

Høringsnotat for Udvidelse af Øresundsmotorvejen

Behandling af høringssvar fra den offentlige høring
13. oktober til 8. december 2023

Høringsnotat for udvidelse af Øresundsmotorvejen

Marts 2024

Layout: Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Tlf. 7221 8800
www.trafikstyrelsen.dk

Indhold

Indhold	3
1. Baggrund	4
1.1 Retsgrundlag	4
2. Behandling af indkommende høringssvar	6
Støj	6
Forurening, luftkvalitet og emissioner	8
Hastighedsregulering	10
Byggeplads	10
Gang- og cykelstiforbindelse	11
Vibrationer	12
Sø 41	12
Oversvømmelse af motorvejen	13
Sikkerhed	13
Tilkørsel fra Amager Landevej	14
Inddragelse af borgere i den videre proces	15
Etablering af nye ramper i Kastrup	15
Natur, flora og fauna	16
Trafikale forhold	17
Kulturarv	18
Vand	19
§3-områder	20

1. Baggrund

Med aftalen om Infrastrukturplan 2035 den 28. juni 2021 mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne er parterne enige om at gennemføre nye investeringer og initiativer i en fuld finansieret investeringsplan på transportområdet for perioden 2022-2035. Den del af aftalen, der omfatter fremtidens veje, står Enhedslisten og Alternativet uden for. Det fremgår af aftalen, at der afsættes midler til en udvidelse af Øresundsmotorvejen.

Øresundsmotorvejen har store udfordringer i myldretiden med trafikale sammenbrud primært i den vestlige del og på tilslutningsanlægget i Kastrup.

Formålet med projektet er derfor at forbedre fremkommeligheden på Øresundsmotorvejen ved udvidelser mm. på de strækninger og tilslutningsanlæg, der er - eller vil blive - flaskehalse de kommende 15 år. Der er frem mod 2021 gennemført en foranalyse af en udvidelse af Øresundsmotorvejen, der peger på, at der er et behov for en række ændringer i form af udvidelser og tilslutninger, som er nødvendige for at opnå en forbedret trafikafvikling.

Der er fire nødvendige tiltag:

- Udvidelser af Øresundsmotorvej med et spor i hver retning fra Vestamager til Lufthavn Vest inkl. slidlag.
- Udvidelse af sammenfletning med Amagermotorvejen.
- Ny Parallelrampe ved Ørestad.
- Tilslutningsanlægget til Amager Strandvej.

Udvidelse af Øresundsmotorvejen skal vedtages ved anlægslov af Folketinget. Trafikstyrelsen udsteder derfor ikke en administrativ tilladelse, men afslutter derimod miljøvurderingsprocessen i kraft af dette notat.

1.1 Retsgrundlag

Sund & Bælt varetager opgaverne vedrørende miljøkonsekvensvurdering af projektet med udvidelse af Øresundsmotorvejen i medfør af transportministeriets bemyndigelse fastsat i bekendtgørelse nr. 45 af 17. januar 2023 om delegation af kompetencen i kapitel 2 a i lov om offentlige veje mv. til Sund & Bælt Holding A/S (delegationsbekendtgørelsen).

Med delegationsbekendtgørelsens § 2 er det fastsat, at Trafikstyrelsen varetager de nødvendige myndighedsopgaver for miljøkonsekvensvurderingen af projektet.

Projektets miljøkonsekvensvurdering skal opfylde kravene til miljøkonsekvensvurderinger af statslige vejanlæg, som er fastsat i kapitel 2 a i vejloven.

Vejlovens kapitel 2 a udgør gennemførelsen af EU's direktiv 2011/92/EU om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, som ændret ved direktiv 2014/52/EU (VVM-direktivet) for miljøkonsekvensvurderinger af statslige vejanlæg. Reglerne om miljøvurdering har til formål at sikre et højt beskyttelsesniveau og at bidrage til integrationen af miljøhensyn under udarbejdelsen og vedtagelsen af planer og programmer og ved tilladelse til projekter.

Sund & Bælt har iht. til vejlovens §17 b, stk. 3 anmodet om, at projektændringen undergår en miljøkonsekvensvurdering uden en forudgående screeningsafgørelse.

