som vi der bor tæt på Amagermotor vejen, opfatter projektet , der planlægges til udvidelser for endnu flere biler og lastbiler.

Det er vel næppe en hemmelighed, at støj stresser , at støj akkumuleres over vand og der er ligesom frit lejde for larm og støj allerede nu fra den eksisterende bro til gene for både mennesker og dyr – i ellers fredede omgivelser ?

Det er utroligt at teknologien og nytænkning er så nedprioriteret i dette projekt, som nemt giver en opfattelse af respektløs handling overfor os almindelige borgere i kommunen, som skal ligge helbred til endnu mere støj ud fra det projekt udvidelse af Amagermotorvejen

I håbet om at der kommer nye bedre tiltag på tegnebordet - for det må kunne gøres bedre til gavn for både mennesker, dyr og miljø, sender vi vores almindelige skriv fyldt med håb for mellem menneskelig respekt.

Med venlig hilsen
Henning Rasmussen og Birte Bendorff
Hvidovre Strandvej

Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)

Fra: Birte Bendorff (bir-te@live.dk)

Titel: : Amagermotorvejen - efterlyser nytænkning i moderne tider

Sendt: 13-01-2024 10:58

- >
- > Kære beslutningstager i Transportministeriet
- >
- > Tak for alle de veje – den infrastruktur vi er så begunstiget allerede at have her i Danmark – til alle de biler og lastbiler, der er på vejene.
- >
- > Og når vi befinder os i 2024 med klima temaer mm er det ekstra overraskende, at hensyn til mennesker, dyrs og miljø tilsyneladende nedprioriteres, sådan som vi der bor tæt på Amagermotor vejen, opfatter projektet , der planlægges til udvidelser for endnu flere biler og lastbiler.
- >
- > Det er vel næppe en hemmelighed, at støj stresser , at støj akkumuleres over vand og der er ligesom frit lejde for larm og støj allerede nu fra den eksisterende bro til gene for både mennesker og dyr – i ellers fredede omgivelser ?
- >
- > Det er utroligt at teknologien og nytænkning er så nedprioriteret i dette projekt, som nemt giver en opfattelse af respektløs handling overfor os almindelige borgere i kommunen, som skal ligge helbred til endnu mere støj ud fra det projekt udvidelse af Amagermotorvejen
- >
- > I håbet om at der kommer nye bedre tiltag på tegnebordet - for det må kunne gøres bedre til gavn for både mennesker, dyr og miljø, sender vi vores almindelige skriv fyldt med håb for mellem menneskelig respekt.
- >
- > Med venlig hilsen
- > Henning Rasmussen og Birte Bendorff
- > Hvidovre Strandvej
- >
- > Sendt fra min iPhone

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Sune Søsted Paarup Odér (suneoder@gmail.com)
Titel: Høringssvar ifb med udvidelse af Amagermotorvejen
Sendt: 13-01-2024 11:29

Kære jer

Nu er tiden så kommet til høringssvar nummer 3 i håbet/kampen om at få et anstændigt liv for os, vores børn og vores nabolag uden evig bekymring om støj og dertilhørende voldsomme gener.

Der er bekymrende, at der stadig ikke bliver gjort noget ved de over 8000 boliger, der fortsat vil være voldsomt støjprægede. At der ikke bliver tænkt løsninger sammen med udfordringer, der er i forbindelse med klimaforordningerne, at man ikke tænker grønne løsninger og benytter det allerede eksisterende arbejde Hvidovre Kommune blandt andet har lavet med at overdække motorvejen. At man ikke sætter hastigheden ned. Osv osv. osv.

Jeg indsætter herunder mit seneste høringssvar til Vejdirektoratet. Alle pointer består. Kun frustration over forløbet og manglende oplevelse af at blive lyttet er steget.

GENERELT

Støj gør os syge. Vi er og bor i det hver dag. Vores børn går i skole og leger i det hver dag. Der er ikke længere dage, hvor støjen fra motorvejen ikke ligger over os som en kuppel af konstant gene. Sådan var det ikke for bare 8 år siden, da vi flyttede ind. Og sådan var det slet ikke for 10-15-20 år siden.

En udvidelse af motorvejen vil selvfølgelig kun forværre dette. Men en udvidelse af motorvejen kan selvfølgelig også være fornuftig med de forventninger, man har til den fremtidige trafik.

Problemet er, at I kigger på udvidelsen før sundheden. Forestil jer, at jeres opgave var følgende: Hvordan undgår vi, at tusindvis af borgere lever med konstante støjgener, hvis vi vil udvide motorvejen?

Med den foreslåede løsning vil over 8000 boliger fortsat være plaget af støj. Hvor mange mennesker er det? Hvor mange vil blive syge af at leve i det? Hvor dyrt er det ikke for samfundet?

Og hvor vildt er det at kunne acceptere, at så mange boliger skal være plaget og generet af støj? Hele tiden.

Det må ikke være tilfredsstillende at skulle levere svaret på de spørgsmål. Men det gør I ikke. Det bør I, så politikerne også kan træffe en oplyst beslutning, der IKKE kun handler om at udvide, udvide, udvide.

BROEN

Hvis vi starter med broen, så er det en uholdbar løsning. Det er for mange en af de største støjgener, og I siger også selv, at de 3 meter høje støjskærme, den kan bære, ikke er en løsning, der ændrer særlig meget - hvis noget.

Hvorfor skal trafikken være oppe i højden her? Hvorfor får vi ikke lagt trafikken ned i jorden og under vandet på dette stykke? Måske endda som en fremtidssikring af kysten.

I er i forvejen nødt til at inddrage nødsporet for at kunne lave fire spor. Hvad sker der, når der er en ulykke? Folk kommer til at sidde i kilometer lange køer. Og hvilken forskel har det så gjort at få udvidet motorvejen? Har man ikke ambitionerne til at tænke nyt i stedet for broen, bør der som MINIMUM tænkes i hastighedsbegrænsning. Både for at undgå ulykker, men også for at mindske støjgenerne så meget som muligt.

Det bør ikke være lovligt at krydse broen med mere end 70-80 km/t. Så kan man evt. overveje, om man skal differentiere efter tidspunkterne.

Derudover larmer broens konstruktion i dag også u hensigtsmæssigt meget pga dens samlinger i asfalten.

AFSKÆRMNING

Jeres nuværende løsning er dyr, grim og har alligevel ikke den ønskede effekt. 8000 boliger vil fortsat leve i støjhelvede. Og det er i øvrigt over de grænser, som WHO anbefaler. Langt flere vil yderligere være generet.

Man kan bygge tunneler gennem bjerge og under vandet. Hvorfor er det så svært at forestille sig en overdækket motorvej i de mest befolkede områder? Det vil i dette tilfælde sige hele stykket fra broen ud til Vestvolden.

Vær stolte af jeres arbejde og find nu den løsning, der både giver bedre trafik og bedre levevilkår/sundhed for de borgere, jeres arbejde påvirker. Det findes overalt i verden. I behøver ikke opfinde den dybe tallerken selv. Lad jer inspirere, samarbejde og skab løsninger. Ikke bare meterhøje vægge uden særlig effekt. Og som minimum må I have det som betingelse - hvis I ender med støjskærmene - at der hurtigst muligt bliver fundet en løsning og penge til at overdække, når I har fået undersøgt omstændighederne færdigt.

HASTIGHED

Få nu sænket hastigheden i nærheden af boligområder. Det vil betyde en del for støjen, det vil mindske ulykkerne, og de få sekunder eller minutter senere folk måtte komme frem, er så lille en omkostning ift, hvor meget det ellers betyder.

Få lastbilerne til at overholde hastighedsgrænserne. Få personbilerne til det. Sæt stærekasser eller lignende op, indtil I oplever, at folk har lært det. Hvis naturlivet på den Amager-siden af broen kan få 90 km/t., hvad kan borgerne i Hvidovre så få?

ASFALT OG ANDRE TILTAG

Der findes støjreducerende asfalt og sikkert en række af andre tiltag. Smid alt i puljen. Gør alt, hvad I kan for at få banket støjen så langt ned som overhovedet muligt. Tøm jeres værktøjskasse og brug alle redskaber.

Vi er faktisk nogen, der bor her

Vh Sune Odér

Hvidovre Strandvej 42

--

Mvh

Sune Søsted Paarup Odér

Tlf.: 20 60 50 10

mail: suneoder@gmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Thomas Møller (thomas.m80@gmail.com)
Titel: Høringsvar vedrørende foreslået udvidelse af Amagermotorvejen og forslag om overdækning med solcelleinstallation
Sendt: 13-01-2024 00:38

Vedrørende den foreslåede udvidelse af Amagermotorvejen med to yderligere spor i hver retning, er det af stor bekymring, at denne udvidelse vil medføre en betydelig forøgelse af vejstøj i områderne omkring motorvejen.

Selvom Vejdirektoratet har foreslået opførelsen af en støjvæg for at dæmpe støjniveauet, mener jeg, at denne løsning blot vil flytte støjproblemet længere væk, uden at adressere roden til problemet.

Som en mere holistisk og fremadskuende løsning foreslår jeg en overdækning af den udvidede del af motorvejen, suppleret med installation af solceller på overdækningen.

Dette forslag præsenterer en række fordele:

Støjreduktion: Overdækningen vil fungere som en effektiv barriere mod vejstøj, som vil forbedre livskvaliteten for beboerne i de omkringliggende områder markant.

Energi Produktion: Ved at installere solceller på overdækningen, kan der genereres en betydelig mængde grøn energi. Dette vil ikke kun bidrage til landets overordnede mål om at reducere CO2-emissioner, men også tilføre en positiv dimension til et projekt, der ellers er set som miljømæssigt ufordelagtigt.

Fremtidssikring: Ved at designe støjvæggene således at de kan understøtte en fremtidig overdækning, vil I demonstrere en proaktiv tilgang til bæredygtig infrastrukturudvikling, der imødekommer både nutidige og fremtidige udfordringer.

Jeg opfordrer til at overveje denne løsning seriøst som en del af udvidelsesprojektet for Amagermotorvejen. Det er vigtigt at de infrastrukturelle forbedringer foretages med et langsigtet perspektiv, der tager hensyn til både miljømæssige og samfundsmæssige påvirkninger.

Med venlig hilsen,

Thomas Møller
Gammel Køge Landevej 292 2 sal
2650 Hvidovre

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Cc: ivan@noah.dk (ivan@noah.dk)
Fra: Poul Kattler (poul@kattler.dk)
Titel: Høringssvar til udkast til forslag til Lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen
Sendt: 12-01-2024 17:18
Bilag: Hoeringssvar-E20-Amagermotorvejen-fra-RBT-og-NOAH.pdf;

Hermed fremsendes høringssvar, der er udarbejdet i fællesskab af Rådet for Bæredygtig Trafik og NOAH-Trafik.

Høringssvaret er vedlagt som pdf.

Vores sammendrag er dette:

- Det er ikke sandsynliggjort at der er behov for at øge kapaciteten af motorvejen. Øget kapacitet vil i sig selv trække flere biler til byen, noget som bl.a. er i modstrid med Københavns Kommunes politik for klima- og miljø.
- Hastighedsforbedringerne for bilisterne er i lovforslaget uklart belyst og skulle der være en tidsgevinst for bilister i myldretiden kan vi ikke anerkende at det retfærdiggør projektet. Også bilister må anerkende at vi lever i en by med borgere og grønne områder.
- At adgangen til Avedøre Holme kan forbedres ved at udbygge skinnebåret kollektiv trafik og ved sætse på bedre forhold for cyklister.
- Vi opfordrer til at der gennemføres støjreduktioner med hastighedsnedsættelser og massiv overdækning af den eksisterende motorvej. I det omfang de tekniske løsninger ikke er undersøgt, så må de undersøges før den første bulldozer går i gang.

Med venlig hilsen
Poul Kattler
Forperson for Rådet for Bæredygtig Trafik

--
Poul Kattler
+4526177223
www.kattler.dk

12. 1. 2024

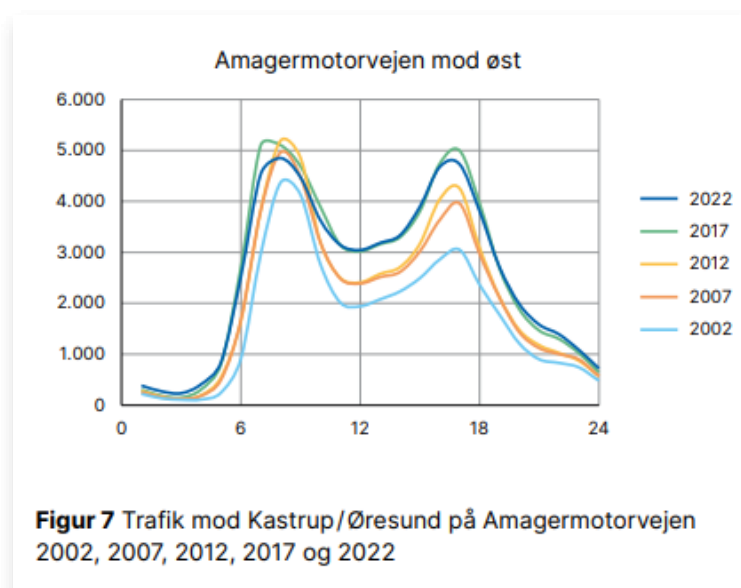
Til Transportministeriet

sendt til trm@trm.dk samt arp@trm.dk

Høringssvar til udkast til forslag til Lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen

Vores sammendrag

- Det er ikke sandsynliggjort at der er behov for at øge kapaciteten af motorvejen. Øget kapacitet vil i sig selv trække flere biler til byen, noget som bl.a. er i modstrid med Københavns Kommunes politik for klima- og miljø.
- Hastighedsforbedringerne for bilisterne er i lovforslaget uklart belyst og skulle der være en tidsgevinst for bilister i myldretiden kan vi ikke anerkende at det retfærdiggør projektet. Også bilister må anerkende at vi lever i en by med borgere og grønne områder.
- At adgangen til Avedøre Holme kan forbedres ved at udbygge skinnebåret kollektiv trafik og ved satse på bedre forhold for cyklister.
- Vi opfordrer til at der gennemføres støjreduktioner med hastighedsnedsættelser og massiv overdækning af den eksisterende motorvej. I det omfang de tekniske løsninger ikke er undersøgt, så må de undersøges før den første bulldozer går i gang.



Lidt flere detaljer fra vores analyse

Flere biler. Antagelsen om at der helt automatisk kommer flere biler på Amagermotorvejen kan ikke bekræftes i de forelagte tal; 2022-tallene er lavere end 2017-tallene (figur 7 fra [resumé af miljøkonsekvensvurdering](#) s. 14).

Vi anerkender ikke præmissen om at international bil- og lastbiltrafik fra 2029 (Femern-forbindelsen) vil nødvendiggøre mere kapacitet på netop denne vejstrækning. Langt det meste trafik på Amagermotorvejen er i dag national og består af personbiler. Evt. øget international trafik kan

modvirkes af reduceret lokal trafik i en region, hvor der allerede er god kollektiv trafikbetjening, og hvor udbygninger af den kollektive trafik er langt mere skånsomme overfor miljø og klima.

