



## NOTAT

28. februar 2024

2023-4558

## Høringsnotat

### Notat om de indkomne høringssvar vedrørende forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen

Transportministeriet hørte den 15. december 2023 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over forslag til lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen. Høringsfristen udløb den 15. januar 2024.

1. Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget: Borgergruppen Stop Støjforureningen i Hvidovre Syd, Dansk Erhverv, Dansk Metal, Dansk Ornitologisk Forening, Danske MotorCyklister, DTL, DSB, Energinet, Hvidovre Kommune, Københavns Kommune, Langhøjskolen (Skolebestyrelsen), Region Hovedstaden og SF Hvidovre.
2. Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget: Forbrugerrådet Tænk og Rigsrevisionen

Herudover har Transportministeriet modtaget et betydeligt antal høringssvar fra borgere.

### Bemærkninger til lovforslaget

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar til det fremsatte lovforslag samt Transportministeriets bemærkninger hertil.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvise til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.



## Indhold

1. Støj .....	2
1.1. Generelt .....	2
1.2. Støjafskærmning .....	3
1.3. Overdækning af motorvejen .....	4
1.4. Støjdæmpende asfalt .....	5
1.5. Lavere hastighedsgrænser .....	5
1.6. Støjisoleringsordning .....	6
2. Trafik .....	6
3. Cykler .....	7
4. Nødsporet .....	8
5. Tilslutningsanlæg .....	9
6. Ledninger .....	10
7. Klima .....	11
8. Natur og rekreativ benyttelse .....	12
9. Forurening .....	14
10. Stormflodssikring .....	15
11. Proces .....	15
12. Projekt Holmene .....	16
13. Ændringer i lovforslaget .....	16

### 1. Støj

#### 1.1. Generelt

Det er et gennemgående tema for mange høringssvar fra borgere i Hvidovre Kommune, at der allerede i dag er et stort problem med støj fra Amagermotorvejen, hvorfor det er problematisk, hvis man udbygger motorvejen. Der peges på, at der stadig vil være 8.000 boliger i områder, som ikke vil få reduceret støjen. Der peges desuden på, at støjen påvirker folks nattesøvn og kan medføre sygdomme, ligesom den kan få negative påvirkninger for de børn, som går i institution eller skole i nærheden af motorvejen. Derfor understreger mange, at man i stedet bør overdække motorvejen, grave motorvejen ned eller lignende. Der er behov for at gøre noget drastisk for at få gjort noget ved støjen fra den eksisterende motorvej.



*Transportministeriet skal hertil bemærke, at forslaget om at udbygge Amagermotorvejen beror på den politiske aftale af 28. juni 2021 om Infrastrukturplan 2035.*

*Transportministeriet er opmærksom på, at det allerede i dag er et problem, at der er mange støjgener i Hvidovre Kommune på grund af Amagermotorvejen. Derfor indgår det også i den føromtaltede politiske aftale, at der skal opsættes ca. 12,5 km støjskærme. Det skal være med til at reducere antallet af støjbelastede boliger væsentligt. Støjberegningerne viser, at store områder langs motorvejen vil opleve en betydelig støjreduktion ved opsætning af de ca. 12,5 km støjskærme, og at antallet af støjbelastede boliger (over 58 dB) reduceres med ca. 3.600 boliger og antallet af stærkt støjbelastede boliger (over 68 dB) reduceres med ca. 1.200 boliger. Transportministeriet er dog opmærksom på, at etableringen af de ca. 8 km støjskærme ikke vil fjerne samtlige støjgener fra Amagermotorvejen.*

*Foruden etableringen af støjskærme indeholder lovforslaget også en såkaldt støjisoleringsordning, som vil forpligte Vejdirektoratet til at etablere en ordning, hvor der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter udbygning af vejanlægget.*

*Ministeriet har noteret sig, at mange hørings svar indeholder et forslag om, at man overdækker Amagermotorvejen, graver motorvejen ned eller lignende. Ministeriet skal dog hertil bemærke, at det ligger uden for den politiske aftale, hvorfor det ikke indgår i det konkrete udbygningsprojekt.*

## **1.2. Støjafskærmning**

Dansk Metal hilser det velkommen, at der etableres støjafskærmning på dele af Amagermotorvejen og opfordrer myndighederne til i høj grad at indtænke støjreducerende tiltag i udbygningsprojekter.