Sund & Bælt har forud for udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurderingen anmodet Trafikstyrelsen om at afgive en udtalelse om, hvor omfattende og detaljerede de oplysninger, som skal fremlægges i rapporten, skal være. Afgrænsningsudtalelsen tager hensyn til de oplysninger, som Sund & Bælt har fremlagt i et udarbejdet afgrænsningsnotat om bl.a. projektændringens særlige karakteristika, herunder placering og teknisk kapacitet, og dets forventede indvirkning på miljøet.

Som led i Trafikstyrelsens afgrænsningsudtalelse har styrelsen i overensstemmelse med vejlovens § 17 h, stk. 4, foretaget en høring af berørte myndigheder. Myndighedshøringen blev afholdt i perioden den 1. august til 16. august 2022, og Trafikstyrelsen afgav efter høringens afslutning en afgrænsningsudtalelse den 30. august 2022.

Miljøkonsekvensrapporten har efterfølgende været i 8 ugers offentlig høring. Høringsperioden forløb fra den 13. oktober til den 8. december 2023.

Nærværende miljøvurderingsproces er en del af en anlægslovsproces. På det grundlag udsteder Trafikstyrelsen ikke en administrativ tilladelse til det miljøvurderede projekt, hvorved nærværende dokument afslutter den administrative miljøvurderingsprocessen.

2. Behandling af indkommende høringssvar

Der er i offentlighedsfasen indkommet 22 høringssvar til miljøkonsekvensrapporten. Høringssvarene er fra både offentlige myndigheder, virksomheder og borgere. Høringssvarene berører generelt de samme temaer, og dette notat behandler derfor de indkommende høringssvar tematisk med henvisning til hvilke høringssvar behandles under emnet. Sund & Bælts behandling af de indkommende høringssvar vedlægges i sin helhed som bilag til dette notat.

Flere af de indkommende høringssvar har karakter af orientering til Sund & Bælt, f.eks. orienterer både Tårnby Kommune og Københavns Kommune om deres forskrifter for anlægsaktiviteter. Disse behandles ikke i nærværende notat.

Ydermere har Tårnby Kommune indsendt en række forslag til konsekvensrettelser. Disse gengives ikke i dette notat, men kan læses i det ovennævnte bilag.

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, Københavns Museum og Banedanmark har indsendt høringssvar, som ikke har givet anledning til bemærkninger fra Trafikstyrelsen.

Støj

Høringssvar fra:

Naturstyrelsen, Tårnby kommune, Københavns Kommune, Miljøstyrelsen, Rikke Holm Agerbo, Cathrine Lindvig, Rasmus Rask Eilersen, Mikael Lund, Maj Britt Lund, Rudy Oudal, Kianoush Golipour, Jørgen Clausen, Søren Enghave Larsen, Lene Nielsen, Verner Svendsen, Charlotte Vernegren Christensen, Pia Lindinger, Grundejerforeningen Taarnvang, Grundejerforeningen Ny Kastrup og Amager Vest Lokaludvalg.

Opsummering af høringssvarene:

Emnet "støj" fremgår i de fleste indkommende høringssvar. Flere høringssvar fra borgere indikerer at trafikstøj for motorvejen allerede i dag er til gene. Hertil nævnes hvordan de cirka 3000 støjbelastede boliger i dag vil stige til cirka 4000 i 2040.

Adskillige borgere henviser til WHO's anbefalinger for støjniveauer på 53 dB (Lden). Der henvises hertil at støjniveauer over dette øger risikoen for en række sygdomme, herunder hjerte-kar-sygdomme.

Der henviser til de mange projekter som planlægges i samme område som udvidelse af Øresundsmotorvejen. Disse indebærer blandt andet Østlig Ringvej og udvidelse af Københavns Lufthavn. Flere borgere ønsker en helhedsplan for disse projekter med henblik på vurdering af støj.

Flere høringssvar ønsker løsninger på støjbelastningen med henvisning til de nuværende forhold og et øget antal støjbelastede boliger i fremtiden. Konkret benævnes muligheden for at overdække motorvejen som en løsning i flere høringssvar. Københavns Kommune orienterer i deres høringssvar om at kommunen undersøger muligheden for dette ved en foranalyse. Derudover nævnes muligheden for støjværn, nedgravning af motorvejen og støjreducerende slidlag som mulige løsninger.

Et høringssvar finder det ikke tilstrækkeligt at sammenligne med et 0-alternativ i 2040, da der også er øget belastning på vejen i forhold til 2018.