Ved udbygningen forventer man et trafikspring, altså at forbedrede veje fører til mere trafik (og det er meget tænkeligt). De ekstra biler, der tænkes skal køre på Øresundsmotorvejen i 2030 er blot 3% mere. (Se figur 9). Det virker ikke indlysende at mere international trafik er en vigtig faktor i forhold til et forventet nationalt trafikspring. Lad nu være med at bruge såkaldte internationale forpligtigelser som argument i denne sag!



Trafikudviklingen på Amagermotorvejen er tænkt sammen med den trafikudvikling (flere biler) som øvrige motorvejsprojekter i 2035-planen i regionen medfører (1) **samt** en fremskrivning af den generelle trafik (s. 16 i resuméet)(2).

(1) Fordi der udbygges motorveje omkring København, fx Frederikssund- og Hillerødmotorvejene og Ringmotorvejen (dog sat på pause), så vil de flere biler skabe behov for udbygninger andre steder, som på Amagermotorvejen. Det er en skrue uden ende.

(2) Man sammenligner som altid med et 0-alternativ. Det er et alternativ, hvor trafikken (og støjen) herudover er fremskrevet matematisk (uden at have dokumentation herfor), og derfor ser projektet ud til at være en økonomisk gevinst (før/efter), se resuméet s. 34. Men det er en manipulation!

Fremskrivningen af biltrafikken er en velkendt metode, som er baseret på en gammeldags tankegang om udvikling, velfærd og vækst er koblet direkte sammen med behovet for mere individuel vejtransport.

Udbygningen af Amagermotorvejen er et led i en statslig strategi ([Infrastrukturplanen](#), regionale projekter, s. 6) for at der skal køres mere, køres hurtigere og at der især skal køres mere i biler og lastbiler. I det kunstige lys opleves det som et større gode, at der kører flere og flere biler og lastbiler i Københavnsområdet.

Bemærk at der i hver bil i myldretiden i gennemsnit kun sidder 1,05 personer.

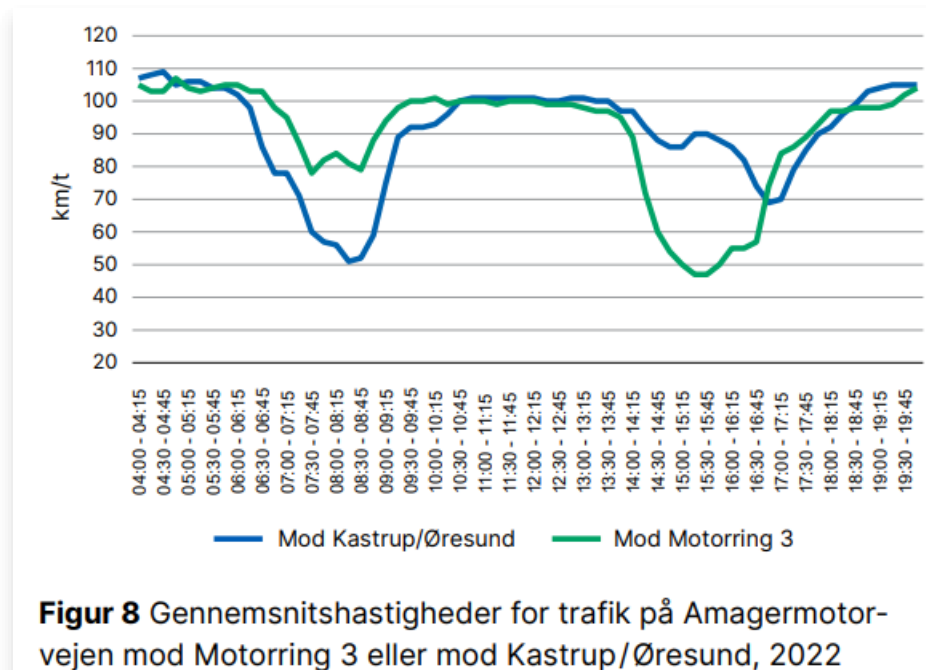
Det er ganske i strid med målsætninger for udviklingen i Københavns Kommune at der skal køre flere biler udefra ind til byen og til Ørestaden. Det er også i strid med klimaloven at udbygning af motorveje skal belaste klimaet yderligere både under konstruktionen og under driften. I anlægsfasen skal der bruges entreprenørmaskiner, der både udsender CO2 og luftforurenende stoffer (primært NOX) og støv. CO2-udledning i anlægsperioden er beregnet til ca. 65.000 ton. Trafikstigningen vurderes i 2040 at medføre en forøgelse i årlig CO2-udledning på ca. 2.200 ton. Kilde: [Udkast til anlægslov](#), s. 32.

Højere hastigheder. Det er uklart hvordan de påtænkte højere hastigheder indgår i regnskabet. Biler kører med væsentlig dårligere benzinøkonomi ved hastigheder over 80 km/t. [Se argumenter for hastighedsnedsættelser her](#). Hastighedsnedsættelser er godt for energiforbruget, for afvikling af trængsel og for reduktion af støjen.

Formentlig ville kapaciteten af Amagermotorvejen blive væsentligt forbedret hvis der hele vejen fra Køge Bugt motorvejen til Kastrup Lufthavn blev indført en fast 80 km/t grænse.

I dag er der en 90 km/t fartbegrænsning over broen og 110 km/t fartbegrænsning de øvrige steder.

Tidsgevinsten er afgørende for projektets økonomi. Tidsgevinster er et meget fiktivt begreb, som man bestemt ikke kan købe leverpostej for. Den opstår angiveligt ved at biltrafikken på Amagermotorvejen glider bedre i myldretiderne med udbygningen end som det er nu, hvor der er pres især den ene vej i myldretiden. Figur 8 på side 14 i [Resume af miljøkonsekvensvurdering](#) nævner ikke **hvor hastighederne er målt**, er det ved en fartbegrænsning på 90 eller 110 km/t?



Figur 8 Gennemsnitshastigheder for trafik på Amagermotorvejen mod Motorring 3 eller mod Kastrup/Øresund, 2022

På en vejstrækning, hvor fartbegrænsningen skifter fra 90 km/t til 110 km/t og vice versa kan man ikke antage at bilisterne kører lige til hastighedsgrænsen. De indretter måske hastigheden efter overgangen til 90 km/t? Så hvordan er regnestykket lavet?

Tidsgevinst udregnes efter at alle biler med vold og magt skal køre den hastighed, der er den højest tilladte. Gør de ikke det (fx hvis bilisterne kører efter forholdene, eller hvis der opstår trafikuheld) udregnes differencen, og værdien af arbejdstid ganges på.

Hvordan kan det beregnes som et samfundsmæssigt gode at bilister på vej fra de vestlige forstæder på shoppingtur til Fields på Amager kører med halvtomme biler i fuld fart for at købe en håndfuld bajere på tilbud? Det meste kørsel på vejen ikke er i arbejdstiden og heller ikke til-fra arbejde, men i fritiden. Det er en ganske urimelig antagelse at beregne samfundsøkonomi efter denne logik.

Generelt er lovforslaget baseret på den antagelse at biler og lastbiler skal køre hurtigere, at infrastrukturplanens vejudbygninger vil give ekstra trafik i regionen og at der herudover vil komme flere

trafikanter "helt af sig selv". Og det anses for et gode, fordi fortsat samfundsmæssig vækst per definition kobles sammen med flere biler og lastbiler.

Avedøre Holme. Adgang til Avedøre Holme styrkes i lovforslaget alene ved at biler får lettere adgang (med rampeanlæg). Der omtales ikke alternativer til biler til Avedøre Holme. Med en [letbane L3](#) derud (forbi Friheden Station) kunne behovet for flere personbiler måske helt forsvinde? Især kombineret med bedre forhold for cyklister.

Vi opfordrer til at have prioriteterne klarere. Vil udbygningen være med til at sikre bedre adgangsforhold til Avedøre Holme? I så fald skal alternativer til blot udbygning af bilernes adgang også tages med i betragtning. Desværre har lovforslaget slet ikke set på alternativer til udbygning af bilinfrastruktur, og det er måske ikke så underligt, for opdraget fra aftalen i 2021 siger at der skal bygges motorvej, ikke at der er transportproblemer, der skal løses. Så skal der selvfølgelig bygges motorvej.

Støjgener. Vejdirektoratet får ligefrem udbygningen af Amagermotorvejen til at ligne et grønt projekt! Hvordan kan det lade sig gøre, når det fundamentalt er et sort projekt?

Det gøres ved at inkludere forhøjede støjmur i projektet, hvor der allerede er støjmur og støjmur over broen. Støjmur virker ikke godt, hvorimod overdækning af motorveje virker. Og det gør hastighedsnedsættelser også. Den eksisterende vej i kombination med hastighedsnedsættelse og omfattende overdækning er en god idé. Bemærk at støjen sagtens kan opleves meget generende også udenfor tiden med størst trafik, det kan meget vel gælde for weekender, aften- og nattetimer. WHO vil introducere skrappe støjgrænser end de gældende danske. Noget som burde tages med i overvejelserne. Biltrafik gennem bymæssige bebyggelser og rekreative områder må leve med, at der tages hensyn til borgerne. Bilisterne har valgt at leve i en storby.

At sammenligne situationen med støj efter projektets gennemførelse med en 0-løsning med støj med den eksisterende vej **plus mere trafik** er ikke rimelig. Måske ønsker vi ikke mere trafik?

Vejdirektoratet mener, at der er stor travlhed med projektets realisering. Men der må kunne gives tid til at projektet tager hensyn til hvordan støjreduktioner kan virkeliggøres, også hvis WHO's skrappe krav skal efterkommes.

Vi opfordrer igen til at have prioriteterne klarere. Skal udbygningen betyde støjreduktioner? Så er det ikke det man opnår med det fremlagte projekt.

Sammen med en forbedring af den kollektive trafik til Avedøre Holme kan den eksisterende vej MED reelle støjreduktioner udgøre et grønt projekt, vel at mærke meget billigere og bedre! Med så mange penge kan man komme langt med forbedringer!

Poul Kattler

Rådet for Bæredygtig Trafik

Ivan Lund Pedersen

NOAH-Trafik

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Gulay Karatas (gulay1619@gmail.com)
Titel: Stop Støjforureningen I Hvidovre Syd.
Sendt: 12-01-2024 19:04

Kære Transportministeriet

Jeg skriver på vegne af, at jeg bor på Dryadevej 33 i Hvidovre, hvor at vi hver nat står op grundet støjen fra motorvejen. Det påvirker hele vores søvn og dagligdag, at støjen er så voldsom. Motorvejsstøjen overstiger allerede hvad der vurderes til at udgøre en væsentlig negativ påvirkning, hvorfor udvidelsen alene vil skabe en større grad af støj, hvilket bliver umenneskeligt at bo i. Vi ønsker derfor mere effektive tiltag til at bekæmpe støjen for os, der bor nær Amagermotorvejen.

Med venlig hilsen
Gulay Karatas

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Louise Durmus Kay (louise.durmus@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Amagermotorvejens planlagte udvidelse
Sendt: 09-01-2024 22:09

Kære Transportministeriet

I gør hver dag en enorm forskel for, at vi i Danmark er sikret en effektiv og bæredygtig infrastruktur på tværs ad Danmark, og for det skal lyde et kæmpe tak.

Den bæredygtige del af den planlagte udvidelse af Amagermotorvejen i form af den manglende fremtidsikret og effektive støjsikring og dermed beskyttelse og hensyntagen til borgerne i Hvidovre Syd er dog både uambitiøs og forkastelig. Med rekreative områder og tusindvis af nærtliggende boligområder, hvor støjpåvirkningen næsten dagligt allerede nu er over 80 dB og gør naturen og haverne tæt på ubrugelig mange dage om året, kan det da umuligt være et vilkår ikke at udbedre disse forhold markant i forbindelse med den planlagte udvidelse.

Med den klare viden, der allerede nu ligger tilgængelig for projektet omkring det alt for høje støjniveau for de mange tusinde nærliggende borgere og med afsæt i Miljøministeriets klare grænseværdier, er det simpelthen for uambitiøst og uden hensyntagen til det levede liv nær København ikke at arbejde for yderligere støjreduktion i forbindelse med udvidelsen.

Det kan umuligt være et vilkår, som så fremtidsynet et ministerium ønsker at pålægge så mange tusinde borgere i 2024 med høj sandsynlighed for sundhedsskade. Jeg håber og tror derimod på, at alle de +1000 høringssvar der tidligere er indsendt til blandt andre Vejdirektoratet og som nu bliver indsendt til jer bliver behandlet med aller højeste respekt og forståelse og dermed skærper og løfter de nuværende planer for støjsikring, så vi sikrer os et beboelsesområde, der rent faktisk kan rumme mennesker.

Venlig hilsen

Louise Durmus Kay

(Mor til to piger, der er voldsomt støjbelastet pga motorvejen. En motorvej, der det seneste årti er blevet markant mere støjende).

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Charlotte H (charlotteharbo@live.dk)
Titel: Høringssvar 2024 vedr. Amagervejens udvidelse
Sendt: 14-01-2024 13:16

Jeg forstår, at der er sat endnu en høringsrunde i gang af Transportministeriet ift Amagermotorvejens udvidelse. Det er ikke let at være udtrættet borger, når én instans ikke kan videreføre tidligere indsendte høringssvar til en anden instans. Men det er desværre ikke overraskende.

Som nødvendig konsekvens heraf indsender jeg her fornyet høringssvar til hver af de email-adresser*, jeg har fået oplyst af de gode frivillige kræfter bag "STOP STØJFORURENINGEN I HVIDVRE SYD"

Jeg kontaktede 'en forlængst glemt myndighed' i 1987, da vi stod for at skulle købe hus i Strandmarkskvarteret. Det var det år, broen over Kalvebod blev bygget, og vi var usikre på, om vi ville risikere en støjbelastning. Myndigheden sagde, at det skulle vi ikke være så bekymrede for, og de talte om 'naturlig udvikling i begrænsning af dækstøj, bedre vejbelægning, bla. bla'.

Vi troede naivt på det, købte huset og bor her stadig, men vi lever ikke fredfyldt her. Der er næsten konstant susen, når vi er i haven, og før vi fik nye 3-lags vinduer vores stue, ku' vi også høre suset dér. Vi ville gerne skifte flere vinduer og få bedre støjdemning indendøre, men det er forbundet med betydelige omkostninger i et almindelig familiebudget - og eftersom håndværkerfradraget ikke længere eksisterer, har det længere udsigter.

Vindretningen er overvejende/næsten altid fra vestlig retning, og vi mener desuden, at støjen også "slås tilbage" og ind over Strandmarkskvarteret fra den store bygning, der markerer indgangen til Avedøre Holme. Der er støjafskærmning mod Avedøre Havnevej i dag, men det synes ikke at have nogen reel virkning ift støjgener i vores kvarter på bagsiden af den.

Det er derfor, vi som borgere i nærområdet ønsker en total overdækning af en udvidet motorvej.

Når vi går tur i området, går vi helst ikke vestpå i retning mod Avedøre Havnevej, for man kan ikke tale sammen udendørs i normalt toneleje undervejs. Vi er ikke glade for støjen hos os på hjørnet af Perlevej/Søstjernevej, men vi priser os dog lykkelige for ikke at bo på Muslingevej og vestlige ende af Hvidovre Strandvej. Jeg er ikke stolt over den slags tanker, men det er jo sådan, det er.