Linda Hallander bemærker, at der må være et krav om "state of the art" støjskærme, og peger selv på Hamborgskærme og intelligent afskærmning.

Anne Markworth bemærker, at der er 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 kilometer fra motorvejen.



Danske MotorCyklister, DMC bemærker, at ved design af støjskærme langs motorvejen bør der tages hensyn til 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.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at der i miljøkonsekvensvurderingen er undersøgt en lang række skærmscenarier. Scenarierne omfattede skærme i forskellige højder og udformninger, samt forskellige placeringer af skærme; i yderkant, mellem fordelingsveje og motorvej samt skærme i midterrabbatten. Den samlede støjskærmpakke i udbygningsprojektet repræsenterer den kombination, der vurderes at give den mest optimale dæmpning set i forhold til omkostningerne.*

*Støjskærmene udarbejdes efter gældende standarder med lydabsorberende overflade. Yderligere stilles krav til graffitihæmmende foranstaltninger i form af trælammeller på de nederste 2,5 meter, hvor der vil være adgang til skærmen. Skærme på Kalvebodbroerne udføres som udgangspunkt transparente for at bevare udsigten mod København.*

*Støjskærme kan ikke fjerne støjen helt. Støjskærmene reducerer støjen ved at afbryde den direkte udbredelse af lyden, hvorfor det kun er de lydbaner, som skærmen har mulighed for at afbryde. Jo større afstand fra skærmen jo mindre effekt.*

### **1.3. Overdækning af motorvejen**

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

Borgergruppen "Stop Støjforureningen I Hvidovre Syd" ønsker, at staten forpligter sig til fortsat at arbejde med yderligere støjreduktion i området. Dette med henblik på, at den planlagte støjafskærmning etableres, så der senere kan etableres fuld overdækning på hele strækningen.

*Transportministeriet skal hertil først og fremmest bemærke, at det at overdække en motorvej er yderst omkostningstungt, og det ville kræve et betydeligt større beløb end der er afsat i Infrastrukturplan 2035.*



*Herudover bemærkes det, at Vejdirektoratet har analyseret mulighederne for at indarbejde den planlagte, lodrette støjafskærmning i en eventuel senere overdækning af Amagermotorvejen. Her undersøges den støjdæmpende effekt af 'lette overdækningsløsninger'. Det vil sige en overdækning, der alene skal bære sin egen vægt.*

*De gennemførte støjeregninger tyder på, at der kun opnås en begrænset mereffekt ved overdækning sammenholdt med den støj-dæmpende effekt som opnås ved den planlagte støjafskærmning i udbygningsprojektet. En umiddelbar forklaring er, at de 9 meter høje skærme giver en god effekt, og at andre veje fortsat giver et bidrag til støjbelastningen af boligområderne. Det gælder eksempelvis motorvejskryds Avedøre og store kommunale veje som Gl. Køge Landevej og Avedøre Havnevej. Transportministeriet vurderer på den baggrund også, at en gennemførelse af projektet er et godt bidrag til at foretage en støjreduktion for beboere i nærheden af Amagermotorvejen.*

*Analysen viser, at det er muligt at bygge videre på de 9 meter høje støjskærme, som er en del af udbygningsprojektet for Amagermotorvejen. Analysen viser endvidere, at det i forhold til trafikafviklingen på motorvejen vil være en stor fordel, hvis udbygningsprojektet er udført, før en eventuel overdækning iværksættes.*

*På Vejdirektoratets hjemmeside er det muligt at læse resultatet af analysen.*

#### **1.4. Støj-dæmpende asfalt**

Flere høringsvar foreslår, at man benytter støj-dæmpende asfalt.