Flere høringssvar henviser til, at borgere i lokalområdet løbende bør orienteres om anlægsarbejderne.

Opsummering af Sund & Bælts besvarelse vedr. støj:

Undersøgelserne i miljøkonsekvensrapporten viser, at der i dag er 2.970 støjbelastede boliger på strækningen. Ifølge beregningerne af de fremtidige forhold (kaldet 0-alternativet) stiger dette tal til 5.606 boliger i 2040, hvis projektet med udvidelsen af Øresundsmotorvejen ikke gennemføres. Støjen stiger på grund af vækst i trafikmængden på op til 75 %.

Med udvidelsesprojektet reduceres antallet af støjbelastede boliger fra 5.606 til 3.926. Udvidelsen af Øresundsmotorvejen vil således forbedre støjforholdene i området sammenlignet med 0-alternativet. Det skyldes den nedsættelse af hastigheden på hele motorvejsstrækningen til 90 km/t, der gennemføres af sikkerhedsmæssige hensyn, og at der lægges støjreducerende slidlag på motorvejsstrækningen.

Udvidelsen af Øresundsmotorvejen er en del af Folketingets Infrastrukturplan 2035, der blev vedtaget i 2021. I lokalområdet undersøges andre infrastrukturprojekter, mens andre allerede er under anlæg. Som en del af miljøkonsekvensvurderingen er disse projekter behandlet sammen med udvidelsen af Øresundsmotorvejen for at afdække de sammenlagte virkninger på miljøet (såkaldte kumulative effekter).

Københavns Kommune har igangsat undersøgelser af mulighederne for at overdække Øresundsmotorvejen. I den forbindelse har Københavns Kommune i 2023 udarbejdet en foranalyse. En overdækning af Øresundsmotorvejen ligger uden for rammerne af nærværende udvidelsesprojekt. Udvidelsen vurderes ikke at være til hinder for en fremtidig overdækning.

Øresundsmotorvejen og jernbanen er allerede i dag gravet flere meter ned under det oprindelige terræn, og jorden er lagt op i støjvolde på begge sider. Slutteligt er der etableret støjskærme på toppen af disse støjvolde.

Sund & Bælt vil jævnligt udsende nyhedsmail med anlægsarbejdets tidsplaner, og vil kommunikere direkte til de borgere, der vil blive særligt berørt. Ligeledes vil Sund & Bælt tilbyde borgerne en sms-service, hvorfra Sund & Bælt vil holde borgere orienterede om eventuelle forsinkelser og pludselige ændringer.

Det kan i øvrigt nævnes, at det i anlægsloven foreslås, at Sund & Bælt A/S etablerer en ordning, hvorefter der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte (en såkaldt støjisoleringsordning).

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Styrelsen har ikke yderligere bemærkninger.

Forurening, luftkvalitet og emissioner

Høringssvar fra: Tårnby Kommune, Miljøstyrelsen, Rikke Holm Agerbo, Kianoush Golipour, Jørgen Clausen og Søren Enghave Larsen.

Opsummering af høringssvarene:

Flere høringsparter udtrykker bekymring for den øgede partikelforurening i forbindelse med øget trafik. Hertil refereres til en 11% øget partikelforurening.

Et høringssvar indeholder bekymring for øget merbegroning på nærtliggende bygninger på baggrund af øget partikelforurening.

Tårnby Kommune henviser til at både kommunen og Miljøstyrelsen er i gang med to projekter som undersøger spredning af partikler. Der opfordres til at disse projekters resultater inddrages i vurdering. Ydermere opfordrer kommunen og Miljøstyrelsen til at PM2.5 indgår som parameter til vurdering af luftkvaliteten.

Endeligt har Miljøstyrelsen haft en række bemærkninger til den metodiske tilgang for miljøkonsekvensrapportens beregninger.

Opsummering af Sund & Bælts besvarelse vedr. forurening:

DCE har i 2023 gennemført en kortlægning af luftkvaliteten langs statsvejnettet i hele Danmark. Kortlægningen viser, at de beregnede koncentrationer af hhv. NO₂, PM_{2.5} og PM₁₀ alle er under de nuværende EU-grænseværdier.

I forbindelse med besvarelse af høringssvarene er der konstateret en fejl i beregningerne af partikler (TSP) for baseline, 0-alternativet og driftsfasen (2040). Dette betyder, at de årlige partikelemissioner i tabel 12.3 og tabel 12.4 skal ændres som vist i tabellerne herunder.