Vi ved, at flere allerede længe har haft svært ved at sælge deres ejendomme, jo tættere de er på Amagermotorvejen/Avedøre Havnevej. Det frygter vi også den dag, vi skal sælge. En yderligere støjbelastning oveni den eksisterende gør ikke ejendommene mere attraktive. Og den nuværende støjbelastning har da i hvert fald ikke mindsket Vurderingsmyndighedernes appetit på at brandskatte os på grundens værdi!

Jeg forstår øvrigt slet ikke, hvordan der på den ene side arbejdes på at nedbringe bilernes antal i byen bl. ved at nedlægge eller fordyre parkeringspladser og samtidigt øges tilkørselsmulighederne med stor miljøbelastning for folk i egne hjem i de omliggende områder/kommuner.

Det står klart, at man kan ikke forvente at bo støjfrit i eller tæt på en storby, og vi bruger da selv også motorvejen, men hvordan skal vi tro på støjaflastning ved tilføjelse af endnu flere spor, når støjen faktisk kun er blevet værre i de sidste 37 år.

Det er en evig sandhed, at budgetter overskrides hver gang, der er offentlige byggerier i gang, så det er svært at forestille sig, at støjdelen ikke skulle sløjfet af sparehensyn i den sidste ende.

Og så er der naturen, og den rekreative effekt, den har på vores helbred. Hvad betyder støj og øget tung trafik for vores rekreative områder? Hvad nytter det at lave strande i Hvidovre og Valby, hvis man ikke kan holde ud at benytte dem?

Skal vi virkelig lægge øre og helbred til endnu større støj- og miljøbelastning?!

Vi er nogle, der prøver at ha' et liv her.... men er vi faktisk på vej i helvede?

Underskrevet Charlotte Harbo, Søstjernevej 38, 2650 Hvidovre

(trm@trm.dk & arp@trm.dk)

ENERGINET
Myndighedsenheden

Energinet
Tonne Kjærsvvej 65
DK-7000 Fredericia

+45 70 10 22 44
info@energinet.dk
CVR-nr. 28 98 06 71

Dato:
12. januar 2024

Forfatter:
SGL/SGL

NOTAT

HØRINGSSVAR - LOV OM UDBYGNING AF E20 AMAGERMOTORVEJEN

Energinet takker for muligheden for at komme med kommentarer til de foreslåede ændringer til forslag til udbygning af E20 Amagermotorvejen.

Energinet har gennemgået lovforslaget med fokus på de emner, der har særlig betydning for Energinet, og har målrettet kommenteringen til disse.

1. Energinets bemærkninger

Omlægning af el-transmissionskabler/ledninger

Følgende fremgår af bemærkningerne:

9.13.2 Påvirkning af ledninger

Amagermotorvejen ligger i transportkorridoren, og har derfor følgeskab af bl.a. store el- og gastransmissionsledninger. I de fleste tilfælde har det været muligt at udforme og placere regnvandsbassiner og ramper, så berøring af disse ledninger undgås, men det forventes nødvendigt at omlægge flere store el-transmissionskabler vest for Gl. Køge Landevej. Flytning og sikring af ledninger vil ske efter dialog og aftale med ledningsejerne.

Energinet anmoder i den forbindelse anlægsmyndigheden om at kontakte Energinet ift. at få planlagt omlægningen af el-transmissionskablerne.

Hjemmel til afledte ledningsomlægninger

Energinet har ikke hjemmel til at ekspropriere til omlægning af eltransmissionsanlæg grundet et vejprojekt. Hvis vejloven ikke giver Vejdirektoratet hjemmel til at ekspropriere til omlægning af ledningsanlæg, bør nærværende anlægslov derfor indeholde hjemmel til de afledte ledningsomlægninger. Således kan rettighedserhvervelse til afledte ledningsomlægninger sikres gennem ekspropriationsprocessen til selve motorvejsprojektet, hvis ledningsejer ikke kan indgå

frivillig aftale med lodsejer. Hjemlen til afledte ledningsomlægninger skal gælde både indenfor anlægslovens projektområde samt udenfor.

Der bør tilføjes: Anlægsmyndigheden forestår udarbejdelse af miljøkonsekvensvurdering vedr. det samlede projekt inkl. afledte ombygninger herunder ledningsomlægninger og kumulative effekter.

(Energinet udarbejder projekt-/arbejdsbeskrivelse, tegninger, kortbilag m.v. for Energinets ombygninger foranlediget af vejprojektet til brug for Vejdirektoratets samlede miljøkonsekvensvurdering. Hvis miljøkonsekvensvurderingen allerede er gennemført, må der laves supplerende miljømæssige vurderinger.)

Hvis nærværende høringssvar giver anledning til spørgsmål eller noget ønskes uddybet, kan Energinet kontaktes på myndighed@energinet.dk

Med venlig hilsen



Sisse Guldager Larsen
Energinet Myndighedsenheden

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Charlotte H (charlotteharbo@live.dk)
Titel: Høringssvar 2024 vedr. Amgervejens udvidelse
Sendt: 12-01-2024 12:40

Jeg forstår, at der er sat endnu en høringsrunde i gang af Transportministeriet ift Amagermotorvejens udvidelse. Det er ikke let at være udtrættet borger, når en instans ikke kan videreføre tidligere indsendte høringssvar til en anden instans. Men det er desværre ikke overraskende.

Som nødvendig konsekvens heraf indsender jeg her fornyet høringssvar til hver af de email-adresser*, jeg har fået oplyst af de gode frivillige kræfter bag "STOP STØJFORURENINGEN I HVIDVRE SYD"

Jeg kontaktede 'en forlængst glemt myndighed' i 1987, da vi stod for at skulle købe hus i Strandmarkskvarteret. Det var det år, broen over Kalvebod blev bygget, og vi var usikre på, om vi ville risikere en støjbelastning. Myndigheden sagde, at det skulle vi ikke være så bekymrede for, og de talte om 'naturlig udvikling i begrænsning af dækstøj, bedre vejbelægning, bla. bla'.

Vi troede naivt på det, købte huset og bor her stadig, men vi lever ikke fredfyldt her. Der er næsten konstant susen, når vi er i haven, og før vi fik nye 3-lags vinduer, ku' vi også høre suset i vores stue. Vi ville gerne skifte flere vinduer og få bedre støjdæmpning indendøre, men det er forbundet med betydelige omkostninger i et almindelig familiebudget.

Vindretningen er overvejende/næsten altid fra vestlig retning, og vi mener desuden, at støjen også "slås tilbage" og ind over Strandmarkskvarteret fra den store bygning, der markerer indgangen til Avedøre Holme. Der er støjafskærmning mod Avedøre Havnevej i dag, men det synes ikke at have nogen reel virkning ift støjgener på bagsiden af den.

Det er derfor, vi ønsker en total overdækning af en udvidet motorvej.

Når vi går tur i området, går vi helst ikke vestpå i retning mod Avedøre Havnevej, for man kan ikke tale sammen udendørs i normalt toneleje undervejs. Vi er ikke glade for støjen hos os på hjørnet af Perlevej/Søstjernevej, men vi priser os dog lykkelige for ikke at bo på Muslingevej og vestlige ende af Hvidovre Strandvej. Jeg er ikke stolt over den slags tanker, men det er jo sådan, det er.

Vi ved, at flere allerede længe har haft svært ved at sælge deres ejendomme, jo tættere de er på Amagermotorvejen/Avedøre Havnevej. Det frygter vi også den dag, vi skal sælge. En yderligere støjbelastning oveni den eksisterende gør ikke ejendommene mere attraktive. Og den nuværende støjbelastning har da i hvert fald ikke mindsket Vurderingsmyndighedernes appetit på at brandskatte os på grundens værdi!

Jeg forstår øvrigt slet ikke, hvordan der på den ene side arbejdes på at nedbringe bilernes antal i byen bl. ved at nedlægge eller fordyre parkeringspladser og samtidigt øges tilkørselsmulighederne med stor miljøbelastning for folk i egne hjem i de omliggende områder/kommuner.

Det står klart, at man kan ikke forvente at bo støjfrigt i eller tæt på en storby, og vi bruger da selv også motorvejen, men hvordan skal vi tro på støjafslutning ved tilføjelse af endnu flere spor, når støjen faktisk kun er blevet værre i de sidste 37 år.

Det er en evig sandhed, at budgetter overskrides hver gang, der er offentlige byggerier i gang, så det er svært at forestille sig, at støjdelen ikke skulle sløjfet af sparehensyn i den sidste ende.

Og så er der naturen, og den rekreative effekt, den har på vores helbred. Hvad betyder støj og øget tung

trafik for vores rekreative områder? Hvad nytter det at lave strande i Hvidovre og Valby, hvis man ikke kan holde ud at benytte dem?

Skal vi virkelig lægge øre og helbred til endnu større støj- og miljøbelastning?!

Vi er nogle, der prøver at ha' et liv her.... men er vi faktisk på vej i helvede?

Underskrevet Charlotte Harbo, Søstjernevej 38, 2650 Hvidovre

(trm@trm.dk & apr@trm.dk)

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: klavs@berthelsen.eu (klavs@berthelsen.eu)
Titel: Amagermotorvejen Høringssvar
Sendt: 12-01-2024 10:08

Jeg er borger i Hvidovre syd, og er umiddelbart imod udvidelsen.

Jeg kan ikke se at der er et behov for udvidelsen - den kan løse et trængselsbehov i en kort periode, men der vil opstå trængsel igen efter en kort periode.

Det samme var tilfældet for år tilbage da Motorring 3 blev udbygget fra 2 til 3 spor, og i dag er der igen trængsel.

Hvis det bliver besluttet alligevel at udvide, må det som minimum sikres at der ikke tilføres yderligere miljøbelastning i området.

Der er naturområder som vil blive berørt, og som bør sikres.

Ekstra trafik uden tilstrækkelig støjsikring vil forøge det i forvejen høje støjniveau til stor gene og skade for beboere i området.

Der er bevist at støjpåvirkning igennem længere tid er skadeligt, og alle følgeomkostningerne til dette skal vel regnes med i projektet.

Man kan vel også diskutere hvad vi vil som samfund - er det rigtigst at ødelægge en stor gruppe borgeres hverdag ved yderligere støjforurening for at udvide motorvejskapaciteten, eller skal vi forsøge at sikre at de liv der leves også har fornuftige forhold.

Vi kunne også være lidt visionære og vise os som et foregangsland hvor vi prioritere sundhed over udvidelser - vi kunne måske opnå bege dele ved at overdække strækningen og få solceller indbygget, således at vi både sikre støjdæmpning og bidrager til den grønne omstilling med grøn energi.

Med venlig hilsen

Klavs Berthelsen
Hvidovre Strandvej 54
2650 Hvidovre

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Celeste Nickson (celestenickson@gmail.com)
Titel: Amagermotorvejens udvidelse
Sendt: 12-01-2024 11:45

Jeg har boet i Hvidovre de sidste 16 år og støjen fra motorvejen er kun blevet værre og værre. Jeg er dybt bekymret for om den tiltænkte støjskærm vil være nok til at dæmpe støjen til et acceptabelt niveau, da det allerede er over det tilladte niveau. Hvor finder jeg uddybende information omkring målingerne og beregningerne - er teori et andet er praksis? Er alle parametre taget i betragtning? Hvor finder jeg en plan for forbedringer og yderligere tiltag, hvis det viser sig at det byggede ikke overholder de gældende regler på område?

Transportministeren skal tage sundhedsaspektet seriøst og der skal leveres en bedre løsning i forhold til reduktion af støj, og det vil være overdækning af Amagermotorvejen.

Celeste Nickson og John Kjær
Ankermandsvej 26, 2650

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Claus Falck (clausogrita@gmail.com)
Titel: Stop støjen
Sendt: 11-01-2024 17:56

Hej.

DET VILLE VÆRE DEJLIGT AT FÅ STØJEN NED SAT VED AMAGERMOTORVEJEN.

STOP STØJFORURENINGEN I HVIDOVRE SYD.

KREBSEVEJ 71. 2650 HVIDOVRE.

--

Mvh. Claus Falck.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anne Markworth (anmark@kk.dk)
Titel: Høringssvar om udvidelse af Amagermotorvejen - frist d. 15.1.24
Sendt: 10-01-2024 21:16

Høringssvar til transportministeriet om udvidelsen af Amagermotorvejen i forbindelse med lovforslag:

Baggrund

Som borger i Strandmarkskvarteret i Hvidovre Syd igennem de seneste 15 år har vi oplevet en stigende udfordring med støj fra motorvejen.

Det skyldes hovedsageligt en stigning i antallet af køretøjer på motorvejen samt at der i højere grad er køretøjer på vejen døgnet rundt.

Begrundelsen for at udvide Amagermotorvejen er et behov for at sikre trafikfremkommeligheden og derfor er der behov for at udvide motorvejen til 10 spor.

I forbindelse med udvidelsen er der lagt op til etablering af støjvægge i op til 9 meters højde. I Danmark er der ikke erfaringer med etableringen af disse støjvægge og det er vurderingen, at det især har effekt i umiddelbar nærhed til motorvejen, men at det ikke vil have effekt for naboer 0,5-1 km fra motorvejen.

Hvidovre Kommune har for at se på mulighederne for en mere effektiv overdækning undersøgt, hvilke muligheder, der er for at etablere en fuld overdækning af motorvejen med blandt andet solceller.

Det virker som en optimal løsning, at man i et årti, hvor der skal etableres solcelleparker forskellige steder i Danmark, ser på, hvordan man kan bruge de områder i Danmark, der har lav naturværdi fx motorveje til at etablere solcelleparker.

Det virker utroligt ensidigt, at lovforslaget fremsættes til politisk behandling på nuværende tidspunkt med henvisning til behovet for trafikfremkommelighed fremfor at bruge lidt længere tid på at undersøge prisen og mulighederne for at etablere en solcellepark som overdækning af Amagermotorvejen.

En udvidelse af Amagermotorvejen vil øge den lokale trafikstøj i Hvidovre Syd, og der er i forvejen en stor støjgene.

Fokus på trafikfremkommelighed betyder desuden også, at man netop nu har forsøg med ekstra lange lastbiler, der har betydelig mere dækstøj mm. end en almindelig vejstøj.

Jeg vil derfor opfordre til, at der afsættes mere tid til at undersøge mulighederne for en effektiv støjoverdækning, så der også på længere sigt vil være en værdi i at bo i Hvidovre Syd uden en konstant vejstøj i baggrunden, når man er udenfor eller har åbne vinduer.

Husk at vi faktisk er nogen, der bor her.

Jeg ser frem til at høre fra jer og modtage en bekræftelse på, at mit høringssvar er modtaget.