*Transportministeriet skal hertil bemærk, at Vejdirektoratet anvender vejbelægningstypen KVS (KlimaVenligSlidlag) på motorveje. Slidlaget har bl.a. brændstofbesparelser samt indikeret god akustisk holdbarhed set over hele slidlagets levetid i forhold til tidligere anvendte slidlagstyper.*

*Det bemærkes i øvrigt, at der i forbindelse med en igangværende undersøgelse af Motorring 3 er igangsat en undersøgelse af muligheder for støj-dæmpende asfalt (drænasfalt).*



### **1.5. Lavere hastighedsgrænser**

Mange høringssvar foreslår, at man nedsætter hastigheden på Amagermotorvejen, da det vil være med til at nedsætte støjen. Nogle bemærker i den forbindelse, at en nedsættelse af hastigheden eventuelt kan være i udvalgte tidsrum på dagen.

NOAH og Rådet for Bæredygtig Trafik opfordrer til, at der gennemføres støjreduktioner med hastighedsnedsættelser.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at en reduktion i hastighedsbegrænsningen fra 110 til 90 km/t teoretisk set vil kunne reducere støjen med 1,5-2 dB, hvilket dog ikke vil være en hørbar ændring.*

*I projektet er det forudsat, at de nuværende hastighedsgrænser fastholdes. Ved en reduktion i hastighedsbegrænsning vil motorvejen give en mindre aflastning af øvrige veje og mindre tidsgevinster.*

### **1.6. Støjisoleringsordning**

Hvidovre Kommune bemærker, at det bør præciseres i lovforslaget, hvor stor en andel af udgifterne til facadeisolering der ydes tilskud til.

Katja Nyholm Olsen bemærker, at Vejdirektoratet, Banedanmark og en række kommuner har 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. Denne mulighed er ikke nævnt, hvilket undrer.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at det følger af forslaget til § 10, stk. 1, at Vejdirektoratet etablerer en ordning, hvorefter der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter udbygning af vejanlægget. Støjisolering af boliger omfatter typisk forbedring eller udskiftning af vinduer med henblik på at dæmpe det indendørs støjniveau fra vejanlægget. Udpegningen forventes at ske ud fra facadestøjberegninger på baggrund af forholdene 12 måneder efter, at det pågældende vejanlæg er taget i brug.*

*Af stk. 4 følger det, at ordningen om tilskud til facadeisolering ophører 60 måneder efter det pågældende vejanlæg er taget i brug.*



## 2. Trafik

NOAH og Rådet for Bæredygtig Trafik bemærker, at det ikke er sandsynliggjort, at der er behov for at øge kapaciteten af Amagermotorvejen.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at Amagermotorvejen er en af Danmarks mest belastede motorvejsstrækninger med 115.000-125.000 biler pr. hverdagsdøgn. Dette medfører fortsat stigende rejsetider, og at motorvejen er meget følsom over for uheld og andre trafikale hændelser. Tilsvarende oplever trafikanterne til og fra industriområdet Avedøre Holme omfattende fremkommelighedsproblemer i tilslutningsanlæggene og på det tilstødende vejnet. Desuden viser de samfundsøkonomiske beregninger, at projektet har en intern rente på 9,5 procent, hvilket primært er båret af tidsgevinster, men også støjdemningen fra projektets støjskærme.*

Dansk Metal bemærker, at trængsel ikke må være et problem på de danske veje og det er det, når man kan se, at manglende fremkommelighed kan forhindre godstransport og pendlere til og fra arbejde. Det gælder også for Amagermotorvejen.