Tabellen viser partikler i tons/år.

Scenarier	Nuværende beregning	Korrigeret beregning
Tabel 12.3 i miljøkonsekvensrapporten (driftsfasen)		
Årlig emission baseline (2018)	0,825	0,915
Årlig emission 2040	0,915	0,262
Tabel 12.4 i miljøkonsekvensrapporten (0-alternativet)		
Årlig emission baseline (2018)	0,825	0,915
Årlig emission 0-alternativet	0,857	0,273

Der er et fald i partikelemissionen fra baseline (2018) til både driftsfasen (2040) og 0-alternativet (2040) på hhv. 71 % og 70 %. Der er et fald i partikelemissionen i driftsfasen (2040) i forhold til 0-alternativet (2040) på 4 %.

Luftforurening kan have en indvirkning på væksten af mos og alger på tage. Forurening skaber ofte næringsrige miljøer, som kan fremme væksten af forskellige organismer, herunder mos og alger. Næringsstoffer som kvælstof og fosfor, som kan være til stede i luftforurening fra industrielle processer, landbrug og transport, kan deponeres på tagflader gennem regnvand og atmosfæriske depositioner.

Emissionsberegningerne efter udvidelsen viser, at NO_x emissionen falder med 81,7 % i forhold til 2018 situationen. Endvidere vises der et fald fra 14,16 tons NO_x pr. år i 0-alternativet til 13,67 tons NO_x pr. år ved udvidelsen. Der vurderes derfor ikke behov for særlige tiltag mod merbegroning som konsekvens af udvidelsesprojektet.

De to typer af støv betegnes henholdsvis PM₁₀ og PM_{2,5}. I Miljøstyrelsens miljøprojekt Nr. 1021 2005 "Luftforurening med partikler i Danmark" er det angivet, at total suspenderet partikler (TSP)=PM₁₀=PM_{2,5} fra emissioner fra vej-trafik. Dette betyder, at det reelt er PM_{2,5} der indgår i vurderingen, når der i miljøkonsekvensrapporten er benyttet TSP og/eller PM₁₀ fra emissioner fra trafik.

Endeligt har bygherre redegjort for metoden anvendt til miljøkonsekvensrapporten på baggrund af Miljøstyrelsens høringssvar. For en detaljeret gennemgang af dette henvises til bilag 1.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen bemærker, at i igangværende projekter om partikelforurening som Tårnby Kommune referer til ikke kan indgå i miljøvurderingen da disse projekter ikke er færdige. Styrelsen bemærker at bygherre tilstrækkeligt har redegjort for den anvendte metode.

Hastighedsregulering

Høringssvar fra: Glenn Munk Rasmussen, Rasmus Rask Eilersen, Mikael Lund, Maj Britt Lund, Rudy Oudal, Amager Vest Lokaludvalg

Opsummering af høringssvarene:

Flere høringssvar efterspørger at størekasser opsættes på motorvejen. Flere høringssvar efterspørger yderlig hastighedsbegrænsning end 90 km/t, som er forslået i projektet. Endeligt bemærker et høringssvar at hastighedsnedsættelsen fra 110 km/t til 90 km/t bør ske nu.

Opsummering af Sund & Bælts besvarelse:

Afklaring af behovet for fast hastighedskontrol indgår ikke i miljøkonsekvensrapporten. Behovet for fast hastighedskontrol henhører under politiet. Som følge af vejens udformning efter udbygningen er hastighedsbegrænsningen nedsat til 90 km/t. Der vurderes ikke at være sikkerhedsmæssige argumenter for en yderligere hastighedsbegrænsning.

Projektet indeholder en nedsættelse af hastighedsgrænsen fra 110 km/t til 90 km/t. Nedsættelsen vil de facto ske når anlægsarbejdet påbegyndes, da hastighedsgrænsen i anlægsperioden vil blive sænket for at sikre arbejdet på vejen.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger.

Byggeplads

Høringssvar fra: Københavns Lufthavn.

Opsummering af høringssvarene:

Lufthavnen har ikke mulighed for at udlåne en af de planlagte arealer til byggeplads, da bygninger planlægges opført på arealet.