Med venlig hilsen

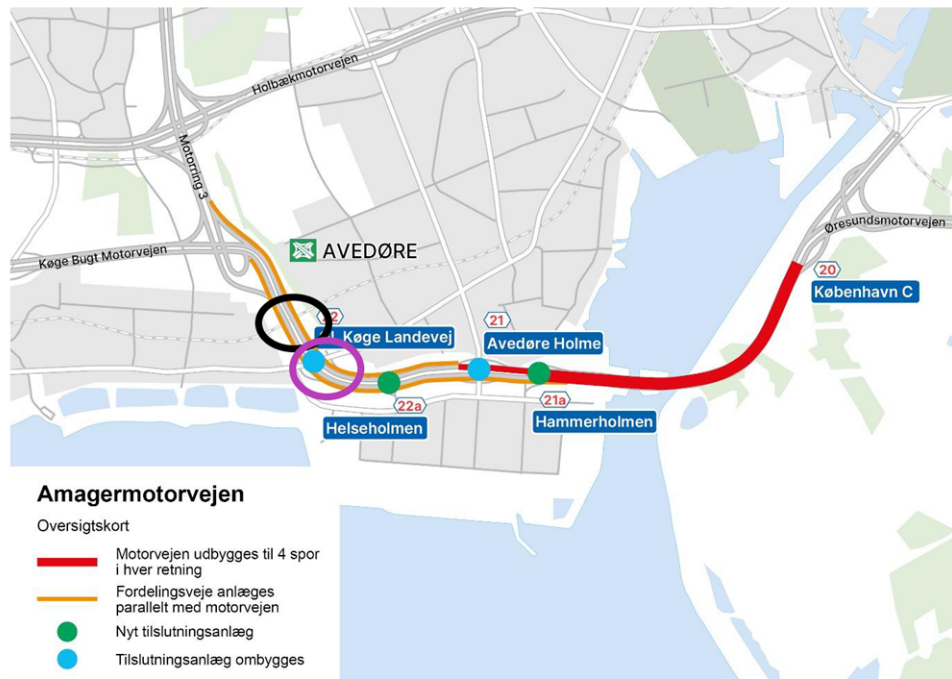
Anne Markworth
Hvidovre

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: DSB (dsbpost@dsb.dk)
Fra: Rasmus Holscher Baggesen (rhb@dsb.dk)
Titel: SV: Ekstern høring over forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen
E-mailtitel: SV: Ekstern høring over forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen (Id nr.: 293639)
Sendt: 11-01-2024 12:50

Kære Anders

DSB har kun en enkelt bemærkning til lovforslaget:

Når Køge bugt banen spærres (markeret med sort cirkel), så ser vi helst at der ikke også samtidig lukkes på Gl. Køge landevej (markeret med lille cirkel), da det er vores primære rute for indsatte togbusser på strækningen. DSB er derfor glade for at notere sig, at det fremgår af lovforslaget at det forventes, at anlægsarbejdet kan udføres i dele-taper, så bil- og cykeltrafikken på Gl. Køge Landevej kan opretholdes.



Med venlig hilsen

Rasmus Holscher Baggesen
Sekretariatsmedarbejder

Økonomi, Koncernsekretariatet, DSB, CVR 25 05 00 53
Mobil 24 68 30 87, E-mail rhb@dsb.dk



DSB Rejs med

Fra: Anders Robodo Petersen <arp@trm.dk>

Sendt: 15. december 2023 14:37

Til: borgerservice@kk.dk; kommunen@taarnby.dk; hvidovre@hvidovre.dk; brondby@brondby.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; regionh@regionh.dk; hbr@hbr.dk <hbr@hbr.dk>; DSBPOST <DSBPOST@dsb.dk>; Movia <movia@moviatrifik.dk>; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; info@danskerhverv.dk; info@danskerhvervsfremme.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Industri <transport@di.dk>; Fælles Fagligt Forbund (3F <3f@3f.dk>; Forbundet af Offentlige Ansatte <foa@foa.dk>; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; dalo@da.dk; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; Jurateamet@danskenergi.dk; dof@dof.dk; dvl@dvl.dk; Dansk Vejforening <dv@dv.dk>; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Danske motorcyklister <skovloekke@dmc-org.dk>; info@rgo.dk; info@energinet.dk; høring <hoering@fdm.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Friluftsrådet <fr@friluftsradet.dk>; Kommissarius Øerne <komoe@komoe.dk>; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; Rigsrevisionen - Info <info@rigsrevisionen.dk>; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>

Emne: Ekstern høring over forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen (Id nr.: 293639)

Til rette vedkommende

Se vedlagte høring af dags dato.

Med venlig hilsen

Anders Petersen
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995
arp@trm.dk
www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:
<https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen>

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: partov@besked.com (partov@besked.com)
Titel: Høringssvar til udbygningen af E20 Amagermotorvejen
Sendt: 10-01-2024 15:00

Sendt til **Transportministeriet** på trm@trm.dk samt arp@trm.dk
10.01.2024

Transportministeriet har i denne måned, sendt deres udkast til en udbygning af E20 Amagermotorvejen i høring. For god ordens skyld kan det oplyses, at Vejdirektoratet allerede har haft dette projekt i høring to gange. Efter første runde blev borgernes protester stort set overhørt, og nu går det så stærkt at Vejdirektoratet ikke har nået at færdiggøre den demokratiske proces, og gennemgå de omkring 1.000 høringssvar de modtog i forbindelse med deres anden høringsrunde. De svar venter vi fortsat på.

Derfor virker det besynderligt for de berørte borgere, at Transportministeriet på dette tidspunkt, udsender et uændret projektet i en ny høringsrunde. Vejdirektoratet har allerede gjort opmærksom på, at utrolig mange boliger vil blive påvirket, af det meget høje støjniveau som motorvejsudvidelsen vil medføre, for de borgere der allerede i dag lever i et støjhelvede. Boligerne i området vil få et så højt støjniveau, at det klart overskrider Miljøstyrelsens grænseværdier. Og de projektændringer det vil medføre for en ansvarlig beslutningstager, indgår endnu ikke i det udsendte projekt.

Borgerne forventer at projektet til motorvejsudbygningen, vil blive justeret i forhold til de indvendinger de har fremsendt omkring projektudkastet. Men fordi processen er gået for stærkt, kan vi se, at de ændringer ikke er nået at blive indarbejdet i det lovforslag Transportministeriet nu har sendt i høring. Det er vi kede af, og derfor tillader vi os at gøre opmærksom på det, og igen fremsende høringssvar til Transportministeriets høringsproces. Det er vel det man har den demokratiske proces til.

Projektforslaget er ikke tilpasset de store miljøpåvirkninger der hvert år rammer hele samfundet. Nye store uforudsete 100 års-hændelser er noget vi hvert år må kæmpe med. Sidste år var det mest regnfulde år nogensinde. Skybrud, stormflod, oversvømmelser, temperatursvingninger og lange tørkeperioder er nye udfordringer som hele samfundet må tilpasse sig efter. De udfordringer kan ikke løses med forslag der var normale for bare få år siden. Gårsdagens trafikløsninger har givet fortabt. Vi er nødt til at tænke nyt og anderledes, og målrette vores trafikløsninger til klimaudfordringerne. Og de overvejelser fremgår slet ikke i det nuværende projektudkast af E20 Amagermotorvejens udbygning.

For få dage siden omtalte Dronning Margrethe de nye klimaudfordringer, i det der blev hendes sidste nytårstale:

”Vejret synes at løbe løbsk i forskellige retninger. Det virker uoverskueligt, og det skræmmer. Rundt om i verden bliver mennesker ramt på forskellig vis. De fleste husker nok, at juli herhjemme var kølig og regnfuld. 2023 blev det vådeste år i dansk vejrhistorie. Men for hele jorden blev juli og august de to varmeste måneder nogensinde.

I sidste måned udsendte FN en ny klimarapport. Alvoren er tydelig. Klodens klima forandrer sig hurtigere, end man troede. Vi er nødt til at forholde os til klimaforandringerne. Konsekvenserne er ikke kun fremtid. De er her allerede, og de er voldsomme. Det er de fleste i Danmark fuldstændig klar over, selvom det har været vanskeligt for nogle af os helt at indse det.”

Røg, støj og møg skal bekæmpes.

Derfor nytter det ikke noget at udbygge den eksisterende E20 Amagermotorvej fra 6 til 10 spor, uden at tænke på de klimakonsekvenser som projektet vil få for omgivelserne. Og det nuværende projektudkast vil kun forværre miljøudfordringerne. Projektet forsøger at løse fremtidens udfordringer med gårsdagens løsninger. De løsninger virkede ikke dengang den nuværende motorvej blev anlagt, og nu hvor vi har erkendt, at den tankegang og de løsningsmodeller var med til, at skabe de miljøkatastrofer vi allerede har i dag, må vi tænke nyt og langsigtet.

- Alt det regnvand der i fremtiden vil ramme os, skal vi sikre kan sive ned i undergrunden. Men det vil de meget store ekstra asfalterealer forhindre. Kloakkerne er fyldte, og vi ser allerede nu at motorveje må lukkes, når kørespor eller hele veje ikke kan anvendes, som følge af det ene skybrud efter det andet oversvømmer asfalterealerne. De klimaudfordringer er der ikke taget højde for i det nuværende projekt. Motorvejsudvidelsen vil forværre de skybrudsudfordringer der i forvejen er en stor udfordring, for de borgere der igen og igen må beskytte deres ejendomme med sandsække og watertubs langs gaderne i denne del af Hvidovre. Og vi ser at Vejdirektoratet allerede har vanskeligt ved at holde de nuværende asfalterealer farbare, når det er vintervejret der rammer os.
- Historien viser at mere motorvej vil generere flere biler, og der er ikke plads til flere biler i København. Indfaldsvejene er i forvejen fyldt helt op i den myldretid som løbende udvides til næsten hele dagen. Derfor arbejdes der i Københavns kommune bevidst på at få bilerne ud af byen, og i stedet bruge vejene til at forbedre fremkommeligheden for cyklisterne og den offentlige transport. Parkeringsmulighederne i byen begrænses og påvirker således også bilisterne til at vælge andre transportformer. På den måde er Københavns kommunes trafikstrategi langt mere i overensstemmelse med de klimaudfordringer som Dronningen satte ord på i sin nytårstale. Og derfor vil motorvejsudbygningen ikke medføre at bilisterne kommer hurtigere på arbejde inde i byen.
- Bilisterne vil fortsat holde i kø på motorvejen. De mange ekstra biler vil ikke kunne køre ind i København i myldretiden, og forlængelsen af E20 Amagermotorvejen over Øresundsbroen, samt de svenske motorveje, har alle kun to kørespor i hver retning. Derfor er det ikke nødvendigt med 5 spor igennem Hvidovre. Det er trods alt ikke på den strækning de 3 spor giver anledning til kødannelse. Nådeøjeblikket er frakørslerne til København og indfaldsvejene ind til byen. Det er de frakørsler og byvejene der er årsag til den nuværende kø der blot ophobes på motorvejsstykket gennem Hvidovre. Men det er ikke et problem der bliver løst ved at udbygge motorvejen gennem Hvidovre til 10 spor. Man flytter blot køen lidt, når der holder 5, og ikke 3 biler ved siden af hinanden på motorvejen.
- Vil man sikre de private bilister på motorvejen bedre mulighed for at komme hurtigere ind og ud af byen, skal man tænke nyt. F.eks. ved at anlægge store parkeringspladser langs motorvejen og derfra etablere tog eller shuttlebusser, der konstant kan køre bilisterne ind og ud af byen. Man kan derfor med lidt nytænkning kunne få en klimavenlig transportplan der bygger på at privatbilismen mindskes i byen, og samtidig øge andelen af trafikanter der benytter den offentlige trafik. På den måde vil Transportministeriet og Københavns kommune i fællesskab kunne hjælpe Miljøministeriet med at nå deres klimamål.
- Udbygningen af motorvejen vil også forværre de nuværende meget store støjgener for tusindvis af naboer. I projektet indgår nogle støjskærme som ikke virker. Vi ved hvad vi taler om, for vi lever hver dag døgnnet rundt med de nuværende støjgener fra motorvejen. De nye støjskærmene vil ikke forbedre den nuværende støjbelastning, og med udbygningen til 10 spor, vil støjproblemet blive endnu større.

Projektet indebærer også en ny frakørselsbro for lastbiler til Avedøre Holme. En bro der skal hænge højt oppe over motorvejen, vil med garanti sprede støjen meget mere rundt til et endnu større opland. Og ret behændigt har Vejdirektoratet undladt at beregne den støjbelastning i det nuværende projekt. Man prøver end ikke på at bekæmpe den støj.

Hele motorvejsudvidelsen bliver et ulideligt støjhoved. Støjen er nødt til at blive kapslet ind. Det kan ske ved at overdække hele motorvejen. Den løsning giver samtidig plads til at etablere et kæmpe areal med solceller på taget. En fremtidsorienteret energiløsning der vil kunne gøre motorvejen til en nyttig og venlig nabo for borgerne i området. Samtidig vil løsningen kunne anvendes andre steder i landet, der har lignende udfordringer. Og hvis det kræver lidt mere

projekteringstid, gør det ikke noget. Vi har ikke hastværk, vi venter gerne på den rigtige løsning.

- Løsningen kan også være at grave hele motorvejen langt ned under jorden og plante træer oven på, som man for 20 år siden gjorde det i Boston, USA. Man kan på den måde opsamle regnvandet naturligt på de grønne arealer, og arealet er så stort at man kan plante en hel skov over motorvejen. En skov som vores børnebørn og oldebørn vil takke os for, når de går rundt og nyder fuglesangen i en stor ny bøgeskov tæt på Danmarks hovedstad. Dette vil være den mest miljøforbedrende løsning af motorvejsudbygningen, der samtidig kan hjælpe de kommende generationer med de klimaudfordringer, vi på mange måder efterlader til dem.
- Transportministeriet er jo nødt til at reagere, når der af Vejdirektoratets projektmateriale fremgår, at støjskærmene ikke virker: "Støjpåvirkningen i området vil dog stadig som helhed vurderes som værende en væsentlig negativ påvirkning, da der i området fortsat vil være omkring 8.000 støjbelastede boliger." Den billigste løsning vil være at droppe projektet, for mange eksperter mener det nævnte antal støjbelastede boliger er alt for lavt sat. Og vi er mange der kan se frem til at blive syge af al den støj.

Lige som Dronning Margrethe først nu har erkendt hvor nærværende klimakrisen er blevet, må det være muligt at Transportministeriet nu også erkender det, og indretter deres motorvejsprojekt efter det. I det nuværende projekt er der ikke et eneste tegn på at det er tilfældet, men det kan heldigvis nås endnu. Vejdirektoratet kan stadig nå at blive en hensynsfuld miljøbevidst nabo.

Jeg vil derfor opfordre de ansvarlige beslutningstagere til at stoppe udbygningen af E20 Amagermotorvejen mens tid er, til der er blevet tænkt nye langsigtede planer og fundet klimavenlige løsninger, som eksempelvis kan være at overdække motorvejen med solceller, eller grave motorvejen ned under jorden. Jeg håber personligt på, at vi kan give den næste generation en ny flot bøgeskov som de kan gå og nyde, mens trafikken kører under dem. Men vil være tilfreds med et projektet stopper her.

Med venlig hilsen

En nabo der har boet og oplevet udviklingen, fra før den nuværende støjende motorvej blev anlagt

Ivan Partov

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Anne Søsted Paarup Odér (a.soested@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Amagermotorvejen
Sendt: 10-01-2024 18:46

STOP NU OP - vi er faktisk nogen, der bor i Hvidovre!

Kære jer i Transportministeriet

Jeg har tidligere, ligesom hundredvis af andre borgere i Hvidovre, indsendt høringssvar til Vejdirektoratet ifm. med jeres projekt om at udvide Amagermotorvejen.