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

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet har noteret sig synspunkterne fra Dansk Metal og Dansk Erhverv. Ministeriet er i øvrigt enig i, at det er vigtigt at sikre fremkommeligheden, hvilket netop er et af formålene med lovforslaget.*

Region Hovedstaden bemærker, at regionens administration undrer sig over, at den kollektive trafik ikke er behandlet i miljøkonsekvensvurderingen eller i forslaget til anlægsloven. Region Hovedstaden og ejerkommunerne bag anlæg af letbane i Ring 3 investerer med støtte fra staten i en opgradering af 500S strækningen fra Avedøre Holme ved Amagermotorvejen til kommunegrænsen til Glostrup, hvor der skabes forbindelse til letbanen i Ring 3 på Glostrup Station, hvilket svarer til strækningen på den overvejede 2. etape af letbanen.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at projektet giver gode muligheder for øget kollektiv trafik til og fra Avedøre Holme. Det gælder ikke mindst de to nye tilslutningsanlæg ved Helseholmen*



og Hammerholmen, som forventes at give en betydelig aflastning af Avedøre Havnevej, som betjener flere busruter til og fra Avedøre Holme. Vejdirektoratet har endvidere oplyst, at der har været afholdt møder om busprojekter med Movia og Hvidovre Kommune.

### 3. Cykler

Københavns Kommune kvitterer for, at det foreslås, at der opsættes en skærm mellem motorvejen og cykelstien på Kalvebodbroerne med henblik på at beskytte cykeltrafikken mod opsprøjt og vindtryk fra vejtrafikken.

Brian Fatum bemærker, at det vil være et stort ønske at få opsat en "væg" på broerne mellem motorvejen og cykel- og gangstien.

Christina Holmquist bemærker, at det er vigtigt at bevare cykelstien langs vejen, da den er en vigtig transportmulighed for cyklister i området.

Jens Toudal bemærker, at det er med forundring, at han konstaterer, at lovforslaget ikke inddrager cykel- og gangtrafik over Kalvebodbroerne. 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.

Jørgen Toudal bemærker endvidere, at projektets beslutning om at inddrage nødsporet til almindelig kørsel rejser yderligere bekymringer. Det flytter trafikken tættere på den fælles cykel- og gangsti, som allerede er placeret (for) tæt ved motorvejens autoværn. Det er afgørende at forstå, at denne ændring kan føre til farlige situationer.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at der har været fokus på cykeltrafikken i Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurdering, og der vil ikke ske forringelser på stisystemet omkring motorvejen. Herudover har Vejdirektoratet på baggrund af den offentlige høring over sin miljøkonsekvensvurdering indarbejdet afskærmning af cykeltrafikken på Kalvebodbroerne.*

*Vejdirektoratet vil i forbindelse med anlægsarbejdet fortsat have fokus på cyklisterne, og det tilstræbes at opretholde cykelstiforbindelsen mellem Sjælland og Amager i hele anlægsperioden.*





## 4. Nødsporet

Jan og Annette Hansen bemærker, at det der kaldes ”nødsporet” ikke er en hel kørebane og ikke kan bruges som en sådan. Hvis ”nødsporet” fjernes og vognbanerne bliver en del smallere, kan politi og udrykningskøretøjer ikke komme frem ved ulykker.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at det alene er omkring Kalvebodbroerne, at nødsporet ombygges til kørespor.*

*Det er ikke ideelt at undvære nødsporet hen over Kalvebodbroerne, men udbygning af broerne har vist sig at være meget kompliceret. Ikke mindst fordi anlægsarbejdet skal gennemføres uden reduktion i motorvejens kapacitet. Øst og vest for broerne vil trafikanterne blive advaret om de smalle kørespor på brostrækningen.*

*Som en integreret del af projektet etableres et trafikledelsessystem med henblik på at forbedre trafikafviklingen, trafiksikkerheden og informationsniveauet i både normalsituationen og i særlige situationer med hændelser. Det er Vejdirektoratets vurdering, at der med de nævnte tiltag kan sikres god trafikafvikling over broerne.*

## 5. Tilslutningsanlæg

DTL henleder opmærksomheden på, at tilslutningsanlæggene bliver dimensioneret således, at der tages højde for, at de kan benyttes af modulvogntog og de nye dobbeltrailervogntog.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at erhvervsområdet Avedøre Holme ikke indgår i forsøgsordningen for de nye dobbeltrailervogntog, der løber frem til 2029. Hvis det politisk besluttes at udvide forsøget hertil, vil de berørte veje og tilslutningsanlæg blive screenet med henblik på at afdække om de skal ombygges inden der tillades kørsel med dobbeltrailere.*

Peer og Anne Kuhlmann bemærker, at for så vidt angår tilkørselsrampe 21a Jernholmen bør der foretages en total indkapsling, da 21a kommer op i højde, og derfor vil afgive ekstra meget støj. Indkapsling vil lettes ved at bygge en tunnel i stedet for bro hen over motorvejen. Den tunge trafik skal gasse meget op for at overvinde en stigning hen over overkørselsbroen, hvilket vil give yderligere og ekstraordinært meget støj.