Opsummering af Sund & Bælts besvarelse:

Bemærkningen indgår i det videre projektarbejde og Københavns Lufthavn inddrages i planlægningen.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger.

Gang- og cykelstiforbindelse

Høringssvar fra: Københavns Lufthavn, Grundejerforeningen Ny Kastrup og Verner Svendsen

Opsummering af høringssvarene:

Københavns Lufthavn opfordrer til, at den nye gang- og cykelstiforbindelse tænkes sammen med den nye togstation i lufthavnen. Grundejerforeningen Ny Kastrup forslår gang- og cykelstien placeres således, at den følger den nye tilkørselsrampe.

Opsummering af Sund & Bælts besvarelse:

Forslaget vil blive behandlet i samarbejde med projektet Ny Københavns Lufthavn Station, som også planlægges og udføres af Sund & Bælt.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen vurderer det konkrete projekt og har hertil ikke bemærkninger til evt. ændringer.

Vibrationer

Høringssvar fra: Jørgen Clausen, Grundejerforeningen Ny Kastrup, Tårnby Kommune

Opsummering af høringssvarene:

En borger mener at spunsning bør foretages ved hydraulisk nedtrykning for at undgå bygningskader. Grundejerforeningen Ny Kastrup er bekymret for vibrationskader og henviser til at gældende lovgivning overholdes.

Opsummering af Sund & Bælts besvarelse:

Anlægsmetoderne afklares i de kommende faser og det vil blive sikret at kravene til vibration overholdes, ligesom fotoregistreringer vil blive foretaget efter almindelig praksis.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger.

Sø 41

Høringssvar fra: Jørgen Clausen

Opsummering af høringssvarene:

Sø 41 bør ikke miste vandet på grund af merudgravninger.

Opsummering af Sund & Bælts besvarelse:

Det gamle gadekær bliver ikke berørt af anlægsarbejdet ved udvidelse af Øresundsmotorvejen. Vandhullet er undersøgt for at kunne beskrive forekomsten af padden i området omkring motorvejen

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger.

Oversvømmelse af motorvejen

Høringssvar fra: Jørgen Clausen

Opsummering af høringssvarene:

Det forslås at motorvejen og jernbanen hæves så meget som muligt. Derudover forslås diger etableres for at beskytte mod oversvømmelse. Endelig efterspørges hvorfor evt. revner i undergrunden ikke er undersøgt da Øresund kan komme ind denne vej og oversvømme motorvejen.

Opsummering af Sund & Bælts besvarelse:

Forslaget ligger udenfor rammerne af det nærværende projekt.

Det anses som usandsynligt, at Carlsbergforkastningen, der krydser Øresundsmotorvejen på Vestamager vil medføre vandindtrængen fra havet.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger.

Sikkerhed

Høringssvar fra: Jørgen Clausen

Opsummering af høringssvarene:

Der kommenteres på risikoen for ulykker ved smallere vognbaner og manglende planlagt beredskab.

Opsummering af Sund & Bælts besvarelse:

Forslaget ligger uden for rammerne af nærværende udvidelsesprojekt, som gennemføres for at reducere trængslen. Den øgede risiko ved smalle vognbaner er søgt reduceret ved hastighedsnedsættelse til 90 km/t.

Beredskabsindsatsen, indsatsveje og beredskabsøvelser følger beredskabets planer på samme niveau som andre motorveje i Danmark. Der er etableret indsats- og flugt-veje langs motorvejen og jernbanen, som aftalt med beredskabet.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger.

Tilkørsel fra Amager Landevej

Høringssvar fra: Jørgen Clausen

Opsummering af høringssvarene:

Borgeren bemærker, at tilkørslen til motorvejen fra Amager Landevej bør reetableres.

Opsummering af Sund & Bælts besvarelse:

Forslaget om motorvejsramper til Amager Landevej er behandlet og fravalgt.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger.

Inddragelse af borgere i den videre proces

Høringssvar fra: Grundejerforeningen Ny Kastrup

Opsummering af høringssvarene:

Grundejerforeningen ønsker at blive inddraget i den videre proces og planlægningen. Grundejerforeningen bemærker at Trafikstyrelsen bør sikre foreningen mandat til at træffe beslutning om udformning og valg af materialer.