Stop nu op og overvej de menneskelige konsekvenser af at sætte en "2min-spæret" / "Europas motorvej til Norden", og alle jeres andre umenneskelige undskyldninger, over anstændighed for tusindvis af borgere samt deres og kommende generationers helbred.

Det kan ikke være rigtigt, at jeres "løsning" på at udvide og skabe Danmarks mest massive og støjende motorvej kun er en støjskærm, som ingen betydning vil få for det berørte boligområde i hele Hvidovre Syd, da størstedelen bor langt over 200 meter fra motorvejen.

Lyden vil hoppe over jeres skærm og blive langt værre, end det I naivt forsøger at bilde os og jer selv ind. Ved I godt det?

I har stadig mulighed for at skabe en god og bæredygtig løsning, så lad os nu finde den sammen, i stedet for at spise os af med den billigste løsning, som ikke hjælper, og som på sigt vil bringe langt flere udfordringer og problemer, ikke mindst skabe et minde om jer som de tåbelige politikere og ministre, der kun havde en vej for øje, i stedet for os virkelige mennesker og vores børn og deres børn... (hvis vi er så heldige).

Vi bliver SYGE af al den STØJ.

Vores BØRN bliver SYGE.

Forstår I det? eller har I virkelig kun interesse i nogle "få minutter spæret", som I sidste ende ikke engang er "ekstra arbejdstid".

Forstår I, at det I ender med er en masse syge mennesker, som kommer til at koste samfundet en masse penge?

Kender I overhovedet til de helbredsmæssige konsekvenser af for meget støj?

EU's Miljøagentur vurderer, at længerevarende udsættelse af støj fra omgivelserne kan føre til hjertekarsygdomme og metaboliske effekter; nedsat kognitiv indlæring hos børn, samt alvorlige gener og søvnforstyrrelser. Langtidseksponering af støj fra omgivelserne anslås at forårsage 12.000 for tidlige dødsfald og at bidrage til 48.000 nye tilfælde af hjertekarsygdomme om året i EU. Det anslås, at 22 millioner mennesker lider af kronisk høje støjgener og 6,5 millioner mennesker lider af kronisk søvnforstyrrelse.

Kræftens Bekæmpelse finder at evidensen for vejtrafikstøj som risikofaktor for slagtilfælde, type 2 diabetes og død som følge af hjertekarsygdom er steget væsentligt siden WHO evalueringen i 2018.

Lyder det bekendt? I kan jo, ironisk nok, læse om alt dette og mere til på hjemmesiden hos jeres kollegaer i

Miljøministeriet. Kommunikerer I overhovedet med dem?

Forstår I hvor modbydeligt det er at have udsigt til alt dette?

Gider I stoppe op og lytte?

Stop nu - stop med udvidelsen.

Holmeprojektet er ikke godkendt.

Fernern-forbindelsen er endnu en gang også forsinket. Så hvorfor skal I overhovedet udvide?

Hvis I absolut går i gang, så gør det med fornuft og bæredygtighed in mente, i stedet for kun at tænke billigst muligt.

Grav motorvejen ned, fjern broen og lav en tunnel i stedet. Samtidig kan I her sammen med andre vidensgrupper og eksperter begynde at tænke ind, hvordan vi kan få lavet nogle løsninger, der også beskytter mod de oversvømmelser, som kun vil blive hyppigere i fremtiden.

I kan også hjælpe med at få overdækket motorvejen og dække den til med solceller. Inden I (igen) siger: "det er for dyrt", så kan I indtænke roadpricing i en afgrænset periode på et årti, som kan være med til specifikt at financiere projektet, og måske endda gøre det mere attraktivt for nogen at tage cyklen eller det offentlige. Hvidovre kommune har allerede udarbejdet en skitseplan for en overdækning.

I kunne også flytte motorvejsstrækningen så langt som muligt væk fra boligområder og ud på den fjerne side af Avedøre Holme.

Og som en helt gratis løsning kan I hjælpe med at få sænket farten til 60km i timen på hele strækningen og indsætte stærekasser, der sikrer at folk bliver tvunget ned i fart og hvis ikke, så kan de få lov at betale for ikke at gøre det.

Dette vil igen få folk til at overveje det offentlige, da det offentlige i så fald kan vise sig at være hurtigere og billigere for nogen.

Der kommer flere og flere El-biler, tunge lastbiler og påhæng osv, som skaber enorme mængder støj.

Selvom El-biler måske ikke larmer meget, når de passerer en på gaden, så larmer eksempelvis El-biler på afstand i høj fart endnu mere end almindelige biler, da de fysisk ligger tungere på vejen.

Ved I godt det, eller er det endnu en ting, der ikke er populært at tale for højt om blandt alle jeres lobby-venner og vigtige stakeholders, herunder DI, FDM, Vej og asfaltindustrien, bilimportørerne, byggebranchen, Dansk Erhverv osv osv.?

Støjniveauet er allerede nu langt over det tilladte i EU, og det vil I hæve og dermed gøre det endnu værre uden en holdbar løsning. Hvorfor?

Fordi andet er for dyrt?

Pyt med alle de mennesker og deres børn, som vil lide grueligt under det, eller hvad?

Jeg skriver det her til jer, mens jeg kan høre støjen fra motorvejen i baggrunden. Den er der altid. Det sidste jeg hører, inden jeg går i seng, og det første jeg hører, når jeg vågner.

Jeg gruer for, hvor meget ekstra støj jeres og statens projekt vil give os her i Hvidovre, hvor meget ekstra skadelig støj vores børn dagligt skal have ind pga jer, og om jeres projekt i sidste ende vil blive årsagen til, at vi skal rykke vores familie væk herfra, hvor de sidste 3 generationer har boet. Væk fra en by og et område, vi er glade for, men som I ødelægger.

I ødelægger vores liv og vores by med jeres absurde motorvejsprojekt.

STOP NU OP - LYT TIL OS MENNESKER, DER RENT FAKTISK BOR I DE BERØRTE OMRÅDER.

Mange venlige hilsner
Anne Odér
Hvidovre Strandvej

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Stephan Rifbjerg (stephan@rifbjerg.dk)
Titel: Høringssvar angående Amagermotorvejens udvidelse
Sendt: 09-01-2024 21:36

En udvidelse af Amagermotorvejen fra seks til ti spor er på vej, og den kan få voldsomme konsekvenser for trafikstøjen i Hvidovre Syd, hvis Vejdirektoratet beslutter at vi i Hvidovre kan nøjes med støjskærme. Effekten af støjskærme er begrænset, og vil ikke have den store effekt i forhold til den forøgelse af trafik der ved udvidelsen kommer til at gå gennem vores by. En støjskærm vil afhjælpe de områder der ligger tættest på skærmene, men vil give øgede støjgener for dem der bor længere væk, da støjen blot vil blive flyttet.

I Vejdirektoratets nyligt udarbejdede miljøkonsekvensrapport, fremgår det også klart, at udvidelsen vil have konsekvenser for borgerne i Hvidovre Syd: "Støjpåvirkningen i området vil dog stadig som helhed vurderes som værende en væsentlig negativ påvirkning da der i området fortsat vil være omkring 8000 støjbelastede boliger."

At vedvarende trafikstøj er sundhedsskadeligt, er dokumenteret. Børn er i risiko for at blive påvirket kognitivt med konsekvenser for deres indlæringsevne og generelle almentilstand, ligesom søvnproblemer kan blive en følgevirkning. For voksne ses der en øget risiko for kræft, slagtilfælde og demens

. Den kan findes på SF Hvidovres Facebookside.

Læg låg på støjen. Med solceller!

Stephan Rifbjerg
ENTERPRISE ACCOUNT EXECUTIVE
NORDICS

T [+45 61699965](tel:+4561699965)
stephan@rifbjerg.dk

Stentoftevej 48, Hvidovre, 2650



Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mette Granzau (mette_g@hotmail.com)
Titel: Høringssvar udvidelse af Amagermotorvejen
Sendt: 09-01-2024 16:13

Amagermotorvejen er en af de mest trafikerede strækninger i Danmark, og Hvidovre Syd er allerede et af de områder, der er mest belastet af støj; det gælder både skoler, daginstitutioner, boliger og rekreative områder. Med en udbygning af motorvejen - herunder opførelse af støjskærme - vil 8.000 boliger i området og dets beboere stadig være støjbelastede.

Som borger i området og med to børn tilknyttet Langhøjskolen, der ligger tæt på motorvejen, er jeg dybt bekymret! Støj er dokumenteret sundhedsskadeligt og kan have store helbredsmæssige konsekvenser. Det kan give øget risiko for indlæringsproblemer, demens, kræft og slagtilfælde - for blot at nævne nogle få. Og med denne løsning skal vi alle fire - og de 8.000 andre familier i området - leve med både støjen og den sundhedsmæssige risiko HVER DAG.

Bud på løsninger:

- Hvis projektet ønskes gennemført skal transportministeren skal tage sundhedsaspektet seriøst, og der skal leveres en bedre løsning ift. reduktion af støj
- Mest optimal reduktion af støj vil være overdækning af Amagermotorvejen
- Er en overdækning ikke mulig, bør der være en "Hamborg-løsning" oven på de planlagte støjskærme (hvor den øverste del af skærmene buer ind over motorvejen).
- Støjskærme på 3 meter over kalvebodbroerne er ikke tilstrækkeligt. Der skal arbejdes på langt mere effektive tiltag for at reducere støjen herfra. Mest optimalt mht. både sikkerhed og støj kan være en tunnelloøsning fra Amagersiden direkte til de nuværende Holme - vejanlæg på Holmene er allerede etableret
- Der skal arbejdes videre med forslaget om en senere overdækning oven på nye skærme (som Vejdirektoratet beskriver), så etablering af støjskærme ikke betyder, at arbejdet med yderligere støjreduktion stopper
- Højere støjskærme ved nye til- og frakørsler
- Ny "Hammerholmen"-rampe rykkes væk fra boligområde - f.eks. ved Jernholmen i stedet

Vi er allerede belastede af støj nu.

Tiltag der igangsættes før påbegyndelse af udbygning:

- Lavere hastighed på Hvidovre-siden af Kalvebodbroen. Smarte digitale skærme, der kan regulere hastigheden, så hastigheden reduceres på motorvejen før/efter myldretid.

Alternative forslag kunne være 70 km/t i udvalgte tidsrum fx. efter kl. 17 på hverdage, fra 10-18 i weekenderne mv.

- Opsætning af "størekasser"/fartmåling, da farten tit overskrides på Kalvebodbroerne
- Reducering af støj fra Kalvebodbroernes samlinger

Venlig hilsen

Mette Granzau Kabel

Høringssvar angående udvidelsen af Amagermotorvejen

9/1-24

Som borger i Hvidovre og med bolig beliggende mindre end 400 meter fra Amagermotorvejen, ønsker jeg at udtrykke mine betydelige bekymringer vedrørende den foreslåede udvidelse af Amagermotorvejen. Jeg værdsætter muligheden for at bidrage til denne høring og håber, at mine synspunkter vil blive taget i betragtning.

Min tilknytning til dette område som boligejer styrker min bekymring om den stigende intensitet af støjforureningen fra Kalvebodbroen og Amagermotorvejen. Det er desillusionerende at opleve, at selv en simpel aktivitet som at sidde på terrassen en sommerdag bliver overskygget af uønsket støj og larm. Desuden er det endog umuligt at nyde områdets naturlige lyde, som fuglesang, på en søndag. Udsigten til yderligere støjgener som følge af udvidelsen er både ubærlig og frustrerende, og denne beslutning påvirker de mennesker, der har boet her i generationer, på en betydelig måde.

I den forelagte miljøkonsekvensvurdering er der kun blevet vurderet én mulig løsningsmodel, som ser ud til at være den planlagte. Der er ikke blevet foretaget en grundig beskrivelse af alternative linjeføringer, overdækninger eller andre potentielle tiltag. Dette rejser alvorlig tvivl om grundlaget for at træffe en så væsentlig beslutning, som vil have en betydelig indvirkning på de berørte borgere.

Det berører mig dybt, at mine børn skal vokse op i et område, der bliver påvirket så negativt af støj og luftforurening. Jeg undrer mig over, hvorfor der overhovedet bygges veje, der medfører sådanne belastninger, der kan resultere i stress og sundhedsmæssige problemer hos befolkningen. Er de minutter, der spares på transporttid, virkelig vigtigere end den overordnede sundhed og trivsel?

Der eksisterer alternative og mere hensigtsmæssige løsningsmuligheder for at håndtere de udfordringer, der opstår ved en udvidelse af motorvejen. En grønnere omstilling, som samtidig adresserer støjproblematikken, kunne være et skridt i den rigtige retning. Vejdirektoratet kunne tage lederskabet og vise vejen for hvordan støjreduktion kan opnås i fremtiden, og dermed give vores børn mulighed for at bygge videre på en bæredygtig og sund fremtid. Det er afgørende at se ud over økonomiske hensyn og fokusere på tidsvarende og effektive løsninger, der gavner samfundet nu og i fremtiden.

Det er foruroligende at læse, at Vejdirektoratet, på trods af de konklusioner, der er trukket i egen rapport, alligevel anbefaler den eneste undersøgte løsningsmodel. Konklusionen om, at støjbelastningen vil forblive betydelig i området med omkring 8.000 berørte boliger, bør være afgørende i beslutningsprocessen.

Jeg appellerer til, at der tages alternative løsninger i betragtning, herunder:

- Implementering af støjreducerende asfalt på alle baner.
- Overdækning af motorvejen inklusive broen.
- Nedgravning af motorvejen inklusive broen.
- Anlæggelse af en ny motorvej omkring fælleden for at undgå gene for beboere.
- Nedjustering af hastighedsgrænser og etablering af hastighedskontrolforanstaltninger.
- Implementering af intelligente støjskærme som erstatning for ældre løsninger.

Det er ikke for sent at indhente yderligere viden og handle klogere. Jeg håber inderligt, at mine bekymringer og forslag vil blive taget seriøst og overvejet i den fortsatte beslutningsproces.

Med venlig hilsen,
Allan Reenberg

Høringssvar angående udvidelsen af Amagermotorvejen

9/1-24

Jeg henvender mig som en borger i Hvidovre, med min bolig beliggende mindre end 400 meter fra Amagermotorvejen. Udvidelsen af Amagermotorvejen er af stor betydning for mig, og jeg vil hermed afgive dette høringssvar. Som en husejer i Hvidovre, som har en stærk ønske om at forblive her, er det både foruroligende og desillusionerende at erfare, at støjniveauet fra Kalvebodbroen og Amagermotorvejen konstant intensiveres. At åbne vinduer og døre, eller blot at nyde en sommerdag på terrassen, er blevet en umulighed på grund af den vedvarende støj og larm. Ikke engang fuglesangen kan høres på en søndag. At vide, at dette ikke forventes at blive bedre i fremtiden, og at yderligere støj er uundgåelig på grund af udvidelsen, er både uudholdeligt og frustrerende.

Miljøkonsekvensvurderingen har kun undersøgt én mulig løsningsmodel (den, der har været planlagt hele tiden!), sammenholdt med en udefineret nul-alternativ. Ingen alternative ruter, overdækninger eller andre tiltag er blevet ordentligt beskrevet! Hvordan kan en så betydningsfuld beslutning træffes ud fra dette grundlag, når det har så stor indvirkning på de berørte borgere?