Jørgen Leth og Rasmus Avnskjold samt bestyrelsen for Børnehuset OCEANET bemærker, at motorvejsrampen ved Hammerholmen bør placeres i forbindelse med den anden rampe, der projekteres således, at begge ramper placeres ved Helseholmen. Hvis rampen skal placeres på Strandengen foreslår de, at den som minimum føres under motorvejen. Der synes ikke være noget fornuftigt i at flytte en støjkilde så højt op i luften med tilsvarende spredning af støj over et større område.

Rasmus Avnskjold bemærker, at det er uforståeligt, at de nye til- og frakørselsramper, der planlægges, skal føres over motorvejen ved henholdsvis Helseholmen og Hammerholmen. Det virker absurd at flytte tunglastbilstrafik op i formentlig 10-15 meters højde med den konsekvens, at støjen spredes over et langt større område end nødvendigt.

Langhøjskolens skolebestyrelse bemærker, at den nye rampe ved Hammerholmen bør rykkes væk fra beboelsesområdet til et sted, hvor der ikke er bebyggelse. Endvidere bør ramperne have langt højere støjskærme end der på nuværende tidspunkt lægges op til.

*Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at der i miljøkonsekvensvurderingen er redegjort for en række forslag til udformning af ramper, og hvorfor disse i sidste ende er blevet fravalgt. De to nye tilslutningsanlæg er bevidst placeret meget tæt på motorvejen, så berøring af Strandengen og Mågeparken undgås, og så det ikke er nødvendigt at omlægge Planetstien og Østre Landkanal.*

*Hvad angår forslagene om at føre ramper under motorvejen, så vurderes dette er være teknisk vanskeligt og meget dyrt. Derudover vil det også kræve omfattende trafikomlægninger at etablere en tunnelkonstruktion under motorvejen.*

Casper (efternavn er ukendt) bemærker, at hvis man laver de nye tilkørsler fra Avedøre Holme, 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 ene side og lave en ekstra dedikeret lastbilsbane i den anden side.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at med de nye rampeanlæg til/fra Avedøre Holme fordeles trafikken af flere kanaler. Desuden skal det bemærkes at der fortsat vil være meget trafik på Avedøre Havnevej, herunder busruter til og fra Avedøre Holme, så forslaget om at reservere en del af vejarealet til en lastbilbane vurderes derfor ikke at være aktuelt.*



## 6. Ledninger

Energinet bemærker, at de ikke har 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 anlægsloven derfor indeholde hjemmel til de afledte ledningsomlægninger.

Endvidere bemærker Energinet, at det bør tilføjes, at anlægsmyndigheden forestår udarbejdelse af miljøkonsekvensvurdering vedrørende det samlede projekt inklusiv afledte ombygninger, herunder ledningsomlægninger og kumulative effekter.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at til anlæg af motorvej vedtager Folketinget en anlægslov, der bemyndiger transportministeren til at gennemføre projektet som beskrevet i loven. Der er hjemmel til ekspropriation til anlæg af offentlig vej i vejlovens §§ 96-97. Servitutrettigheder over arealet ophæves og eksisterende rettigheder over arealet bortfalder, jf. vejlovens § 98, stk. 1-2.*

*Anlægsprojektet vil typisk nødvendiggøre flytning af en række forskellige typer af forsyningsledninger. Til opretholdelse af de respektive formål med ledningerne skal de placeres på andre ejendomme, hvilke som udgangspunkt sker ved frivillig aftale med lodsejere eller ved ekspropriation med hjemmel i den relevante særlovgivning for de pågældende ledninger. Anlægsloven indeholder ikke særskilt hjemmel til ekspropriation til placering af de ledninger, det er nødvendigt at flytte, som følge af ekspropriation af et areal til anlæg af motorvej. Dette er i overensstemmelse med almindelig praksis ved udarbejdelse af Transportministeriets anlægslove.*

*Det er Transportministeriets opfattelse, at der foreligger ekspropriationshjemmel til fordel for Energinet i bekendtgørelse af lov om sikkerhed ved elektriske anlæg, elektriske installationer og elektrisk materiel (el-sikkerhedsloven). På den baggrund vurderer Transportministeriet ikke, at anlægsloven bør indeholde en ekspropriationshjemmel til fordel for Energinet.*

*I forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet vil der være drøftelser mellem de enkelte ledningsejere og Vejdirektoratet, hvor rettigheder for alle relevante ledningsanlæg og den konkrete håndtering af de berørte ledningsanlæg vil blive klarlagt.*

*Transportministeriet skal i øvrigt bemærke, at det som udgangspunkt er op til ledningsejer at forestå de nødvendige*



myndighedsgodkendelser til et evt. ledningsarbejde, herunder også gennemføre miljøkonsekvensvurderinger i det omfang, at det er påkrævet.

## 7. Klima

NOAH og Rådet for Bæredygtig Trafik bemærker, det er i strid med klimaloven, at udbygning af motorveje skal belaste klimaet yderligere både under konstruktion og under driften.

Hvidovre Kommune bemærker, at udbygningsprojektet for Amagermotorvejen modarbejder nedbringelsen af CO<sub>2</sub>-udledningen nationalt, men også kommunalt. Endvidere fremstår det 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 når Femern Bælt-forbindelsen åbnes.

Silja Tobin bemærker, at udbygningsprojektet for Amagermotorvejen vil få flere til at bruge bil eller motorcykel, hvilket er skadeligt for klimaet. Yderligere er selve bebyggelsen af motorvejen også negativt for CO<sub>2</sub> udledningen, da det kræver mange ressourcer, hvor hele forsyningskæden udleder mængder af CO<sub>2</sub>. En udbygning af Amagermotorvejen vil kun bidrage negativt til danskernes forbrugsvaner, og det vil ikke bidrage til en sundere CO<sub>2</sub> udledning fra Danmark.

*Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at det i miljøkonsekvensvurderingen er forsøgt at finde bæredygtige løsninger, der kan reducere påvirkningen af klima, natur og miljø. I forbindelse med detailprojekteringen tilstræbes det at udfolde bæredygtighedspotentialet yderligere inden for flere fokusområder bl.a. støj/støjskærme/materialer.*

*Transportministeriet er i øvrigt ikke enig i, at det skulle være i strid med klimaloven at gennemføre anlægsprojekter, som vil have en CO<sub>2</sub>-udledning. Hvis det var tilfældet, ville det ikke være muligt at gennemføre nogen projekter, da Transportministeriet ikke er bekendt med, at det i dag er muligt at gennemføre et projekt uden, at det vil have en udledning.*

*Endelig skal Transportministeriet også bemærke, at udbredelsen af elbiler også medfører, at bilparkens udledning af CO<sub>2</sub> falder.*



## 8. Natur og rekreativ benyttelse

Københavns Kommune bemærker, at der er kortlagt § 3-områder i henhold til naturbeskyttelseslovens på Kalvebod Fælled lige op til motorvejstraceet. § 3-områder er omfattet af et forbud mod at foretage tilstandsændringer. Anlægslovens § 5 bør, hvis projektet berører § 3-områder, også medtage naturbeskyttelseslovens § 62, stk. 2.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at Vejdirektoratet i forbindelse med lovforslagets udarbejdelse konkret har vurderet, at det ikke er nødvendigt at fravige naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 2, for at sikre gennemførelsen af det konkrete projekt. Det indebærer, at Vejdirektoratet vil søge dispensation for tilstandsændringer i § 3 natur.*

Bestyrelsen for Børnehuset OCEANET bemærker, at de er bekymrede for, at støjgenerne i stigende grad vil betyde, at deres børn ikke vil kunne opholde sig på udearealerne. Tilsvarende er de 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.

Langhøjskolens skolebestyrelse bemærker, at de frygter, 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. Den kan ende med at være decideret dårligt for børnene at have undervisning i naturen, hvis ikke der foretages ordentlige støjdæpende foranstaltninger.

Rasmus Larsen bemærker, at udbygningsprojektet for Amagermotorvejen vil have en negativ indvirkning på miljøet. Udbygning af motorvejen vil kræve, at der fældes træer og ødelægges naturområder, hvilket vil have en negativ indvirkning på biodiversiteten og økosystemerne i området.

Camilla Lind bemærker, at 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 og projektarbejde.

Derudover bemærker Camilla Lind, at der er et rigt dyreliv, herunder dådyr, snoge, fiskehejre, svaner, tudser, frøer, ræve, gæs, viber med mere.



Taina Kramhøft bemærker, at der er dyrebare naturområder tæt på motorvejen med fugle, sommerfugle og andet vildt natur, som Danmark ønsker at bevare. Projektet vurderes at gøre det sværere for naturen.

Katja Nyholm Olsen bemærker, at i projektbeskrivelserne står der bl.a., at udbygningsprojektet samlet vurderes at medføre en begrænset miljøpåvirkning. I hendes øjne er det besynderligt, at man i samme afsnit kan skrive, at der sker begrænsede miljømæssige påvirkninger, og samtidig skrive, at der sker påvirkninger på fredede arealer. Dette forsvares med, at der vil blive etableret erstatningsnatur, men de områder, hvor beboere færdes til dagligt vil blive ødelagt eller skæmmet alvorligt.

*Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at påvirkningen af beskyttet natur, beplantning, rekreative arealer m.v. langs motorvejen er grundig behandlet i Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurdering.*

*Konkret vurderer Vejdirektoratet, at støjafskærmningen langs motorvejen vil reducere påvirkningen af de grønne arealer langs motorvejen, idet både støjbredelsen fra og udsynet til motorvejen reduceres.*

Dansk Ornitologisk Forening bemærker generelt, at der tidligere er sendt hørings svar til Vejdirektoratet i forbindelse med offentlig høring over de bagvedliggende miljøkonsekvensvurderinger. Her er det bemærket, at miljøkonsekvensrapporten er misvisende og utilstrækkelig på flere væsentlige punkter. Flere steder undervurderes konsekvenserne af projektet i forhold til sårbar og beskyttet natur. Hvis man stoler blindt på konklusionerne i miljøkonsekvensrapporten vil man 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.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at Vejdirektoratet har udarbejdet en grundig miljøkonsekvensvurdering, herunder en Natura 2000-konsekvensvurdering vedrørende rørhøgens levested, samt vurderet risikoen for skade på bilag IV-arter og deres leve- og rastesteder og fourageringsmuligheder. I Vejdirektoratets høringsnotat om miljøkonsekvensvurderingen findes en udførlig besvarelse af DOF's bemærkninger.*

## **9. Forurening**

Vladimir Bakalov bemærker, at der vil komme mere PM<sub>2.5</sub> og PM<sub>10</sub> forurening til husene og haverne. Uanset hvor høj en støjmur man bygger, vil forureningen fra dæk stadig påvirke.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at DCE har foretaget en kortlægning af luftkvaliteten langs statsvejnettet i hele Danmark. Kortlægningen viser, at de maksimalt beregnede koncentrationer af henholdsvis NO<sub>2</sub>, PM<sub>2.5</sub> og PM<sub>10</sub> alle er under de nuværende EU-grænseværdier. Da den eksisterende baggrundsforurening i området omkring Amagermotorvejen ligger på et lavt til middel niveau, og forskellen mellem 0-alternativet og udbygningsprojektet er 2 pct. for partikelemissionerne sammenholdt med eksisterende forhold (Basis 2022) vurderes det, at luftkvalitetskravene i praksis vil være overholdt med fin margen.*

## **10. Stormflodssikring**

Hvidovre Kommune bemærker, at anlægsloven ikke sikrer den nødvendige koordinering med den kommende stormflodssikring af København, jf. 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 denne 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.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at som det fremgår af de almindelige bemærkninger under punkt 5.2.1, så kan selve anlægsarbejdet efter planen igangsættes i 2026 og projektet være*



*færdiggjort i 2029. Inden selve anlægsarbejdet vil Vejdirektoratet gennemføre en detailprojektering af projektet, foretage udbud, foretage nødvendige ekspropriation mv. Det arbejder skal efter planen begynde i år.*

*Transportministeriet er enig i, at man skal sammentænke projekter, hvor det er muligt, men da der ikke er planlagt fysiske ændringer af Kalvebodbroernes konstruktion, så vurderes det ikke relevant med koordinering af de to projekter.*

*Vejdirektoratet drøfter løbende stormflodssikring af landområderne omkring Kalveboderne med andre myndigheder, heriblandt Hvidovre Kommune.*

## **11. Proces**

*Ivan Partov bemærker, at 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 man se, at ændringerne ikke har nået at blive indarbejdet i lovforslaget.*

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at miljøkonsekvensvurderingen har været i offentlig høring i perioden 15. september til 13. november 2023.*

*På baggrund af indkomne høringssvar er der udarbejdet et tillæg til miljøkonsekvensvurderingen. Tillægget har været i supplerende offentlig høring i perioden 15. december 2023 til 21. januar 2024.*

*Transportministeriet gør opmærksom på, at der som led i høring af miljøkonsekvensvurderinger foreligger en pligt til at forholde sig til samtlige høringssvar og foretage en vurdering af, om høringssvarene giver anledning til ændringer. Der foreligger derimod ikke en forpligtelse til at indarbejde foreslåede ændringer i projektet alene som følge af, at disse er foreslået som led i høringen.*

*Høringssvarene til miljøkonsekvensvurderingen bliver behandlet af Vejdirektoratet i et selvstændigt høringsnotat, der bliver offentliggjort på Vejdirektoratets hjemmeside, inden lovforslaget behandles i Folketinget.*





## 12. Projekt Holmene

Linda Hallander bemærker, at det er uklart i hvilket omfang etablering af de nye Holme er en faktor for projektet. I Infrastrukturplan 2035 kaldes projektet ”Udvidelse af Amagermotorvejen til betjening af Holmene”.

Stefan Bruse thor Straten bemærker, at der pt. ikke er planer om Projekt Holmene. Videre har Biofos 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.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at det følger af den politiske aftale af 28. juni 2021 om Infrastrukturplan 2035, at udvidelsen af Amagermotorvejen er en nødvendig forudsætning for etableringen af Holmene syd for Avedøre Holme. Dette betyder omvendt ikke, at udvidelsen vil være overflødig, såfremt Holmene ikke anlægges.*

*Transportministeriet skal i øvrigt for en god ordens skyld bemærke, at der ikke er truffet nogen beslutning om, hvorvidt Holmene skal anlægges eller ej.*

## 13. Ændringer i lovforslaget

Transportministeriet har på baggrund af indkomne høringssvar foretaget præciseringer i lovforslagets almindelige bemærkninger, primært for så vidt angår opdatering af beskrivelser af EU-direktiverne.

Transportministeriet er i forbindelse med høringen af lovforslaget blevet opmærksom på, at der foreligger en risiko for forsinkelse eller fordyrelse af projektet i tilfælde af klage over dispensation for tilstandsændringer jf. naturbeskyttelseslovens § 3. Transportministeriet foreslår på den baggrund, at regler om klageadgang i naturbeskyttelsesloven fraviges i lovforslaget. Afgørelserne kan i stedet påklages til transportministeren, jf. § 6, stk. 2, og indbringes for domstolene efter de almindelige regler herom, dog inden for seks måneder, jf. § 11, stk. 1.