Opsummering af Sund & Bælts besvarelse:

Sund & Bælt A/S vil indkalde interesserede naboer tæt på konstruktionerne ved den nye rampe til at deltage i en arbejdsgruppe, med henblik på at føre en konstruktiv dialog om rampens udformning.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger, men gør opmærksom på at styrelsen ikke kan give Grundejerforeningen Ny Kastrup mandat til at træffe beslutninger om projektets udformning.

Etablering af nye ramper i Kastrup

Høringssvar fra: Grundejerforeningen Ny Kastrup

Opsummering af høringssvarene:

Grundejerforeningen mener ikke behovet for en rampe i Kastrup til Amager Strandvej er tilstrækkeligt begrundet og henviser til, at trafiktallene er meget lave i miljøkonsekvensrapporten. Derfor sætter grundejerforeningen spørgsmålstegn ved om tilslutningsanlægget har noget at gøre med Øresundsmotorvejens trafikale behov.

Opsummering af Sund & Bælts besvarelse:

Behovet for reduktion i trængslen i de to kryds på Amager Strandvej ved motorvejen fremgår af foranalysen og underbygges af trafikprognoserne udarbejdet i forbindelse med Miljøkonsekvensvurderingen, samt de gennemførte trafiksimuleringer.

Trafiktallet som der henvises til, omhandler ikke trafikken fra Amager Strandvej til motorvejen, da trafiktallene vedrører "Amager Strandvej over Øresundsmotorvejen" og "Amager Strandvej nord for rundkørslen".

Årsagen til etableringen af de to nye ramper til og fra Amager Strandvej nord for motorvejen er begrundet i behovet for at fjerne to af de store trafikstrømme fra krydsene, hvorved trafikbelastningen reduceres til under krydsenes trafikkapacitet.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger.

Natur, flora og fauna

Høringssvar fra: Tårnby Kommune og Amager Vest Lokaludvalg

Opsummering af høringssvarene:

Tårnby Kommune bemærker, at det ikke fremgår hvorvidt projektet påvirker flagermus, som kan leve i velegnede træer tæt ved projektet.

Amager Vest Lokaludvalg bemærker, at der ikke tages tilstrækkelig stilling til motorvejens effekt på dyre-, insekt- og planteliv, samt at kunstlyset fra motorvejen har potentiel negativ effekt på natflyvende insekter og flagermus.

Opsummering af Sund & Bælts besvarelse:

Der er et træ, der på afstand vurderes som *måske egnet* til rastende flagermus. Træet er placeret meget tæt på den eksisterende motorvej, så hvis det anvendes af rastende flagermus, er de vant til lys og støj. Med den valgte udformning af tilslutningsanlægget bliver træet ikke berørt af anlægsarbejder.

Miljøkonsekvensrapporten omhandler udelukkende udvidelsen af motorvejen. Rapporten tager udgangspunkt i de eksisterende forhold, og vurderer påvirkningen på disse.

Udover den midlertidige lyspåvirkning fra anlægsfasen vil motorvejsudvidelsen kun medføre opsætning af lys ved de nye ramper ved tilslutningsanlæg 15/16, såvel som lys fra bilister der benytter fly-over-rampen.

Ramperne belyses af sikkerhedsmæssige hensyn, og belysningen er nedadrettet og følger de almindelige vejstandarder, som bl.a. har til formål at minimere lysforurening. Ændringen i lyspåvirkningen i projektområdet er derfor begrænset.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger.

Trafikale forhold

Høringssvar fra: Tårnby Kommune og Amager Vest Lokaludvalg

Opsummering af høringssvarene:

Tårnby Kommune bemærker, at projektet i anlægsfasen ikke må få en væsentlig merbelastning af Tårnby Kommunes vejnet.

Amager Vest Lokaludvalg er bekymret for, om trafikmodelleringen fuldt ud medtager effekterne fra flere store infrastrukturprojekter samt markante ændringer for trafikforholdene i hovedstadsområdet.

Opsummering af Sund & Bælts besvarelse:

Der vil i anlægsperioden være samme antal kørebaner på motorvejen som i dag, og derved sikres det bedst muligt at trafikken forbliver på Øresundsmotorvejen i anlægsperioden. Der vil være særlige arbejder, der medfører reduktion i antallet af vognbaner. Disse arbejder vil blive udført i trafiksvage perioder.

Trafikmodelberegningerne er gennemført med trafikmodellen OTM 7.3. Trafikmodellen omfatter Hovedstadsområdet defineret som centralkommunerne og de tidligere København, Frederiksborg og Roskilde amter. Modellen beskriver hverdagsdøgntrafikken og har 2015 som basisår.