Det berører mig dybt, at mine børn skal vokse op i et område, der bliver påvirket så negativt af støj og luftforurening. Jeg undrer mig over, hvorfor der overhovedet bygges veje, der medfører sådanne belastninger, der kan resultere i stress og sundhedsmæssige problemer hos befolkningen. Er de minutter, der spares på transporttid, virkelig vigtigere end den overordnede sundhed og trivsel?

Der findes bedre løsninger, der kan imødekomme de udfordringer, der opstår ved en udvidelse af motorvejen. En mere bæredygtig omstilling, som samtidig adresserer støjproblematikken, kunne være et skridt i den rigtige retning. Jeg opfordrer Vejdirektoratet til at gå forrest i denne indsats og demonstrere, hvordan støjreduktion kan opnås i fremtiden, og dermed give vores børn mulighed for at bygge videre på en bæredygtig og sund fremtid. Det er vigtigt at se ud over økonomiske hensyn og fokusere på effektive løsninger, der gavner samfundet nu og i fremtiden.

Det er foruroligende at læse, at Vejdirektoratet, på trods af konklusionerne i egen rapport, alligevel anbefaler den eneste undersøgte løsningsmodel. Konklusionen om, at støjbelastningen fortsat vil være betydelig i området med omkring 8.000 berørte boliger, bør være afgørende i beslutningsprocessen.

Jeg opfordrer til at overveje alternative løsninger, herunder:

Implementering af støjreducerende asfalt på alle baner.

- Overdækning af motorvejen inklusive broen.
- Nedgravning af motorvejen inklusive broen.
- Anlæggelse af en ny motorvej rundt om fælleden for at undgå gene for beboere.
- Nedjustering af hastighedsgrænser og etablering af hastighedskontrolforanstaltninger.
- Implementering af intelligente støjskærme som erstatning for ældre løsninger.

Der er stadig mulighed for at tilegne sig yderligere viden og træffe klogere beslutninger. Jeg håber inderligt, at mine bekymringer og forslag vil blive taget seriøst og overvejet i den fortsatte beslutningsproces.

Med venlig hilsen,
Trine Reenberg

Vedr.: Udbygning af Amagermotorvejen

Her er det seneste tiltag, som et led i den grønne omstilling og mindre Co2 i luften. Det helt store knæfald for bilisme. Biler, biler, biler. Jo flere biler ind til København og på motorvejene jo bedre. Der er endnu enkelte ledige pladser på vejene. Man tror ikke sine øjne og ører, når man ser og hører Vejdirektoratets planer. En 8 eller 10-sporet motorvej tæt på et naturområde. Tæt på boliger og erhverv. Skandale at nogen folketingspolitiker kan godkende sådan en plan. Nå, men de bor sikkert trygt og godt langt herfra.

Efter at have læst det seneste udkast til udbygningen, har jeg følgende kommentarer med hensyn til trafiksikkerheden. Da der nu vil komme flere til- og frakørsler, mener jeg, at man bør sætte hastigheden ned til 90 km. allerede ved Gl. Køge Landevej. I forvejen er den nedsat et langt stykke på Amager-siden. Det vil også give mindre støj. Med den vanvittige plan der er med 4 spor på broen, skal der måske lige der være 80 km. I flere lande ser man ofte nedsat hastighed på motorveje, hvor der er sammen-fletning af vejebaner. Hvad bruger man mere i transporttid? Det kan ikke være mange sekunder. Det vil i hvert fald øge sikkerheden

Med hensyn til om-stribning på broen fra 3 baner til 4, skal i virkelig tænke jer godt om. Det der kaldes 'nødsporet', er ikke en hel kørebane og kan ikke bruges som en sådan.. Der kan kun lige nøjagtigt holde en mindre personbil. Hvis 'nødsporet' fjernes og vognbanerne bliver en del smallere, kan politi og udrykningskøretøjer ikke komme frem ved ulykker, som man må regne med kan ske. Husk på at visse biltyper må være bredere end alm. Personbiler. Hvis der sker en ulykke, kan trafikken gå fuldstændigt i stå, og politi og redningskøretøjer kan ikke komme frem. Ikke engang en betjent på motorcykel. Forestil jer, at der opstår en bilbrand på broen. Alene planen er sikkerhedsmæssigt groft uforsvarlig.

Hvis der er planer om, at støjafskærmningen skal begrænses, har jeg kun en kommentar til det.

HENSYNLØST OG UFORSKAMMET.

Når der nu er en plan om overdækning af motorvejen med solceller, hvorfor så ikke bruge den? Hvad med at man helt stopper udvidelsen, og nøjes med til- og frakørsler til Avedøre Holme?

Hvis det her er Vejdirektoratets trafikplanlægning på højeste niveau, står det **virkeligt** dårligt til her i Danmark. Hvor er fremtidsvisionerne, hensynet til mennesker og nytænkning? Der skal ikke mere trafik på vejene. Tværtimod. Men man gør jo hvad man kan for at få folk væk fra den offentlige transport. Priserne er lige sat op, endnu en gang.

Genialt tænkt at få trafikken hurtigere ind til Sjællandsbroen, der har 2 spor. Hurra for en løsning. Hvem sagde flaskehals? Trafikken vil gå fuldstændigt i stå her. Det er almen viden, at bredere veje avler mere trafik. 10 spor er ikke nytænkning. Heller ikke selvom det også handler om Projekt Øerne, som måske kommer i en fjern fremtid. Måske ikke. Vil der overhovedet være et behov? Hvordan skulle man kunne komme ud på de fjerne øer? Svaret er biler, biler, biler.

Jan og Anette Hansen

Hvidovre Strandvej 111 (naboer til motorvejen)

2650 Hvidovre

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Stefan Juma Søndergård (jumario@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedrørende udvidelse af Amagermotorvejen
Sendt: 08-01-2024 18:06

Som beboer i det sydlige Hvidovre må jeg henstille til at Transportministeriet genovervejer den nuværende plan omkring udvidelse af Amagermotorvejen fra 6 til 10 spor samt afkørsel. Støjen fra vejen er allerede i dag stærkt belastende og forhindrer f.eks. ofte husstanden i at åbne vinduerne om natten eller benytte haven om sommeren grundet den konstante summen fra motorvejen trods 450m afstand. Et støjværn som foreslået hjælper ikke nok på den distance, så der bør kigges på alternative løsningsmuligheder såsom fuld overdækning, så man ikke sætter borgernes helbred på spil for at nå en bestemt tidsplan eller økonomisk mål. Dette kunne evt. suppleres med solceller så projektet kan agere inspiration for en grønnere, sundere fremtid, frem for det modsatte som der er lagt op til nu.

Med venlig hilsen
Stefan Juma Søndergård
Perlevej, Hvidovre

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Jesper (j@burislarsen.dk)
Titel: Udvidelse af Amager Motorvejen - Høringssvar
Sendt: 08-01-2024 14:09

Vejstøj og støjværn i forbindelse med Amagermotorvejens planlagte udvidelse

I vil udvide Amagermotorvejen ved Kalveboderne og Strandmarkskvarteret i Hvidovre til ialt 10 spor uden ekstraordinære støjskærmning så som overdækning etc.

Det vil I ikke pga. Det kan forsinke arbejdet, som Vejdirektoratet skriver i projektmaterialet!

Så I stiller tidsplan over borgernes sundhed - Skammeligt!

Uanset jeres støjværnsberegninger - der er rent teoretiske og ikke afspejler virkeligheden - virker mest af alt som et legitimeringsgreb, der på magisk vis viser reduceret støj med det formål at legitimere projektet.

På en almindelig lørdag eftermiddag måler jeg allerede i dag 80 Decibel i min have - og der vil i udvide yderligere med 4 spor samt en afkørsel, der løftes op over terræn, op over de nærliggende beboelser i Strandmarkskvarteret.

Projektet i sin nuværende form er totalt uacceptabelt fra et borgersynspunkt.

Intet nyt er undersøgt og intet nyt vil blive afprøvet eller igangsat for dette 10 sporet motorvejsprojekt med et ekstra 11. afkørselsspor - blot den sædvanlige billigste løsning for støjreduktion - en traditionel støjvæg, dog i dette tilfælde hele 9 meter højt.

Skammelig behandling af borgerne i Hvidovre.

Mvh Jesper Larsen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Rina Bjaaland Christensen (rinabjaaland@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. Amagermotorvejens udvidelse
Sendt: 07-01-2024 20:11
Bilag: Høringssvar.docx;

Til rette vedkomne

Vedhæftet høringssvar vedr. Amagermotorvejens udvidelse.

Hilsen Rina

Høringssvar

Som nabo til motorvejen og det berørte engområde, er det med stor interesse at der kommer et seriøst fokus på de belastninger af støj og ødelæggelse af naturområde, der vil komme på baggrund af en udvidelse af motorvejen.

På nuværende tidspunkt er motor/dækstøjen så høj, at vi til tider kan høre det gennem vores ellers forholdsvis ny isoleret vinduer. I skal tænke på at det ikke kun er vinden der transportere lyd, men også fugtigheden. Og særligt når der er meget fugt i luften så forstærkes lyden kraftigt.

Vi kan som naboer ikke forstå hvilken betydning det vil have at udvide motorvejen, da København helst ser færre biler i byen og Kalvebodbroen ikke kan udvides og derved vil lave en prop, når bilerne ankommer dertil. Hvem vinder på denne udvidelse. Det er ikke borgerne og heller ikke bilisterne.

I stedet burde der fokuseret på at kystsikre og laves støjdæmpende løsninger på den nuværende motorvej.

Det kunne være overdækning med solceller, som I er blevet præsenteret for at andre borger.

Det kunne også være at lave en tunnel i stedet for bro.

Her kunne der medtænkes kystsikring og anvende penge på borgernes sikkerhed.

Vi har et samfund der skal sparre og tænke på grøn omstilling, det gør I ikke ved at udvide motorvejen og ødelægge naturgrønne områder.

Husk at vi er bøger der bor her og er allerede udsat for et for højt støjniveau, som kun bliver højere, såfremt I ikke tager os alvorligt. Det kan få sundhedsmæssig konsekvenser for os, som igen bliver dyrt for samfundet, når vi skal behandles for det.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), arp@trp.dk (arp@trp.dk)
Fra: soeren@kringster.dk (soeren@kringster.dk)
Titel: Udbyggelse af Amagermotorvejen - må Gud og Transportministeriet forbyde det!
Sendt: 08-01-2024 15:57

Høringssvar – udbyggelse af Amagermotorvejen

Jeg bor i den sydlige del af Strandmarkskvarteret, og min familie og jeg nyder de muligheder, vi har for natur – trods den enerverende støj fra Amagermotorvejen, som ingen offentlige instanser indtil videre har gjort noget ved? Aktuelt er det en tålelig gene, eftersom området har meget andet at byde på som fx det grønne område/engen ud for Langhøjskolen, fodboldbanerne, legepladserne, dyrefoldene med køer og får langs cykelstien op ad motorvejen og Troldeeskoven. Alle disse områder bliver brugt til rekreative formål såsom cykling, gåture, fugleture, boldspil, skøjte om vinteren, hundeluftning, folk løber på rulleskøjter, spiser picnic m.m. Hele dette område grænser op til, eller er vel nærmest en del af, Kalveboderne, som anvendes til sejlads, badning, kajak, fiskeri, SUP-boarding etc. – og det er ydermere et fredet område, hvor ekstremt mange fugle både yngler og overvintrer (EU Fuglebeskyttelsesområde). Der er således mange grunde til at bevare hele dette skønne område.

Der foreligger nu en plan fra Vejdirektoratet, som i sin nuværende form, er **uacceptabel**. Trods gentagne høringer er der ikke nogen, der har taget os alvorligt!?

Andre steder i Danmark har man i forbindelse med ombygning/udvidelse af motorvej lyttet til de vigtigste personer i processen – nemlig de, der bor i det afficerede område.

I Gentofte blev der vedtaget betydelige støjreducerende tiltag – efter dialog med borgerne. I Silkeborg blev der vedtaget betydelige støjreducerende tiltag – efter dialog med borgerne.

I Hvidovre er Vejdirektoratet – indtil videre – kommet med et uacceptabelt forslag, som udelukkende har øje for 1) tung godstrafik til Avedøre Holme og 2) en ”glattere” myldretid. Det er 2 punkter, som ud fra et logistisk synspunkt er vigtige, men det kan opnås på andre og bedre måder, som ikke forpester vores natur, vores børn, vores samfund, vores liv!

Vejdirektoratet er ekspert på funktionelle løsninger, men her kommer forslag på løsninger, som tilgodeser både logistik og mennesker:

Motorvej over jorden (nuværende form): Udvid den aktuelle motorvej i bredden, overdæk den komplet (”overjordisk tunnel”) og beklæd den med solceller. Den nye afkørsel til Avedøre Holme kan afgang fra Amagersiden (hvor der alligevel er nedlagt grusgrav og ingen beboere) og lad den køre under Kalveboderne og direkte op på Stamholmen. Tilkørsel fra Avedøre Holme mod Amager kan enten være i samme tunnel eller motorvejen kan udvides i Industriområdet – ikke mod beboelse.

Motorvej under jorden: Bibehold Kalvebodbroen til cyklister og gående og lav en tunnel til den tunge, hurtige trafik. Klart den bedste løsning. Kast et blik mod fx Norge, hvor de har voldsomt mange tunneller, og endda flere på over 25 km. Kig på Færøerne, hvor de også har adskillige tunneller og stadig bygger nye. Selv i Danmark har vi fået god erfaring med tunnelarbejde fra både Storebæltsbroen, Øresundsbroen og senest alle vores Metro-linjer. Denne løsning er den mest moderne, den smukkeste, den bedste for støjen og den bedste for naturen.

Jeg skal bede jer om at lytte grundigt til beboerne. Tænk langsigtet og menneskeligt. Det er ikke alle løsninger, der kan accepteres, og hér står Hvidovre sammen.

Bedste hilsner

Søren Kring
Hvidovre Strandvej 123
2650 Hvidovre
Tlf.: 2945 2277
Mail: soeren@kringster.dk

Høringssvar vedr. Udbygning af Amagermotorvejen

Helt overordnet vil jeg angribe om det overhovedet er en god ide at udvide Amagermotorvejen?

I andre sammenhænge taler politikerne gerne Grøn Omstilling, CO2 reduktion, bedre kollektiv trafik, bedre sundhed osv. osv.

MEN det er et faktum (og beskrevet i VD's konsekvensvurdering), at en udvidelse vil medføre mere trafik på motorvejen, hvilket jo ikke just harmonerer med de andre prioriteter!! Det angives oven i købet i forundersøgelsen, at motorvejen vil trække trafik over fra gang-, cykel- og kollektivture!

Jeg stiller spørgsmål ved det data- og øvrige grundlag, som politikerne skal træffe beslutningen på - er det virkelig tilstrækkeligt for så store og dyre projekter?:

- Trafiktal er såvidt jeg kan gennemskue det (Trafikalt Grundlag, Sweco) beregnet på 2018 tal, der så er fremskrevet med en stigning på 1.5% om året med uændret fordeling mellem privat- og lastbiler (sidstnævnte 7%). Er dette rimeligt? Det nævnes i konsekvensvurderingen, at 2022-niveauet stadig er under pre-COVID 19 niveauet, og at der kan være mange årsager. Jeg vil påstå, at vores arbejdsmønstre er blevet mere fleksible, og at flere har mulighed for at arbejde (delvist) hjemmefra, hvilket positivt vil påvirke myldretidstrafikken (der iflg. forundersøgelsen 'i høj grad skyldes bolig-/arbejdsstedtrafik'). En udvikling der kun vil blive accelereret fremadrettet. Jeg savner en mere detaljeret trafikmodel/-beregning og mere transparens. Hvor meget forventes f.eks. Fehmern-forbindelsen at belaste (hvv. privat- og tung trafik)?
- Det er uklart i hvilket omfang etablering af de nye Holme er en faktor for projektet. I Infrastrukturplan 2035, som jo er det politiske grundlag for udvidelsen, kaldes projektet 'Udvidelse af Amagermotorvejen til betjening af Holmene', og det uddybes, at man sikrer 'at der er tilstrækkelig vejkapacitet til at afvikle trafikken i tilknytning til Holmene ved Avedøre Holme, hvor der vil blive etableret nye erhvervsområder'. Hermed må man unægtelig tro, at de påtænkte nye Holme har spillet en væsentlig rolle. Med den usikkerhed (modstand), der er mod Holme-projektet har man fjernet referencer til dem i konsekvensvurderingen. Jeg anerkender, at de ikke indgår i beregnet belastning, men de blev nævnt i Infrastrukturplanen og forundersøgelsen og spørger stadig. Det blev mundtligt oplyst af Sweco på et borgermøde, at udbygningen er dimensioneret til at kunne klare belastning fra Holmene. Hermed forrykkes privat/lastbilsfordeling vel noget jvnf. ovenfor?
- Citat fra forundersøgelsen: '... bemærkes det, at trafikmodelberegninger altid er behæftet med en vis usikkerhed, som på en strækning kan være 10-25% eller større afhængigt af vejens og trafikens størrelse' - !!!
- Udbygningen beregnes til at være samfundsøkonomisk rentabel, primært p.g.a. tidsgevinster. Jvnf. ovenfor konkluderer jeg, at det så overvejende er privatbilisternes tid, der 'finansierer' udbygningen! mens modellen overhovedet ikke inkluderer den

økonomiske og øvrige belastning af øget sygdom og dårligere livskvalitet som følge af motorvejsstøj!! Et så stort projekt bør besluttes på en bedre økonomisk model.

- Støjberegninger viser ikke niveauet i dag - kun de forskellige scenarier i forhold til 0-løsning. Dermed får vi ikke et reelt billede af støjbelastning i forhold til i dag, men ved dog at der stadig vil være mange tusinde boliger, der belastes med over 58 DB.. Jeg kan ikke se i hvilket omfang effekten fra dækstøj fra flere og tungere el-biler er indregnet? Som beboer i det berørte område er det VIRKELIG svært at følge VD's stålsatte overbevisning om, at 3 meter støjskærme på broen vil betyde noget som helst. I det hele taget ligger mange boliger ikke lige op ad motorvejen, så effekten af støjskærme er begrænset for mange af os.

Endelig vil jeg som privatbilist og daglig bruger af motorvejen nævne, at det stort set kun er i myldretiderne, at der er kø-problemer - hvilket understøttes af VD's analyser. Når jeg tager S-toget eller bussen i myldretiden er jeg helt indforstået med, at der ikke altid er siddepladser og undertiden er forsinkelser. Hvorfor er det lige, at man som privatbilist ikke skal kunne acceptere, at hvis man kører samtidig med og samme vej som alle andre, ja så må man regne med at det tager længere tid? I stedet for at gøre det bedre for privatbilisten kunne den forventede ufremkommelighed måske endda skræmme nogle bilister over i den kollektive trafik i stedet. Og politisk vil man jo gerne fremme kollektiv trafik.

Skulle man nu alligevel vælge at udbygge motorvejen må vi kræve:

- Overdækning

Som foreslået af Hvidovre Kommune og utallige andre høringssvar anbefales en overdækning af motorvejen. VD mener, at dette ligger uden for kommissorium og i konsekvensvurderingen går man ikke videre med denne løsning af hensyn til tidsrammen i Infrastrukturplanen og planlagt anlægsstart i 2024. Der må være plads til, at vi bliver klogere, træffer fornuftigere beslutninger, og ikke lader os begrænse af denne tidsplan. Det er jo ikke første gang, at et projekt ikke blev færdigt 'til tiden'.

Udover støjreduktion giver en overdækning en oplagt mulighed for at anlægge solceller ovenpå, - og hermed et bidrag både til økonomien og den grønne omstilling.

En overdækning skal kunne gennemføres OGSÅ SELVOM der etableres støjskærme på et tidligere tidspunkt!

Hvis det er meget vigtigt at afhjælpe trængselsproblemerne nu, kunne man eventuelt reducere belastningen af eksisterende spor ved at inddrage nødspor i myldretiderne. Dette var et alternativ i forundersøgelsen, og nødsporene på broen indgår i det endelige forslag.

- Støjskærme på hele landstrækningen

De skadelige virkninger af trafikstøj (og -forurening) er veldokumenterede og behøver ikke gentagelse, jeg nævner blot som eksempel (fra VD) en forøget risiko for hjertetilfælde på 6% ved støjbelastning på over 58 DB. Den samfundsmæssige omkostning ved diverse sygdomme, søvnmangel og kognitive/indlæringsmæssige udfordringer er vel ikke opgjort

præcist, men må være meget høj. Ikke kun hvad angår Amagermotorvejen, men generelt for motorveje ihvertfald i regionen, er der fortjent fokus på problemet, og nu må der gøres noget ved det. INDEN vi skaber større problemer!

Vi må forlange 'state of the art' støjskærme. Jeg ved desværre ikke nok om det tekniske, men har hørt om en 'Hamborg'-model og 'intelligent afskærmning'. Det er utvivlsomt dyrt, men der er jo lidt økonomi fra den samfundsøkonomiske model :-) og det må accepteres, at kvalitet koster.

Jvnf. ovenfor skal støjskærme dimensioneres, så de ikke hindrer en fremtidig overdækning.

Jeg er generelt bekymret over det misforhold, der er mellem VD's og borgernes opfattelse af støjniveauet til dels p.g.a. de anvendte måle og beregningsmetoder, der ikke tager fuldt højde for spidsbelastninger. Mange er utroligt plagede allerede i dag, og iflg. VD bliver det jo værre med udbygningen.

- Hastighedsbegrænsning på hele strækningen

Reduktion af hastigheden til det optimale ift fremkommelighed/støjreduktion (og det er ikke 110 km/t) - med opsætning af stærekasser til sikring af overholdelse af fartgrænserne.

Dette kan suppleres med andre støjreducerende tiltag, f.eks. støjsvag asfalt og bedre fuger på broen (hvis ingen tunnel),

- Tunnel under Kalveboderne

Det skal seriøst overvejes, om motorvejen kan føres under Kalveboderne via en tunnel i stedet for over broen, evt. ved benyttelse af eksisterende vejanlæg på Avedøre Holme. Der er givetvis Natura 2000 begrænsninger, men i dette tilfælde kan man vel argumentere for 'samfundskritisk interesse' - hvis altså borgernes sundhed tæller lige så højt som dyrenes.

VD's undersøgelser og konsekvensvurdering handler rimeligt nok kun om udbygning af motorvejen, men fra politikerne må vi kunne kræve en mere overordnet tilgang til de udfordringer vi har. Derfor vil jeg opfordre til helikopterperspektiv og en bredere analyse af stormflodssikring (højvandelukke ved bro/tunnel), grøn energi (solceller på overdækning) og udbygning af kollektiv trafik i regionen, og helst specifikt til Avedøre Holme. Dette vil naturligvis kræve samarbejde mellem flere ministerier.

Mit høringssvar er fokuseret på belastningen i Hvidovre. Jeg anerkender, at projektet er en del af en større sammenhæng med andre motorveje i regionen. Tænk hvis man kunne få en 'ommer' - gentænke hele strukturen for fremtidige motorveje/kollektiv trafik i regionen, så vi får en langsigtet og borgervenlig løsning.

Tak for at have læst til ende.

Mvh
Linda Hallander

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Suzanne Bilde Brerup (zannebb@hotmail.com)
Titel: Hørringssvar ang. Udbygning af Amagermotorvejen.
Sendt: 05-01-2024 08:41

Hørringssvar ang. Udbygning af Amagermotorvejen.

Vi er faktisk nogen der bor her !

Bemærkninger:

Vi har boet her i 22 år og støj niveauet er kun blevet værre på de år. Den seneste måling vi lavede siger 89 db, målt i vores baghave kl 21 30 om aftenen. Vi bor 124 meter fra motorvejen, så vi er hårdt ramt i denne ende af vejen.

Udvidelsen vil kun gøre dette værre ! Vi er klar over at motorvejen også lå her for 22 år siden, MEN der er kommet den del mere trafik, også tung trafik, siden dengang ! Der er trafik døgnet rundt og vi kommer ikke til at sove med vinduet åbent om sommeren, så får vi ingen søvn! Vi håber på forbedret støjafskærmning, og helst en overdækning, men vi forventer ingen mirakler.

Man kunne overveje nedsat hastighed, eller støjdæmpende asfalt.

Indsendt af
Poul & Suzanne Bilde Brerup
Strandholms allé 66
2650 Hvidovre
zannebb@hotmail.com

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: anette dinesen (anettedinesen@hotmail.com)
Titel: Hørings svar om udvidelse af Amagermotorvejen samt støjrreducerende tiltag
Sendt: 05-01-2024 11:35

Att.: Transportministeriet.

Tænk gerne langsigtet og bæredygtigt! Også på trafikale udfordringer. Hav ambitioner for os borgere og vores efterkommere.

Jeg opfordrer både transportministeriet, Vejdirektoratet og alle politikere til at tage ansvar og sørge for, at ambitionen med jeres handlinger er at hjælpe os og fremtidige generationer med at forsætte 'det gode liv' - både socialt, økologisk og økonomisk.

Det vil på længere sigt blive fordyrende, når der alligevel på sigt kræves mere bæredygtige løsninger.

Tænk helhedsorienteret, så vi både løser de trafikale udfordringer ved at udvide og forbedre infrastrukturen, og gør det på en måde, så der bliver mere grøn natur og mennesker kan bo i nærheden uden at blive syge.

Ambitionen bør være:

1. Grav motorvejsstrækninger ned, hvor det er muligt med rekreative områder ovenpå, til gavn for både mennesker og biodiversitet
2. Overdæk motorvejsstrækninger med fx solceller, hvor det ikke er muligt at grave ned, når de går igennem beboede områder

Vi er så heldige, at vi bor ud til strandengen – en af Hvidovres få grønne oaser. Det var grunden til vi flyttede hertil for 15 år siden.

Vejdirektoratet og politikere vil udvide Amagermotorvejen til en 10-sporet motorvej. Så brede motorveje har vi ikke mange af i Danmark. Og slet ikke i tæt beboede områder. Så det er et voldsomt projekt!

Der er ingen støjafskærmning i dag, og trafikstøjen er gennem tiden øget helt urimeligt.

Nu skal trafikken og den dertilhørende og skadelige støj så øges. Meget.

Støjen kommer i høj grad fra selve Kalvebodbroen, men også fra stykket før broen på Hvidovresiden. Det stykke som er et skønt rekreativt område med masser af fugle - bl.a. trækfugle, nattergale og spændende frøer. Hvis man går tur ad stien langs molen og fortsætter til højre langs motorvejen, så er det ofte umuligt at føre en almindelig samtale. Og nu skal der så skrues op for det hele – inkl. en løsning til tung trafik, der vist endda skal op over motorvejen!

Planen er at skruer rigtig meget op for trafikken. Hidtidige plan er, at Støjgenerne skal løses ved at sætte små støjskærme op, som måske havde haft en effekt, da trafikken var på niveauet for ca. 10 år siden. Støjskærme vil sænke støjen lidt, men hvad nytter det, når der bliver skruet meget mere op for trafikken - inkl. den tunge trafik? Vi er allerede nu meget ofte meget langt over de 58 dB, som er grænseværdien for et område som vores.

Det virker uambitiøst og kun med tanke for den kortsigtede omkostning. Vind og luftfugtighed har meget stor betydning for støjniveau og udbredelse. Den bedste lydafsikring er jord, masser af jord. Så grav motorvejen ned og sørg for at støjen er helt pakket væk.

Beboerne i Hvidovre har lige siden den eksisterende motorvej blev anlagt været voldsomt generet af de støjproblemer motorvejen skabte. Og de eksisterende gener bliver hverken løst eller mindsket med det udarbejdede motorvejsprojekt. Hvidovre kommunes borgere får derfor intet godt ud af det nye motorvejsprojekt. Tvært i mod. Støjgenerne bliver forværret.

Da den oprindelige motorvej skulle anlægges på tværs af Kalveboderne, var det vigtigt at sikre sejlads ind til Københavns havn fra syd. Men motorvejsbroen kunne ikke anlægges som en klappbro, som de eksisterende broer til Amager (Sjællandsbroen, Langebro og Knippelsbro), og derfor blev motorvejsbroen anlagt som en højbro, så bådene frit kunne sejle under broen ind til Københavns havn.

Paradoksalt nok blev indsejlingen til Københavns havn fra syd, nogle år senere blokeret, da man anlagde de danske landanlæg til Øresundsbroen. For den jernbanebro der blev anlagt parallelt med Sjællandsbroen kan ikke klappes op til skibspassage. Konklusionen var dengang at det ikke længere var nødvendigt at kunne sejle ind til Københavns havn fra syd.

Derfor er det ikke længere nødvendigt at have motorvejsbroen hævet så højt op over vandet.

Nu er anledningen der til nytænkning ifht den høje motorvejsbro og etablere en tunnel istedet.

Så støjgenerne ikke længere behøver konstant at påvirke mange beboere i Hvidovre og deres helbred døgnet rundt, i alle ugens 7 dage.

Miljøkonsekvensvurderingen har som første punkt at tage hensyn til mennesker og samfund. Og støj står aller øverst. De konsekvenser, som følger af at mennesker bor i nærheden af støj, er dyre. De er frygteligt dyre for det menneske, som bliver ramt af stress, blodpropper eller demens. Og de er dyre for både arbejdspladser, stat og kommune.

Bliver der mon regnet på hele den samlede pris? Inkl. hospitalspladser, sygedagpenge, billigere energi mv? Eller er det blot kassetænkning?

Svaret er hver gang, at støjdæmpning er dyrt. Det er dyrt at grave ned, osv. Det er en dyr løsning. Men hvis I tør regne mere helhedsorienteret og se meget længere fremad, så kan det svare sig i det lange løb at bekoste reelle støjdæmpende løsninger. Løsninger som endda også kan bidrage til at løse biodiversitetskrisen, energikrisen – og være et kæmpe plus for os mennesker også i fremtiden.

Vi bryster os i Danmark af at være innovative. Vi er stolte af både vores design, vores grønne løsninger og vores klimapolitik. Vil vi blive ved med det? Så skal transportministeriet, Vejdirektoratet og politikerne også turde vælge den rigtige løsning i forhold til trafik og støj samt helbred for de omkringboende borgere.

Sæt derfor ambitionerne højt for den ambitiøse 10-sporede motorvej tæt på beboede områder: Grav ned i tunneller og overdæk resten, hold jer fra den eksisterende og fredede natur, udvid med mere grøn natur og bidrag til grøn energi. Gå forrest og bevis at i Danmark tænker og handler vi innovativt, klimavenligt og menneskevenligt. Hvis transportministeriet, Vejdirektoratet og politikerne tør være så ambitiøse og tænke så langsigtet, så kan vi fremover vise løsningen frem med stolthed både til udlændinge og vores efterkommere.

Og os der bor her, vil være glade for at blive boende og forhåbentlig ikke få forværret helbredet pga støjgener.

Alternativet? Det er faktisk reel ikke en mulighed.

Med venlig hilsen

Anette Dinesen
Solagervej 24
2650 Hvidovre

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: anette dinesen (anettedinesen@hotmail.com)
Titel: Høringssvar om udvidelsen af Amagermotorvejen og støjreducerende tiltag
Sendt: 05-01-2024 11:20

Att. Transportministeriet

Høringssvar om udvidelse af Amagermotorvejen

I forbindelse med udvidelsen af Amagermotorvejen vil der komme stigende vejstøj til et område, der i forvejen er støjbelastet. Det vil betyde en forværring for lokalområdets beboere og brugere.

Over 8.000 boliger vil opleve en væsentlig negativ påvirkning fra støj i en grad, der overstiger Miljøstyrelsens grænseværdier.

Det er dokumenteret, at længerevarende udsættelse af støj fra omgivelserne er skadelig og kan føre til nedsat kognitiv indlæring hos børn samt alvorlige gener og søvnforstyrrelser. På længere sigt øges risikoen for bl.a. kræft, slagtilfælde og demens.

Det er derfor vigtigt, at der opføres en effektiv og tilstrækkelig støjsikring, så de sundhedsmæssige risici ved varig vejstøj minimeres.

De projekterede støjskærme, som Vejdirektoratet har foreslået, er ikke en tilstrækkelig løsning.

Den eneste reelle løsning på forøgelsen af trafikstøjen er, at støjdæmpningen består af en fuld overdækning af motorvejen. En løsning kunne derfor være at motorvejen graves ned eller at den overdækkes fx som Hvidovre kommune foreslår med solceller.

Jeg ved, det er forskellige kasser udgifterne skal tages fra i fht henholdsvis udvidelse af motorvej samt behandling af de skader støjen medfører. Men samlet set er det en dyr løsning med både alvorlige økonomiske og menneskelige konsekvenser.

Tænk langsigtet! Tænk miljømæssigt! Og tænk på de mange borgere, der bliver påvirket af støjen.

Bekymrede hilsner

Anette Dinesen
Solagervej 24
2650 Hvidovre

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: Brian Fatum (byfatum@hotmail.com)
Titel: Høringssvar vedr. udvidelse af Amagermotorvejen.
Sendt: 04-01-2024 19:16

Høringssvar vedr. udvidelse af Amagermotorvejen.

I forbindelse med ændring af Amagermotorvejen, mener jeg at den foreslåede løsning ikke er optimal i forhold til støjproblemer idet der stadig vil være 8000 boliger i området som ikke vil få reduceret dB i forhold til det nuværende sundhedsskadelige niveau.

Bedste løsning må være enten

1. En overdækning af hele stykket hvor udvidelse kommer på tale som foreslået af Hvidovre Kommune.
2. En tunnel så støjen forsvinder.
3. Ændring af motorvejen så den føres rundt om Avedøre Holme og opsætning af støjværn så også erhvervsområdet delvist fritages for støj og beboelser opnår en større støjnedsættelse.
4. Beholde motorvejen som den er, lave overdækning med solceller og lave en fornuftig løsning med offentlig transport.
5. En 9m. støjskærm føres igennem hele vejen og ikke som på skitsen "kort over støjskærme" hvor der er "overgangsstykker" ml. Stamholmen og Hammerholmen samt på første del af broerne.
6. Farten på hele strækningen bør sættes til 70-80 km/t.

Til alle punkter er det selvfølgelig et krav at der bruges en støjnedsættende asfalt.

MEN:

Når i nu alligevel laver udvidelsen som i har bestemt, ville det være et stort ønske at få opsat en "væg" på broerne mellem motorvejen og cykel/gangstien.

I øjeblikket er det således at man, når det er mørkt, bliver totalt blændet af bilernes lys så det næsten ikke er til at se stierne på stykket fra Amager til Avedøre Holme.

Med venlig hilsen
Brian Fatum
Vibevej 2
2650 Hvidovre.

Brian Fatum

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Pia Saxild (PS@fbr.dk)
Titel: SV: Ekstern høring over forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen
E-mailtitel: SV: Ekstern høring over forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen (Id nr.: 293639)
Sendt: 04-01-2024 09:14

Forbrugerrådet Tænk vurderer, at denne konkrete høring ligger uden for vores for tiden prioriterede arbejdsområder og vil derfor undlade at forholde os hertil. Forbrugerrådet Tænk kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte. For en god ordens skyld skal det understreges, at Forbrugerrådet Tænk stadig er interesseret i at modtage høringer inden for området.

Med venlig hilsen

Vagn Jelsøe

CHEFKONSULENT

T +45 7741 7741

W taenk.dk

Forbrugerrådet Tænk

Ryesgade 3A, 2. th. | 2200 Kbh. N



Fra: Anders Robodo Petersen [<mailto:arp@trm.dk>]

Sendt: 15. december 2023 14:37

Til: borgerservice@kk.dk; kommunen@taarnby.dk; hvidovre@hvidovre.dk; brondby@brondby.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; regionh@regionh.dk; 'hbr@hbr.dk' <hbr@hbr.dk>; DSB <dsbpost@dsb.dk>; Movia <movia@moviatrafik.dk>; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; info@danskerhverv.dk; info@danskerhvervsfremme.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Industri <transport@di.dk>; Fælles Fagligt Forbund (3F <3f@3f.dk>; Forbundet af Offentlige Ansatte <foa@foa.dk>; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; dalo@da.dk; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; jurateamet@danskeenergi.dk; dof@dof.dk; dvl@dvl.dk; Dansk Vejforening <dv@dv.dk>; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Danske motorcyklister <skovloekke@dmc-org.dk>; info@rgo.dk; info@energinet.dk; høring <hoering@fdm.dk>; Forbrugerrådet Tænk Hoeringer <hoeringer@fbr.dk>; Friluftsrådet <fr@friluftsradet.dk>; Kommissarius Øerne <komoe@komoe.dk>; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; Rigsrevisionen - Info <info@rigsrevisionen.dk>; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>

Emne: Ekstern høring over forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen (Id nr.: 293639)

Du får ikke ofte mails fra arp@trm.dk. [Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt](#)

Til rette vedkommende

Se vedlagte høring af dags dato.

Med venlig hilsen

Anders Petersen

Chefkonsulent

Transportministeriet

Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995

arp@trm.dk

www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:

<https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen>

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Rigsrevisionen (19kontor@rigsrevisionen.dk)
Titel: Svar vedr. høring over forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen
E-mailtitel: Svar vedr. høring over forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen (Id nr.: 293639)
Sendt: 21-12-2023 13:54

Transportministeriet har den 15. december 2023 sendt forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen i høring.

Ministeriernes forpligtelse til at høre Rigsrevisionen er fastlagt af rigsrevisorloven, §§ 7 og 10 (Lovbekendtgørelse nr. 101 af 19/01/2012) og angår revisions- og/eller regnskabsforhold, der kan have betydning for Rigsrevisionens opgaver.

Vi har gennemgået lovforslaget og kan konstatere, at det ikke omhandler revisions- eller regnskabsforhold i staten eller andre offentlige virksomheder, der revideres af Rigsrevisionen.

Vi har derfor ikke behandlet henvendelsen yderligere.

Med venlig hilsen

Mette E. Matthiasen
Specialkonsulent

Logo Rigsrevisionen

Landgreven 4
DK-1301 København K

Tlf. +45 33 92 84 00
Dir.+45 33 92 85 73
mem@rigsrevisionen.dk

www.rigsrevisionen.dk

Læs om Rigsrevisionens behandling af personoplysninger [her](#)

Fra: Anders Robodo Petersen <arp@trm.dk>

Sendt: 15. december 2023 14:37

Til: borgerservice@kk.dk; kommunen@taarnby.dk; hvidovre@hvidovre.dk; brondby@brondby.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; regionh@regionh.dk; 'hbr@hbr.dk' <hbr@hbr.dk>; DSB <dsbpost@dsb.dk>; Movia <movia@moviatrafik.dk>; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; info@danskerhverv.dk; info@danskerhvervsfremme.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Industri <transport@di.dk>; Fælles Fagligt Forbund (3F <3f@3f.dk>; Forbundet af Offentlige Ansatte <foa@foa.dk>; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; dalo@da.dk; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; Jurateamet@danskeenergi.dk; dof@dof.dk; dvl@dvl.dk; Dansk Vejforening <dv@dv.dk>; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Danske motorcyklister <skovloekke@dmc-org.dk>; info@rgo.dk; info@energinet.dk; hoering <hoering@fdm.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Friluftsrådet <fr@friluftstraadet.dk>; Kommissarius Øerne <komoe@komoe.dk>; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; Rigsrevisionen <info@rigsrevisionen.dk>; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>

Emne: Ekstern høring over forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen (Id nr.: 293639)

Til rette vedkommende

Se vedlagte høring af dags dato.

Med venlig hilsen

Anders Petersen

Chefkonsulent

Transportministeriet

Ministry of Transport

Vej- og Brokontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995

arp@trm.dk

www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:

<https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen>

Høringssvar til Transportministeriet fra Langhøjskolens skolebestyrelse angående udvidelse af Amagermotorvejen

Som vi allerede har skrevet til Vejdirektoratet, er vi på Langhøjskolen beliggende få hundrede meter fra Amagermotorvejen, er vi voldsomt bekymrede over, hvad udvidelsen støjmessigt vil komme til at få af konsekvenser for vores børns hverdag på Langhøjskolen. Langhøjskolen er allerede i dag så voldsomt plaget af trafikstøj, at det er sundhedsskadeligt.

Støjen er tiltaget markant over de seneste 10 år, hvilket også tydeligt fremgår på støjkort over området. Der høres trafikstøj som en konstant høj summen i skolegården, i frikvartererne, når vinduerne åbnes i klasselokalerne og når eleverne benytter udenomsarealerne omkring skolen.

Vores håb er derfor klart:

Overdæk motorvejen der hvor udvidelsen kommer tæt på bebyggelse og vores skole eller lav en tunnelløsning, så trafikken og den medfølgende støj flyttes væk fra Hvidovres beboelsesområder. Nedsæt hastigheden og lad være med at etablere en rampe klods op af vores skole. Etableres der ikke en overdækning eller tunnelløsning, opfordrer vi til at man udvider de støjværn som der pt lægges op til, da det fortsat vil efterlade 8000 støjplagede husstande, herunder Langhøjskolen.

Er en tunnelløsning ikke en mulighed, mener vi at støjskærmene over broen og støjskærmene på de kommende ramper bør forhøjes og laves af støjabsorberende materiale på den side, der vender ud mod vejen.

Derudover vil vi gerne opfordre til, såfremt en overdækning ikke er en mulighed i første omgang, at de støjskærme der etableres, bliver konstrueret så de på sigt kan bære en overdækning.

Der er brug for reelle støjdæpende tiltag frem for støjværn, der mest af alt flytter støjen til andre områder. Vores største bekymring er, at et tre meter højt støjværn på broen over Kalveboderne, slet ikke er nok i forhold til hvor massiv trafikken bliver så højt oppe i luften og at støjen i stedet vil blive kastet ud over et større område.

Den nye Hammerholmen rampe bør rykkes væk fra beboelsesområdet til et sted, hvor der ikke er bebyggelse. Vi mener samtidig at ramperne bør have langt højere støjskærme end der på nuværende tidspunkt lægges op til.

Det mener vi fordi vi frygter at den støjbelastning, som vil være langt over grænseværdierne, vil ændre vores børns hverdag på Langhøjskolen så markant, at det vil betyde at vi som skole i langt mindre grad kan have undervisning udenfor. Kan vi sætte vores børn i et støjinferno med risiko for at det vil påvirke dem negativt kognitivt og udviklingsmæssigt? Nej, det vil være direkte uansvarligt som folkeskole.

Dette vil være et markant tab for børnenes muligheder for at trives og udvikle sig fagligt på Langhøjskolen. Al forskning viser at børn lærer mere ved at bevæge sig og mærke naturen på egen krop frem for at sidde i et klasselokale og kigge på en skærm. Det mener vi fortsat bør være en mulighed for børnene - også for dem på Langhøjskolen.

Langhøjskolen er en PULS skole, hvilket vil sige, at idræt og bevægelse udendørs er en stor og vigtig del af undervisningen. Hver morgen har vi 100 børn i bevægelse udenfor, både i skolegården og i området omkring. Strandengen som ligger op til Amagermotorvejen bliver også brugt flittigt i flere fag, hvor der både undersøges insekter, regnes og laves kreative projekter. Hver dag bliver der gået ture på strandengen af elever på alle klassetrin.

I skolebestyrelsen frygter vi at den øgede trafikstøj vil betyde, at strandengen og nærområdet generelt vil komme til at blive så plaget af støj, at det ikke længere vil kunne bruges i undervisningssammenhæng. Forskning peger på, at børns mentale overskud, koncentrationsevne og kognitive færdigheder generelt påvirkes negativt ved kontinuerlig belastning af sundhedsfarlig støj, hvilket kan give udfordringer med indlæringen, stressniveau og søvnproblemer. Og det kan udvikle sig til på sigt at slå sig ned som kræft, demens og slagtilfælde. Alt sammen meget alvorlige tilstande og sygdomme. Blot pga støj!

Det kan derfor ende med at være decideret dårligt for børnene at have undervisning i naturen, hvis ikke der foretages ordentlige støjdæmpende foranstaltninger.

Bliver strandengen præget af yderligere trafikstøj, vil et frirum og et læringsrum blive taget fra børnene.

Vi har på Langhøjskolen forståelse for, at der er behov for en udvidelse af motorvejen. Men vi vil opfordre til, at der indtænkes reelle støjdæmpende løsninger som har reel effekt på den skadelige støj.

Giv vores børn mulighed for fortsat at kunne bruge naturen i undervisningen i stedet for at sætte dem tilbage i klasselokalerne med lukkede vinduer. Hjælp os med at holde den sundhedsskadelige støj nede, så vores børn også i fremtiden kan bruge naturen og udeområderne omkring skolen.

Overdæk motorvejen eller lav en tunnelløsning. Er tunnelløsningen ikke mulig, så forhøj de tre meter høje støjværn hen over kalveboderne samt ved ramperne i et støjabsorberende materiale. Ryk den planlagte rampe ved Hammerholmen væk fra beboelse.

Giv vores børn mulighed for også at kunne gøre brug af naturen fremadrettet i deres skoletid. Lav reelle støjtiltag, der rent faktisk virker.

Venlig hilsen

Skolebestyrelsen på Langhøjskolen
Hvidovre 15.01.2024