Der er gennemført trafikmodelberegninger for beregningsårene 2030, 2035 og 2040, og der er derfor opstillet beregningsforudsætninger for disse beregningsår. Beregningsforudsætningerne for OTM 7.3 omfatter for et givet beregningsår følgende forudsætninger:

- Befolkning fordelt på beskæftigelse og indkomst (zonefordelte data)
- Antal arbejdspladser fordelt på erhvervsgrupper (zonefordelte data)
- Antal studiepladser (zonefordelte data)
- Vejinfrastruktur og kollektiv trafikbetjening
- Personbiler (personbiler per 1000 indbyggere, kommunefordelte data)
- Parkeringsafgifter og -søgetider for biltrafikken (zonefordelte data)
- Kollektive trafiktakster og kørselsomkostninger med bil
- Portzonetrafik (trafik ind/ud af Hovedstadsområdet)

Beregningsforudsætningerne for basisscenarierne 2030 og 2040 er primært baseret på de opstillede forudsætninger, der er benyttet i trafikmodelberegningerne til brug for HL's passagerprognose for letbane i Ring 3, som de forelå i november 2022. Der er her opstillet beregningsforudsætninger for 2026 og 2040.

Vejnetsforudsætningerne er dog baseret på tidligere opstillede forudsætninger fra Vejdirektoratet. Desuden er forudsætningerne med hensyn til bilejerskabet i central-kommunerne ændret i forhold til forudsætningerne i passagerprognosen for letbanen.

De samlede anvendte beregningsforudsætninger er beskrevet i notatet "Trafikale effekter ved udbygning af Motorring 3, Amagermotorvejen og Øresundsmotorvejen – trafikmodelberegninger, Beregningsforudsætninger IP35-scenarierne 2030, 2035 og 2040"

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger.

Kulturarv

Høringssvar fra: Tårnby Kommune

Opsummering af høringssvaret:

Tårnby Kommune bemærker at Tårnby Landsby er udpeget som kulturmiljø, og at bevaringsværdige bygninger i området ikke må beskadiges.

Opsummering af Sund & Bælts besvarelse:

De pågældende bygninger er behandlet i miljøkonsekvensrapportens afsnit 15.2.6. om bevaringsværdige bygninger. I dette afsnit er oplistet 11 bevaringsværdige bygninger beliggende syd for Øresundsmotorvejen i området vest for Tårnby Kirke og Tårnbytunnelen (og i Lokalplan 155). Øresundsmotorvejen skal udvides med et spor i hver retning indenfor lokalplanområdet. Udvidelsen af motorvejen vil dog ikke påvirke selve Tårnby Landsby og dermed ikke påvirke lokalplanområdet, da det kun er undersøgelseskorridoren og ikke selve udvidelsen, der er indenfor lokalplanområdet.

Det vurderes, at ingen af de bevaringsværdige bygninger vil blive påvirket af projektet i anlægsfasen.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger.

Vand

Under temaet "vand" er der indkommet en del bemærkninger af opklarende karakter. Disse omfatter tastefejl og opklarende spørgsmål. Disse behandles ikke i nærværende notat, men kan findes i bilag 1.

Høringssvar fra: Tårnby Kommune, Københavns Kommune og Miljøstyrelsen.

Opsummering af høringssvarene:

Det bemærkes, at der mangler en vurdering iht. spildevand for stoffer, som kan akkumulere i sediment.

Det bemærkes, at yderligere dræning inden for, eller tæt på, nærværende indvindingsopland blokerer for dannelsen af grundvand.

Det bemærkes, at der mangler vurderinger for yderligere grundvandssænkninger, og at Tårnby Kommune vil skulle ansøges om disse.

Det bemærkes, at hvis BAT-rensning foretages skal det vurderes hvorvidt én blandingszone er nødvendigt for at overholde miljøkvalitetskravene.

Det bemærkes at projektets potentielle påvirkning af kystvandområdets tilstand ikke er tilstrækkelig belyst, herunder vurderinger af, om miljøkvalitetskravene kan overholdes i sediment og biota.

Opsummering af Sund & Bælts besvarelse:

Der er i miljøkonsekvensrapporten lagt vægt på, at den samlede mængde og koncentrationen af de udledte stoffer falder som en følge af udvidelse af motorvejen. Det er derfor ikke fundet relevant at beregne en teoretisk koncentration i sedimentet.

Inden for indvindingsoplandet sker der ikke yderligere dræning af grundvand og overfladevand i forbindelse med projektet.

Såfremt omfanget af grundvandssænkninger afstedkommer krav om ansøgning om tilladelse (jf. Vandforsyningsloven, LBK nr. 602 af 10/05/2022), vil dette blive ansøgt hos kommunen inden opstart.

Der anvendes BAT-rensning for alt regnvand fra motorvejen. De beregnede koncentrationer i det udledte vand er alle under miljøkvalitetskravet, og der er derfor ikke behov for en opblandingszone.

Der er under afsnit 17.2 (Eksisterende forhold) redegjort for tilstanden i vandplanområde Nordlige Øresund. Herfra kan opsummeres at "ikke-god tilstand" for nationalt specifikke stoffer skyldes forekomst af methylnaphthalener i sediment og biota, mens ikke god kemisk tilstand skyldes nonylphenoler og antracen i sediment og bly, kviksølv, cadmium og BDE i biota. Overskridelserne i sediment er påvist på en lokation ud for Københavns Havn i 2011 (for nonylphenol dog også i 2018).

For stoffer hvor miljøkvalitetskravet for vand er overholdt kan det antages, at miljøkvalitetskravene for biota også overholdes. Da alle relevante stoffer overholder de gældende miljøkvalitetskrav vil der således ikke forekomme en kritisk påvirkning af biota som følge af udledningen. Der foreligger ikke et (langtids) miljøkvalitetskrav for kviksølv. Det skal i forhold til kviksølv tilstræbes at tilledningen er så lav som mulig. Da tilførslen af kviksølv med vejvandet ikke vurderes at være en følge af selve aktiviteten (trafikken), men er en konsekvens af afledningen af regnvand påvirket af atmosfærisk deposition af kviksølv, vil koncentrationen være så lav som mulig – og sandsynligvis lavere end tilførslen, dersom regnvandet var tilført vandområdet direkte.

I forhold til evt. påvirkning af sediment i vandplanområdet så vil der, jf. Tabel 17.5 forekomme en udledning af ca. 2 g methylnaphthalen, 10 g nonylphenoler samt 1 g antracen pr. år. Set i forhold til vandplanområdets størrelse - ca. 319 km² – vil denne ikke være målbar og vil ikke være signifikant i forhold til påvirkning af målopfyldelse.

Konsekvensen ved gennemførelsen af projektet, i relation til sediment og biota i det målsatte vandområde, bør rettelig relateres til de ændringer i de eksisterende forhold som projektet bevirker. Disse ændringer er beskrevet for det samlede projekt i miljøkonsekvensrapporten og for de relevante stoffer sammenstillet i Tabel 17.5. Upåagtet vejarealet bliver forøget som følge af projektets gennemførelse vil de implementerede, forbedrede rensemetoder og principper medføre, at der overordnet forekommer reduktioner i mængden af stoffer, der udledes. Følgerne af de reducerede udledninger for sediment og biota i vandområderne må nødvendigvis være, at forholdene bliver forbedret.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger

§3-områder

Høringssvar fra: Miljøstyrelsen

Opsummering af høringssvaret:

Miljøstyrelsen bemærker, at der mangler klarhed om hvorvidt der arbejdes i §3-arealer. Ydermere er det ikke tydeligt hvilken påvirkning udledning til §3-søer har, samt hvilken påvirkning midlertidig sænkning af vandstanden i søerne påvirker.

Opsummering af Sund & Bælts besvarelse:

Der vil ske en inddragelse af ca. 180 m² § 3-beskyttet areal. Dette er dog et areal som består af en jordvold etableret ved motorvejen, og som ved besigtigelse ikke fremstod som strandeng.

To eksisterende regnvandsbassin er vejledende registreret som omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3. Disse bassiner anvendes fortsat som regnvandsbassiner og vil blive tilledt næringsrigt vand. Ingen andre § 3 søer modtager vand fra vejen. I miljøkonsekvensrapporten er det vurderet, at disse to regnvandsbassiner ikke har et naturligt plante- og dyreliv. Tilstanden i regnvandsbassiner ændres ikke.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Trafikstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger.