

Bidrag til høringsnotat for miljøkonsekvensrapport for udvidelse af Øresundsmotorvejen

Til: Trafikstyrelsen

Fra: Sustainability and Authorities

Kopi:

Høringspart	Hørings svar	Besvarelse
Naturstyrelsen	Opfordrer til, at der i forbindelse med udvidelsen af Øresundsmotorvejen tages initiativer til, at der etableres støj dæmpende anlæg på sydsiden af motorvejen, ud for det areal som Naturstyrelsen ejer. Den nordlige del af Kalvebod Fælled må forventes at blive yderligere belastet af støj, i forbindelse med udvidelsen. Naturstyrelsen er i dialog med Sund og Bælt A/S, om en mulig løsning.	Sund & Bælt A/S er i dialog med Naturstyrelsen om muligheden for at anvende ren overskudsjord fra projektet til at forhøje den nuværende støjvold ved Kalvebod Fælled. Det er i den nuværende planlægning forudsat, at overskudsjord transporteres til godkendt modtager.
Borger 1	<p>Punkt 1: Støj</p> <p>Allerede nu overskrider støjniveauet på min bopæl WHO's anbefalinger. Den anbefalede grænse for vejstøj i WHO's anbefalinger er på 53 dB (Lden). Det er markant lavere end den grænse på 58 dB, som danske myndigheder anvender i dag. Det skyldes, at den nyeste forskning viser, at vejstøj over 53 dB Lden giver øget risiko for en række sygdomme som fx hjerte-karsygdomme, slagtilfælde, diabetes og stress.</p> <p>Der er utrolig mange forskellige planer om udvidelser, nye veje (eksempelvis den ydre ringvej fra nordhavn til lufthavnen), Femern, udvidelse af lufthavnen etc. Alt sammen vil øge trafik og dermed støjen i mit område. Jeg synes i har lavet en grundig analyse på baggrund af jeres ene projekt, Men som borger savner man en helhedsplan og helhedsvurdering, som tager alle projekter med i spil.</p>	<p>Støjundersøgelserne i miljøkonsekvensrapporten viser, at udvidelsen af Øresundsmotorvejen vil forbedre støjforholdene i området i forhold til, hvis motorvejen ikke udvides. Undersøgelserne viser, at projektet vil indebære en reduktion af antallet af støjbela-stede boliger fra 5.606 til 3.929 boliger. 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.</p> <p>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).</p> <p>Københavns Kommune har igangsat undersøgelser af mulighederne for at overdække Øresundsmotorvejen. I den forbindelse har Københavns Kommune i 2023 udarbejdet en foranalyse. Sund & Bælt har haft et konstruktivt samarbejde med Københavns Kommune om foranalysen, og Sund & Bælt stiller fortsat sin viden og anlæg Dokumentation</p>

Høringspart	Høringssvar	Besvarelse																					
	<p>Øresundsmotorvejen er et trafikalt knudepunkt, en vigtig korridor i den danske trafik. Men jeg synes så til gengæld at man burde fremtidssikre korridoren ved at få lagt låg på motorvejen fra Amager i øst til Amager i vest. Det vil holde støjen nede på et niveau som lever op til WHO's anbefalinger</p> <p>Punkt 2: Forurening Med udsigten til øget trafik på veje, på togspor og i luften, vil mængden af farlige partikler naturligvis også stige. Dette er bekymrende, eftersom der dukker mere og mere viden/forskning op på området, der viser hvor farligt det er. Igen er det summen af alle de projekter som er på tegnebrættet for området der giver anledning til panderynker. På min bopæl oplever vi ofte lugt/os fra togene ved Tårnby station, når de holder ventende på grønt lys, samt ind i mellem også lugt af flyverbrændstof. Jeg ved ikke om dette delvist kan løses med overdækning.</p>	<p>til rådighed for kommunen. En overdækning af Øresundsmotorvejen ligger uden for rammerne af nærværende udvidelsesprojekt. Udvidelsen vurderes ikke at være til hinder for en fremtidig overdækning. Derudover vurderes det, at udvidelsen af motorvejen vil lette trafikafviklingen i en efterfølgende anlægsfase for en eventuel overdækning.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Tabellen viser partikler i tons/år.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Scenarier</th> <th>Nuværende beregning</th> <th>Korrigeret beregning</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">Tabel 12.3 i miljøkonsekvensrapporten (driftsfasen)</td> </tr> <tr> <td>Årlig emission baseline (2018)</td> <td style="text-align: center;">0,825</td> <td style="text-align: center;">0,915</td> </tr> <tr> <td>Årlig emission 2040</td> <td style="text-align: center;">0,915</td> <td style="text-align: center;">0,262</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">Tabel 12.4 i miljøkonsekvensrapporten (0-alternativet)</td> </tr> <tr> <td>Årlig emission baseline (2018)</td> <td style="text-align: center;">0,825</td> <td style="text-align: center;">0,915</td> </tr> <tr> <td>Årlig emission 0-alternativet</td> <td style="text-align: center;">0,857</td> <td style="text-align: center;">0,273</td> </tr> </tbody> </table> <p>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 %.</p> <p>Fejlen ændrer ikke vurderingerne i miljøkonsekvensrapporten.</p>	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
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																					

Høringspart	Høringssvar	Besvarelse
	<p>Punkt 3: Overdækning Min klare opfordring er at få overdækket Øresundsmotorvejen, for at fremtidssikre Danmarks måske vigtigste trafikale knudepunkt, i forhold til støj og forurening.</p>	<p>Københavns Kommune har igangsat undersøgelse af en overdækning af Øresundsmotorvejen. I den forbindelse har Københavns Kommune i 2023 udarbejdet en foranalyse og det oplyses i kommunens høringssvar, at der er afsat midler på kommunens Budget 2024 til en videre undersøgelse af mulighederne for at overdække Øresundsmotorvejen.</p> <p>Sund & Bælt har haft et konstruktivt samarbejde med Københavns Kommune om foranalysen af mulighederne for en overdækning af Øresundsmotorvejen, og Sund & Bælt stiller fortsat sin viden og anlægsdokumentation til rådighed for kommunen.</p> <p>En overdækning af Øresundsmotorvejen ligger uden for rammerne af nærværende udvidelsesprojekt. Udvidelsen vurderes ikke at være til hinder for en fremtidig overdækning. Derudover vurderes det, at udvidelsen af motorvejen vil lette trafikafviklingen i en efterfølgende anlægsfase for en eventuel overdækning.</p>
Borger 2	<p>Støj: Støjberørte husstande forøges med ca 1000 i forløbet, når fartbegrænsning en sættes til 90 km/t. Som en af de ALLEREDE støjberørte husstande forventer jeg at blive endnu mere berørt med forøget antal trafikanter udvidelse eller ej og nedsat fartbegrænsning eller ej.</p> <p>Dermed forventer jeg at udvidelsen kommer med yderligere løsninger på støj! For mig og mine naboers skyld og for resten af beboerne langs Øresunds motorvejens skyld. Vi er - i forvejen - belejret med motorvejsstøj samt støj fra togbanen, der betyder at ophold i haven og muligheden for at have åbne vinduer om natten i sommerperioden er begrænset. Jo varmere og jo vådere (støj værst når kørebanen er våd) det bliver ifbm klimaforandringerne jo værre bliver det. Hermed vil mange også vælge at installere klimaanlæg (forværring af miljøkonsekvenser).</p>	<p>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 stigninger i trafikmængden på op til 75 %.</p> <p>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.</p>
Borger 3	<p>Opsætning af størekasser: På borgermødet d. 06/11/2023 fik vi oplyst at den ændring som gør at (dB) ikke stiger ved motorvejsudvidelsen er at hastigheden nedsættes til 90 km/t. I den forbindelse må jeg påpege be-</p>	<p>Afklaring af behovet for fast hastighedskontrol indgår ikke i miljøkonsekvensrapporten. Behovet for fast hastighedskontrol henhører under politiet.</p>

Høringspart	Hørings svar	Besvarelse
	hovet for stærekasser, som kan få bilisterne til at holde fartgrænsen, for det gør rigtig mange på ingen måde i dag. Særligt biler mod Sverige kører tit med min. 140-150 km/t og på den måde vil (dB) stige og ikke falde og der er allerede rigtig meget larm fra motorvejen for os som bor i område 69 som beskrevet på mødet.	
Borger 4 <i>Se hørings svaret for uddybning.</i>	Hastighedsbegrænsning: Der bør introduceres hastighedsbegrænsning på max 60 km/t øjeblikkeligt.	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.
	Støjtjværn: Der bør opsættes tidssvarende støjtjværn inden nogle andre udvidelser eller projekter sættes i gang.	Øresundsmotorvejen og jernbanen er allerede i dag gravet flere meter ned under det oprindelige terræn, og jorden er lagt op i støjtjvolde på begge sider. Slutteligt er der etableret støjtjværn på toppen af disse støjtjvolde. Der vil ikke blive opsat yderligere støjtjværn i forbindelse med udvidelse af Øresundsmotorvejen. Der henvises til besvarelse under borger 1, punkt 1, for nærmere om miljøkonsekvensrapportens resultater vedrørende støjtj i projektets driftsfase.
	Overdækning: Målet bør være en fuld overdækning, for vores, vores børns og vores bys skyld.	Der henvises til besvarelse under borger 1, punkt 3.
Grundejerforeningen Taarnvang	Støjtj og forslag til støjtjreducerende tiltag: Foreningen er primært bekymret over den øgede støjtj, der vil komme fra den fremtidige drift af Øresundsmotorvejen. Det fremgår af MKV, at de planlagte støjtjreducerende tiltag med reduktion af hastighed samt ny støjtjvag belægning ikke vil være nok til at kompensere for støjtjen fra den øgede trafik fra 2018 til 2040 (uanset udvidelse eller 0-alternativ). Det er efter foreningens opfattelse ikke tilstrækkeligt blot at referere til et 2040 0-alternativ i MKV, da dette også øger belastningen ift. 2018. Foreningen finder det derfor rimeligt, at der laves yderligere støjtjreducerende tiltag til at sikre, at fremtidig støjtj fra driften af vejen, trods stigende trafikmængder, ikke kommer til at overstige 2018 niveau – og helt reduceres. Yderligere støjtjreducerende tiltag skal selvfølgelig kvalificeres af eksperter, men kunne f.eks. være:	Støjtjregningerne i miljøkonsekvensrapporten er udarbejdet efter almindelig praksis, hvor åbent lægges frem, at den almindelige trafiktilvækst vil medføre et forøget støjtjniveau i 2040 sammenlignet med støjtjniveauet i 2018, men at udvidelsesprojektets støjtjreducerende tiltag vil reducere denne forøgelse. Øresundsmotorvejen og jernbanen er allerede i dag gravet flere meter ned under det oprindelige terræn, og jorden er lagt op i støjtjvolde på begge sider. Slutteligt er der etableret støjtjværn på toppen af disse støjtjvolde. Der vil ikke blive opsat yderligere støjtjværn i forbindelse med udvidelse af Øresundsmotorvejen eller udført øvrige støjtjreducerende tiltag, udover de tiltag som er beskrevet i rapporten. Der henvises i øvrigt til besvarelse under borger 1, punkt 1, for nærmere om miljøkonsekvensrapportens resultater vedrørende støjtj i projektets driftsfase. 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 støjtjramte (en såkaldt støjtjisoleringsordning). For nærmere herom henvises til lovforslaget som kan læses i udkast her: https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/68339 .

Høringspart	Hørings svar	Besvarelse
	<ul style="list-style-type: none"> - Forbedring af støjhegn langs motorvejen samt ved alle overføringer - Støjhegn i midterrabat, såfremt det har en effekt - Støjdæmpning inde i Tårnbytunnelen, så lyden ikke kastes ud af tunnelens åbning - Overdækning mellem Ørestad og helt til Tårnbytunnelen <p>Foreningen er dog meget bekymrede for et scenarie, hvor en evt. overdækning kun måtte gælde Københavns Kommune, da det vil give en tunnelåbning og øget støjbelastning lige ud for grundejerforeningen. En overdækning bør derfor forbindes helt til Tårnbytunnelen, så der ikke efterlades en 'brølende' åbning mellem de to tunneller.</p>	
Borger 5	<p>Støj: Vi anser på baggrund heraf projektet for uambitiøst og ude af trit med global dagsorden ift. miljø og klimamål.</p> <p>Vi er meget generede af trafikstøj fra Øresundsmotorvejen. Støjen herfra har desværre været støt stigende fra vi købte vores hus og flyttede ind i dette januar 2004. Vi oplever mange dage at være nødsaget til at trække indendørs og lukke vinduer, udelukkende på grund af voldsom trafikstøj. I sommermånederne er vi også nødsaget til at sove for lukkede vinduer, da støjen selv udenfor myldretiderne er meget slem og forhindrer vores nattesøvn.</p> <p>Det er for længst erkendt at trafikstøj øger risiko for udvikling af demens, endvidere er KOL nu den enkeltstående sygdom flest danskere dør af.</p> <p>Vi er meget bekymrede over at konstatere, at officielle støjkort bekræfter at vores oplevelse af den stigende støjforurening er helt reel.</p> <p>Hvorfor afsætter man ikke økonomi til effektivt at reducere disse støj- og forureningsgener?</p> <p>Hastighed:</p>	<p>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.</p> <p>Der vil ikke blive opsat yderligere støjværn i forbindelse med udvidelse af Øresundsmotorvejen eller udført øvrige støjreducerende tiltag, udover de tiltag som er beskrevet i rapporten. Der henvises i øvrigt til besvarelse under borger 1, punkt 1, for nærmere om miljøkonsekvensrapportens resultater vedrørende støj i projektets driftsfase.</p> <p>Det kan i øvrigt nævnes, at det i anlægsloven foreslås, at Sund & Bælt A/S etablerer en støjisoleringsordning. For nærmere herom henvises til besvarelse under Grundejerforeningen Taarnvang.</p>

Høringspart	Hørings svar	Besvarelse
	<p>Der blev på borgermødet fortalt, at man har i sinde at sænke hastigheden på Øresundsmotorvejen til 90 km/t fra de nuværende 110 km/t. Her blev det samtidig understreget, at denne hastighedsnedsættelse ikke skete af hensyn til trafikstøj, men derimod af trafikikkerhedsmæssige årsager. Idet mange af trafikanterne til og fra lufthavnen og også Øresundsbroen ikke færdes "hjemmevant" og derfor udviser tøvende trafikadfærd. Endvidere vil der forekomme tvungen vognbaneskift, som også vil forværre trafikikkerheden. Vi mener på baggrund af dette, at en hastighedsnedsættelse til 90 km/t ikke er ambitiøs nok ift. trafikikkerhed (vi færdes dagligt på strækningen) og mener allerede nu at der er mange farlige situationer på strækningen og et vejbanespor mere i begge retninger, samt tvungen vognbaneskift og flere biler vil skabe mange farlige situationer og uheld ved en hastighed på 90 km/t. Vi mener endvidere ikke en hastighedsnedsættelse til 90 km/t vil gøre den store forskel ift. støj. Vi kunne godt tænke os en yderligere hastighedsnedsættelse. Dette med fokus på trafikikkerhed, samt støjgener fra motorvejen.</p>	<p>Øresundsmotorvejen er en del af det Europæiske rutenet, hvorpå der skal sikres en god fremkommelighed. Hastighedsbegrænsningen på 90 km/t er således afbalanceret mellem fastholdelse af trafikikkerhedsniveaue, som på øvrige motorveje og optimerer fremkommeligheden.</p>
	<p>Stærekasser: Opsætning af stærekasser på strækningen vil være en indtægt og samtidig øge sandsynligheden for at fartgrænse overholdes.</p>	<p>Der henvises til besvarelse under borger 3.</p>
	<p>Vejbelægning: Etablering af støjreducerende belægning er et must. For år tilbage blev der lagt støjreducerende belægning. Dette havde en markant effekt, støjen blev betragteligt reduceret. Denne støjreducerende belægning er for længst slidt bort og man bør derfor udskifte til ny støjreducerende belægning. Dette bør fremadrettet ske med passende mellemrum (så vidt vi er orienteret holder en sådan belægning max. 7 år og det er nu 12 år siden den blev lagt).</p>	<p>Det er i miljøkonsekvensrapporten forudsat at der udlægges støjreducerende asfaltslidlag. Behovet for hyppigere udskiftning af det støjreducerende slidlag vil bero på tilstandsvurderinger i driftsfasen.</p>
	<p>Overdækning: Hvad er årsagen til at man ikke arbejder på at få en overdækning? Økonomi er jo et meget kortsigtet argument. Rent samfundsøkonomisk hænger det ikke økonomisk sammen, da man på sigt kan forvente sygdom bl.a. KOL og demens, stress og for tidlig død. Alt sammen noget der vil lægge samfundet økonomisk til last.</p>	<p>Projektet med udvidelse af Øresundsmotorvejen gennemføres for at reducere trængslen, og det er til dette formål den økonomiske bevilling er givet.</p> <p>Københavns Kommune har igangsat en undersøgelse af en overdækning af Øresundsmotorvejen. Der henvises til besvarelse under borger 1, punkt 3.</p>

Høringspart	Hørings svar	Besvarelse
	<p>En overdækning vil kunne være selvfinansierende hvis man anvender arealet til værdifulde områder, f.eks. erhverv og boliger.</p> <p>Dette vil forbedre livskvaliteten i lokalområdet, samt fremme bæredygtig udvikling. Investorer, samfund og området vinder på dette.</p> <p>Farum er allerede i gang med dette på en tilsvarende 5-kilometer strækning.</p> <p>Alternativt kan man overdække strækningen og etablere solceller, dette vil være til gavn for miljø og kommunens pengepung.</p>	
Københavns Lufthavn	<p>Byggeplads og materialeplads:</p> <p>Der er foreslået byggeplads på et af lufthavnens vestlige parkeringsområder og et materialeoplag ved Kystvejen.</p> <p>Der er planlagt anlæggelse af bygninger til klargøringsfaciliteter på parkeringsareal, som forventes at stå færdig i 2025, og ud-lån af arealet til byggeplads er derfor umiddelbart ikke muligt. Københavns Lufthavn indgår gerne i drøftelse om alternativer.</p> <p>Ind- og udkørsel til planlagt materialeplads skal foregå ad Kystvejen. Det er vigtigt at dette ikke påvirker trafikafviklingen på Kystvejen negativ i en sådan grad, at trafikken ikke kan afvikles med et serviceniveau lig det eksisterende. Trafik til og fra materialepladsen bør derfor vurderes i forhold til eksisterende trafik på Kystvejen, og der bør opstilles rammer herfor, i det omfang det måtte vise sig nødvendigt.</p> <p>Gang- og cykelstiforbindelse over motorvejen kan sammentænkes med opgang fra ny togstation:</p> <p>Københavns Lufthavn ser positivt på den foreslåede separate gang- og cykelbro over motorvejen, som både vil aflaste kryds for den kørende trafik, og sikre god og sikker adgang for bløde trafikanter til lufthavnen og til arbejdspladser i de omkringliggende områder. Løsningen kan med fordel sammentænkes med ny togstation i lufthavnen, så opgange fra perronerne mod øst kobles sammen med gang- og cykelstiforbindelsen. Københavns Lufthavn indgår gerne i samarbejde om mulige løsninger.</p>	<p>Bemærkningerne vedrørende byggeplads og materialeplads vil indgå i det videre projektarbejde, hvori Københavns Lufthavn vil blive inddraget.</p> <p>Forslaget vil blive behandlet i samarbejde med projektet Ny Københavns Lufthavn Station, som også planlægges og udføres af Sund & Bælt.</p>
Borger 6	<p>Støj/overdækning:</p> <p>På borgermødet lagde Ørestaden vægt på der var utrolig meget støj fra motorvejen, så de vil have den overdækket - vel at</p>	<p>Der henvises til besvarelse under borger 5.</p>

Høringspart	Hørings svar	Besvarelse
	<p>mærke bare frem til Tårnbytunnelen. Kastrup vil også gerne have overdækning, men det kom ikke så tydeligt frem. Heller ikke vores borgmester, syns jeg kom frem med noget egentlig relevant.</p> <p>Det skal siges at Kastrup (resterne) lå der hvor den stadig ligger og det var før motorveje var opfundet. Ørestaden er først kommet efter motorvejen blev etableret. Altså vidste de der byggede og dem der flyttede ind, at der lå et støj"helvede" i baghaven.</p>	
	<p>Kritik af økonomisk ansvar for evt. overdækning: Der skal selvfølgelig overdækkes fra Ørestad frem til og med Amagerstrandvej og det på Statens regning. Det kan ikke være rigtigt at det er de berørte kommuner/byer der skal betale for overdækning. Da det er staten/regeringen som har valgt at der skal være en transportport tværs over øen, må det også være dem som betaler hele gildet. Dem som er "smidt" ud af deres hjem og alle dem som er tilbage, har lidt og betalt rigeligt.</p>	Der henvises til besvarelse under borger 1 og borger 5.
	<p>Hastighedsnedsættelse: Mit forslag går ud på, da flere jo vil sænke fart m.m. at der fra Avedøre hvor hastigheden bliver sat ned til 90 lige inden broen, sættes et motorvej ophørsskilt op. Derfra og frem til Peberholmen sættes motortrafikvej skilte med hastighed på 80 hvorved sammenfletninger med tunge køretøjer (lastbiler m.m.) bliver mindre farlige da alle så kører i samme hastighed, der hvor vejbanerne bliver smallere.</p>	Risiko for uheld reduceres ved nedsættelse af hastigheden, men hastighedsbegrænsningen skal dog også afspejle at Øresundsmotorvejen er en del af det Europæiske net, hvori der forventes en minimumshastighed der afspejler vejens beskaffenhed. Derfor er hastighedsbegrænsningen nedsat til 90 km/t.
Borger 7	<p>Partikelforurening: Udvidelsen af Øresundsmotorvejen skaber ifølge miljørapporten 11% mere partikelforurening, og mindst uændrede støjniveau for naboerne til motorvejen i København og Tårnby.</p> <p>Både støj-, luft- og partikelforurening er dokumenteret sundhedsskadelig for de belastede borgere, som er udsat for motorvejen.</p>	Der henvises til besvarelse under borger 1, punkt 2.
	<p>Støj: De fremlagte 4dB reduktion af støj er ren skrivebords-regnestykke, og har ingen realistisk og praktisk indvirkning på de nuværende alt for høje støjniveauer vi oplever i dag. 3dB er det mindst menneskelig hørbart lyd, og det nye slidlag kan teore-</p>	Støjafsnittet i miljøkonsekvensrapporten baserer sig på beregninger, som er standard i Danmark ifm. støjrederegørelser.

Høringspart	Hørings svar	Besvarelse
	<p>tisk reducere mellem 1 til 3 db. Samlet set har denne støjreduktionsudspil ingen realistisk og praktisk effekt på de høje støjniveauer, vi oplever i dag. Støjniveauerne er i dag over miljøstyrelsens og WHO's grænseværdier.</p> <p>Både støj-, luft- og partikelforurening er dokumenteret sundhedsskadelig for de belastede borgere, som er udsat for motorvejen.</p>	<p>Beregningerne er udført i henhold til Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 hvorfra følgende er citeret:</p> <p><i>Støj fra veje kan både måles og beregnes, men som altovervejende hovedregel beregnes vejstøj. Der er en lang række usikkerheder ved støjmålinger, der bevirker, at et målt støjniveau kun undtagelsesvis kan anses for mere pålideligt end et beregnet. Desuden er det en kompliceret og forholdsvis omfattende opgave at fastlægge årsmiddelværdien af støjniveauet ved målinger.</i></p> <p>For luft- og partikelforurening henvises til besvarelse under borger 1, punkt 2.</p>
	<p>Nedgravet motorvej: Begrav Øresundsmotorvejen under jorden for hermed at fjerne støj, luft- og partikelforurening en gang for alle. Her kan bilerne få max hastighed, så længe sikkerheden og den underjordiske infrastruktur tillader det. Installere luftventilation og partikelfilter i tunnelen. Fra Kalvebod Fælled mod Sverigetunnelen lad køretøjerne tilslutte sig, og kun lade dem udkøre ved lufthavnen og i Sverige.</p> <p>Fra Sverigetunnelen mod Kalvebod Fælled kan køretøjerne tilsvarende udkøre til lufthavnen ellers videre mod udgangen af tunnelen ved Kalvebod Fælled. Ellers kan køretøjer kun tilslutte sig tunnelen i denne retning.</p> <p>Dernæst omdan den nuværende Øresundsmotorvej til en grøn by-boulevard, der faciliterer multitrafik kørsel bestående af biler, cykler, shuttlebusser, fortove med vejkryds mod nord og syd. Her binder vi nord og syd bydelene sammen. Der kan også tænkes arealer til små erhverv på langs af by-boulevarden.</p>	<p>Forslaget ligger uden for rammerne af nærværende udvidelsesprojekt, som gennemføres for at reducere trængslen.</p>
Borger 8	<p>Spunsarbejde: Det er muligt at vibrere spuns ned, samt tilsvarende hydraulisk, for at undgå skader samt minimere skader på fx bygninger. For over 25 år siden da Sydhavnsgadetunnelen blev bygget, blev der aht. de nært beliggende bygninger foretaget hydraulisk nedtrykning af spuns.</p>	<p>Anlægsmetoderne afklares i de kommende faser og det vil blive sikret at kravene til vibration overholdes, ligesom fotoregistreringer vil blive foretaget efter almindelig praksis.</p>

Høringspart	Hørings svar	Besvarelse
	Det vil være et krav, at der forinden arbejde med spuns, sker fotoregistrering af omkringliggende bygninger, hertil løbende vibrationsmålinger, således evt. følgeskader fra spunsarbejdet registreres og helst undgås.	
	Sø 41, gadekæret: Sø 41 er et gammelt gadekær og dette skulle nødtigt miste vandet pga. merudgravningen, hvorfor det ubetinget skal undersøges, om udvidelsen af motorvejen kan medføre problemer for gadekæret. Hvis problemer, skal tiltag foretages for at gadekæret kan holde sit vand.	Det gamle gadekær bliver ikke berørt af anlægsarbejdet ved udvidelse af Øresundsmotorvejen. Vandhullet er undersøgt for at kunne beskrive forekomsten af padder i området omkring motorvejen.
	Oversvømmelse af motorvejen: Mht. oversvømmelse af motorvejen og jernbanen, hvis havet skulle trænge ind gennem det gamle dige ud til Kalvebod, er forslaget at både jernbanen og motorvejen hæves mest muligt ud over den hævnning af motorvejen, som kom ud for omkring den gl kystlinje ved Kalvebod Strand, ved anlæggelsen af motorvejen i 1990'erne, således at der her dannes en form for "internt dige". Hævning af motorvejen til tillige betyde en sikring mod oversvømmelse af dele af Ørestaden og Tårnby Kommune. Det er i 2014 blevet fastslået, at hvis havet trænger ind, vil dette medføre oversvømmelse af såvel motorvej og jernbane frem til og evt. tillige Øresundstunnelen, med mindre en hævnning af motorvej og jernbane finder sted. Under arbejdet med motorvejen for år tilbage, kom en af beboerne i området med indspark om revner i undergrunden, og efter flere undersøgelser kom det frem, at dette var tilfældet, og at Øresund evt. kunne komme ind og oversvømme motorvejen og jernbane. Dette ses ikke omtalt og hvorfor?	Forslaget ligger uden for rammerne af nærværende udvidelsesprojekt, som gennemføres for at reducere trængslen. Stormflodssikring ligger af hovedstadsområdet ligger udenfor rammerne af dette projekt, men det kan oplyses at Transportministeriet står for gennemførelsen af en forundersøgelse af en samlet stormflodsplan for den centrale del af hovedstaden. Forundersøgelsen omfatter de fire kommuner Hvidovre, Dragør, Tårnby og København. Forundersøgelsen gennemføres fra 2022-2024. Efter færdiggørelse forelægges forundersøgelsens resultater for regeringen og kommunalbestyrelserne med henblik på politisk stillingtagen til gennemførelse af projekt. Det anses som usandsynligt, at Carlsbergforkastningen, der krydser Øresundsmotorvejen på Vestamager, vil medføre vandindtrængen fra havet.
	Støj: I projektet er det forklaret, at der vil blive gjort tiltag for at trafikstøjen bliver dæmpet. En bemærkning hertil er, at støjdæmpningen næppe vil blive til det omfang, som påregnes. I det mere tung trafik til og fra kontinentet samt flere tog uden tvivl vil gøre sit til, at støjdæmpningen ikke bliver til det, som planlægges.	Den almindelige trafiktilvækst indgår som en del af projektets trafik- og støjberegninger. Der indgår ikke forhøjelser af eksisterende støjskærme i udvidelsesprojektet. Det kan i øvrigt nævnes, at det i anlægsloven foreslås, at Sund & Bælt A/S etablerer en støjisoleringsordning. For nærmere herom henvises til besvarelse under Grundejerforeningen Taarnvang.

Høringspart	Høringssvar	Besvarelse
	<p>Hertil skal eksisterende støjskærme forhøjes fx ud for Svaninge Alle og ud for stien i forlængelse af Villestoftevej i retning mod Tårnby Torv – omtale i MKV.</p> <p>I projektet er forklaret, Byhaven oven på Tårnbytunnelen vil blive mere støjplaget. Det vil herefter være et krav, at der opsættes advarselsskilte mod skade som følge af unødvendigt ophold her, pga. mere trafikstøj ved indgangen til Byhaven, hvorfor denne evt. mod offentlig adgang.</p>	<p>Det er korrekt, at der i anlægsfasen anlægges et arbejdsareal i udkanten af byparken på Tårnbytunnelen. Det forventes, at der vil være en del anlægstrafik til og fra arealet, som vil påvirke de besøgende. Det vurderes, som en mindre påvirkning af de rekreative områder i anlægsfasen, da de rekreative faciliteter i byparken stadig kan benyttes. Det vurderes derudover, at der vil være en ubetydelig påvirkning af de rekreative områder i driftsfasen i forbindelse med udvidelsen af Øresundsmotorvejen, hvorfor der ikke vurderes behov for advarsels- eller forbudsskilte ved Byparken.</p>
	<p>Partikelforurening: Pga. lastbiler og dieseltog kan forventes mere problematisk biludstødning med tilhørende partikler, og allerede i dag, har de nærliggende bygningers tage præg af biludstødningen, idet merbegroning forekommer. Tiltag mod denne merbegroning, som nedbryder tagbeklædninger, skal indarbejdes i projektet.</p>	<p>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.</p> <p>Emissionsberegningerne efter udvidelsen viser, at NOx emissionen falder med 81,7 % i forhold til 2018 situationen. Endvidere vises der et fald fra 14,16 tons NOx pr. år i 0-alternativet til 13,67 tons NOx pr. år ved udvidelsen. Der vurderes derfor ikke behov for særlige tiltag mod merbegroning som konsekvens af udvidelsesprojektet.</p>
	<p>Vognbaners bredde: I projektet er forklaret at vognbanerne skal være smalle pga. udvidelsen foretages nærmest inden for de fysiske rammer af daværende motorvej. Dette er absurd, og normal vognbanebredde skal nyde fremme bl.a. pga. risikoen for ulykker. Klart ned og krav om normale vognbanebredde, uagtet at dette vil kræve nedrivning af eksisterende bygværker.</p>	<p>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.</p>
	<p>Trafiksikkerhed – beredskab/nødopgange: Der ses ingen planlægning for at få bilister, hertil togpassagerer op fra motorvejen, hvis større ulykker kommer. I det der i projektet ikke er omtalt nødopgange fra motorvejen og fra jernbanen til tværgående broer, eller andre steder, hvor redningskøretøjer tillige kan holde og opsamle nødstedte.</p> <p>I pressen ses ingen omtale af redningsøvelser afholdt aht. bilister på motorvejen, og der har været problemer med øvelser på jernbanen som ikke er omtalt løst.</p>	<p>Beredskabsindsatsen, indsatsveje og beredskabsøvelser følger beredskabets planer på samme niveau som andre motorveje i Danmark. Der er etableret indsats- og flugtveje langs motorvejen og jernbanen, som aftalt med beredskabet.</p>
	<p>Afløbsrør til motorvejen:</p>	<p>Sikring af mulighed for vedligeholdelse af afløbsanlægget indgår i det videre projekt.</p>

Høringspart	Høringssvar	Besvarelse
	Der kan være problem med eksisterende store afløbsrør som er nedgravet ved motorvejen og afvander motorvejen og jernbanen. Hvordan vil disse kunne serviceres, hvis der er bygget en motorvej direkte oven på disse? At der er, har været problemer hermed, fremgår af, at der tidligere er blevet forsøgt opstart af disse anlæg, og hvor de nærmest var "groet fast", hvorfor de store elmotorer vred pumpeakslerne af.	
Borger 9	<p>Støj og luftgener: Som borger i Kastrup har vi gennem de senere år oplevet stigende støjbelastning samt lugt/luftforurening fra Øresundsmotorvejen og Københavns Lufthavn (herefter ØSMV/CPH). Det er derfor med stor undren at man vil miljøgodkende en udvidelse af aktiviteterne uden samtidigt at indtænke løsninger der skal afhjælpe den massive belastning af nærmiljøet, der vil blive resultatet.</p> <p>Borgerne har krav på videnskabelig evidens for at man ikke udsættes for skadelige påvirkninger af nogen art, som adskiller sig fra hvad andre i landet må leve med. Danske politikere roser sig generelt af at Danmark er foran andre lande når det gælder miljø. Det er så ikke tilfældet med hensyn til støj og luftforurening fra ØSMV/CPH! - Her tillader man 3 x højere støjbelastning en WHO forskriver! CPH 55dB - WHO 45dB = 3 x højere støjbelastning. Kan politikerne give en forklaring på hvorfor Danmark er så langt bagud?</p>	I forbindelse med besvarelse af høringssvarene er der konstateret en fejl i beregningerne af partikler (TSP) for baseline, 0-alternativet og driftsfasen (2040). Der henvises til besvarelse under borger 1, punkt 2.
	<p>Overdækning: I henhold til ovenstående, må en overdækning af Øresundsmotorvejen, samtidigt med en udvidelse være en selvfølge. At Allan S. Andersen (borgmester i Tårnby) vil ikke vil have en overdækning med en form for udnyttelse af arealet på en overdækning, står for hans egen regning. (Borgmesteren bor selv i den anden ende af byen!) - hans holdning er stik imod borgernes, besynderlig holdning over for befolkningen.</p>	Der henvises til besvarelse under borger 1, punkt 3.
	<p>Tilkørsel fra Amager Landevej: I forbindelse med udvidelsen af motorvejen vil vi gøre opmærksom på at tilkørslen til motorvejen fra Amager Landevej reetableres. Den blev sløjfet i forbindelse med etablering af jernbanen, tror jeg nok. Resultater er at boligkvarterer nu belastes af</p>	Forslaget om motorvejsramper til Amager Landevej er behandlet og fravalgt. Der henvises til fravalgte forslag, som kan findes her: https://publications.sundogbaelt.dk/udvidelse-af-oeresundsmotorvejen/oemv-udv-mkv/teknisk-baggrundsmateriale/teknisk-baggrundsnotat-vedr-undersoegte-loesningsforslag/ .

Høringspart	Hørings svar	Besvarelse
	voldsom trafik der søger hurtigste vej til motorvejen. Eks. Skøjtevej, som er en villavej, har op til 3.500 køretøjer til og fra motorvejen hver dag. CPH har sørget for at etablerer cikader så ingen ønsker at køre ad "deres" vej til motorvejen.	
Grundejerfor- eningen Ny Ka- strup	<p>Inddragelse af borgere i den videre proces:</p> <p>Når tilkørslen til Øresundsmotorvejen ændres i Kastrup i retning fra Amager Strandvej mod Amagermotorvejen, vil den nye rampe bryde med den nuværende støjvold. Derfor har vi behov for, at Trafikstyrelsen sikrer, at vi som berørte naboer involveres i projektets udformning med mandat til at træffe beslutning om udformningen og valg af materialer. Vi ved fra foranalyse, at de bedste løsninger sker i samskabelse og vi vil indgå konstruktivt i dialoger om udformning af de nye støjreducerende foranstaltninger.</p> <p>I relation til anlæggelsen af den nye cykel-gangbro er det prisværdigt, at illustrationerne sikrer os mod indblik, men desværre fjerner den også vores udsyn fra Crilles Tønnesens alle mod den gamle lystbådehavn. Derfor ønsker vi ligeledes, at vi i dialog finder den bedste løsning, der sikrer nødvendig støjskærm og balancen ml. indblik og udsyn fra vores vej. Dertil forventer vi at støjskærme med fordel kan beplantes med dækplanter og klematis, der blomster i sommermånederne, så vi tilfører omgivelserne et bedre udtryk.</p>	<p>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.</p>
	<p>Placering af cykel/gangbro:</p> <p>I forhold til placeringen af cykel-gangbroen må vi gøre opmærksom på, at den nuværende placering tæt på naboer på Crilles Tønnesens alle og vest for indgangen til pumpestationen er aldeles kritisabelt. Vi foreslår i stedet, at cykelbroen anlægges således, at den følger den nye tilkørselsrampe op i svinget øst om pumpestationen og derefter føres ind ovenpå eksisterende støjvold med en bue, der gør det muligt at passere hen over den nye tilkørselsrampe og videre over motorvejen. På denne måde vil cykel-gangstien let kunne gemmes bag støjskærme, som slet ikke tager udsynet til den gamle lystbådehavn. Samtidigt vil det være muligt i svinget øst for pumpestationen at vælge ekstra støjreducerende materialer som modellen Hamborg-vægge, da vi ifølge støjkortene netop kan se,</p>	<p>Forslaget behandles i det videre projekt.</p>

Høringspart	Høringssvar	Besvarelse
	<p>at lige præcis i svinget vil der ske en øget støjpåvirkning, som vi aldrig kan tillade, når vi i forvejen bor i et meget støjbelastet område. Cykel-gangstien skal, som det fremgår af Miljøkonsekvensvurderingen have et fald således, at den kan anvendes til kørestole.</p> <p>Det vil ifm. projekteringen af cykel-gangbroen desuden være hensigtsmæssigt, at indtænke strækningen til Skøjtevej, da lysreguleringen her med dårlig skiltning, dobbelttettet cykelsti og svingbane skaber ekstremfarlige situationer.</p>	
	<p>Støj: Desværre mangler der fokus på det helhedsbillede af støj, vi oplever, og derfor er vi ikke imponeret over, at selv efter projektets udførelse, så efterlades vi sammen med ca. 3.900 andre boliger langs motorvejen fortsat som støjbelastede boliger. Støj er farligt, og har flere sundhedsmæssige implikationer. (...) undrer os over, at der ikke er flere tiltag for en mere helhedsorienteret til støjbekæmpelsen, som der ellers er lagt op til i aftaleteksten om Infrastrukturaftale 2035, der netop er kommissorium for projektet om udvidelsen. Det fremgår i aftaleteksten, at borgere, der påvirkes af de afledte effekter, også opnår støjbeskyttelse jf. aftalens "støjtillægsprincip". Derfor har vi brug for at gøre opmærksom på, at vi på ingen måde ser, at projektet i sin nuværende form efterlever støjtillægsprincippet for os i Kastrup.</p> <p>Når vi sammenligner vores oplevelser af støj med for blot 5 og ti år siden, er det markant værre i dag. Derfor har vi brug for flere støjreducerende tiltag her i Kastrup. Vi har brug for, at den nuværende støjvold forhøjes med støjreducerende materiale, som samtidigt tager højde for, at vi i vintermånederne tillader sol ned på vores matrikler. Den endelige højde af nye yderligere støjforanstaltninger på eksisterende støjvold må derfor besluttes i dialog med os og være synliggjort via skyggediagrammer udarbejdet for vintermånederne.</p> <p>Både i drifts- og anlægsfasen er vi dybt bekymrede for den sundhedsskadelige konsekvenser, som fremgår af støjberegningerne. I Driftsfasen mener vi, at det er nødvendigt at tilføje</p>	<p>Der henvises til tidligere besvarelser herom.</p> <p>Det kan i øvrigt nævnes, at det i anlægsloven foreslås, at Sund & Bælt A/S etablerer en støjisoleringsordning. For nærmere herom henvises til besvarelse under Grundejerforeningen Taarnvang.</p>

Høringspart	Hørings svar	Besvarelse
	<p>den nye tilkørselsrampe fra Amager Strandvej mod Amagermotorvejen støj-stærekasser, sådan som det er testet på omkringliggende motorvejen rundt om hovedstaden.</p> <p>Vi ser generelt frem til NY støjreducerende vejbelægning på strækningen af Øresundsmotorvejen, men vil samtidigt fremhæve, at der i den forbindelse skal ske løbende årlige målinger af belægningens stand og evne til at absorbere støjen. Det betyder også, at vi forventer, at projektet sikrer driftsmidler til udskiftning af belægning mv. når det af gældende myndighed eller på baggrund af anmodninger fra borgere og, eller, kommune konstateres, at belægningen ikke længere lever op til forventning støjreduktion. På sammen vis forventer vi som naboer, at projektet sikrer driftsmidler til vedligehold af beplantning og støjhegn mv</p>	
	<p>Sætningskader: I anlægsfasen er det nødvendigt, at vi som naboer tydeligt har oplysninger på navngivne kontakter, der kan besvare spørgsmål og som har mandat til at stoppe evt. arbejder, der overskrider gældende lovgivning. Udover støj i anlægsfasen er vi også bekymrede for de vibrationsudbredelser, som vi kan forvente, og dertil forventer vi deles at samtlige boliger gennemgås før og efter ramning ift. dokumentation af evt. sætningskader og dels forventer vi compensation fx genhusning, såfremt vibrationsudbredelsen stiger over gældende grænseværdier.</p>	<p>De ejendomme, der vurderes at kunne blive udsat for vibrationer, vil blive fotodokumenteret inden anlægsstart. Endvidere vil der blive opsat støjmålere på udpegede lokationer. Disse støjmålere kan suppleres med støv og vibrationsmålere. Data fra disse målinger vil blive offentliggjort på vores hjemmeside.</p>
	<p>Rampen i Kastrup-enden: I Kastrup har vi været dybt bekymret over, hvad den politiske aftale om Infrastrukturplanen 2035 i praksis ville betyde for vores boligområde og os mennesker, der lever her. I maj 2022 blev vi nemlig præsenteret for en tegning, der ville føre en gigantisk rampe indover vores hjem og da vi aldrig har kunne se eller få godtgjort, hvad denne rampe skulle være løsning på, tog vi ansvaret for at skabe en konstruktiv dialog både med Sund og bælt, Tårnby Kommune og en række medlemmer af Folketinget og dets Transportudvalg.</p> <p>Ingen politikere kunne erindre, at en rampe i Kastrup havde været drøftet ifm. Infrastrukturaftalen og hver eneste, der har set trafikken på Amager Strandvej både i nord- og sydligretning</p>	<p>Behovet for reduktion i trængslen i de to kryds på Amager Strandvej ved motorvejen fremgår af foranalysen og underbygges af trafikprognoseerne 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".</p> <p>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.</p> <p>Sætningskader:</p>

Høringspart	Høringssvar	Besvarelse
	<p>ved, at trafikknuderne opstår længere inden ved Hedegårdsvej og i rundkørslen på Kystvejen. Men ikke her ved tilslutningsanlægget. De gange der har været kø på en rampe, skyldes alene lyssignalet der har været i stykker eller vejarbejde.</p> <p>Vi bad derfor Sund og Bælt om at redegøre for trafiktallene på Amager Strandvej i et forsøg på at følge den antagelse, som fremgår af foranalysen, hvor der på side 4 står, "På Amager Strandvej er de udvidelsesmuligheder, der normalt anvendes, opbrugt, så der er behov for radikale ændringer af tilslutningsanlægget". Det var dog meget svært for Sund og Bælt at forklare, hvori begrundelse var for den radikale løsning. Udover, at de havde et ønske om at eliminere to lyskryds, hvilket i sig selv er naivt at forestilles sig gjort uden en rundkørsel, fordi der nu engang er tre retninger, der mødes her på den nordlige side af tilslutningsanlægget.</p> <p>Når vi i dag gennemlæser Miljøkonsekvensvurderingen (s. 204) er det i øjenfaldende, at trafiktallene for Amager Strandvej er enormt lave og da heller ikke fremgår af tabellen i resumeet. Vi undrer os derfor fortsat over, om denne ændring i Tilslutningsanlægget overhovedet har med Udvidelsen af Øresundsmotorvejens trafikale behov? I vores øjne er det nærmere et forsøg på salamimetode ift. En evt. Østlig Ringvej og tilkoblingen af denne til Øresundsmotorvejen. For hvis først tilkoblingsmuligheden er etableret, så er den del af finansieringen allerede udeladt af selve etableringen af Østlig Ringvej, og måske så lettere politisk at vedtage.</p>	<p>I forbindelse med udførelsen udpeges der en tilsynsansvarlig, som får ansvaret og mandat til at sikre at arbejderne til hver en tid gennemføres i hemhold til de stillede krav.</p> <p>Sund og Bælts afdeling for "Miljø og Myndighed", der har forestået udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurderingen, vil indgå i projektets udførelsesfase, så det sikres, at alle krav fra miljøkonsekvensrapporten overføres til den udførende.</p> <p>Sund & Bælts kommunikationsafdeling har direkte kontakt med de berørte naboer, og vil løbende orientere om projektet, herunder om hvem der er tilsynsansvarlig, samt kontaktoplysninger til denne.</p>
Tårnby Kommune	<p>Natur, flora og fauna:</p> <p>Tårnby Kommunes hæfter sig ved, at det af miljøkonsekvensvurderingen fremgår, at der forekommer velegnede træer som levesteder for flagermus i nærheden af tilslutningsanlægget til Amager Strandvej. Dog savnes en stillingtagen til, hvorvidt forekomsten af ynglende flagermus vil blive undersøgt nærmere og en vurdering af i hvilken grad eventuelle flagermus på lokaliteten vil kunne blive påvirket af støj- eller lysgener i anlægsfasen samt i givet fald, hvilke foranstaltninger der vil kunne tages. Dertil konstateres det, at det i miljøkonsekvensvurderingen vurderes, at projektet i driftsfasen ikke vil have nogen væsentlig</p>	<p>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 og der er derfor ikke behov for at undersøge det nærmere.</p>

Høringspart	Høringssvar	Besvarelse
	<p>indvirkning på den udpegede potentielle økologiske forbindelse langs kysten ved den kunstige halvø, som starter ved tilslutningsanlægget til Amager Strandvej og herfra går i østsydøstlig retning, hvilket er i overensstemmelse med retningslinjerne i Tårnby Kommuneplanen 2021-2033.</p>	
	<p>Trafikale forhold: Tårnby Kommune fastholder, i lighed med tidligere høringssvar til større planer og projekter, at Udvidelse af Øresundsmotorvejen, i anlægsfasen, ikke må få en væsentlig merbelastning af Tårnby Kommunes vejnet. Jf. Tårnby Kommunes høringssvar til, daværende Transport- og boligministeriet, "anlægslov for Lynetteholm", Trafikstyrelsens "strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm" og Metroselskabets "Afgrænsning af indholdet af miljøkonsekvensrapporten for M5".</p>	<p>Som beskrevet i miljøkonsekvensvurderingens bilag 3 "Trafikafvikling og Anlægslogistik" vil der 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.</p>
	<p>Støj og støjtillægsprincip: Tårnby Kommune hæfter sig ved, at udvidelsen af Øresundsmotorvejen overordnet medfører en reduktion i antallet af støjbelastede boliger fra 5606 til 3929 i 2040 inden for undersøgelseskorridoren. Dog efterlader projektets realisering til stadighed nær 4000 støjbelastede boliger, hvor der på baggrund af støj-beregningerne ikke kan udelukkes, at der i anlægs – og driftsfasen vil forekomme sundhedsskadelig støjpåvirkning af befolkningen. Det bemærkes at Infrastrukturplan 2035, af den 28. juni 2023, tilstræber en helhedsorienteret tilgang til støjbekæmpelse for nærområderne omkring statsvejene, beskrevet ved det såkaldte "støjtillægsprincip", hvor indsatsen ikke alene foretages, der hvor en vej bygges eller udvides, men også fokuserer på de afledte effekter i nærområderne. I miljøkonsekvensrapporten er de støjreducerende tiltag, langs Øresundsmotorvejen, beskrevet ved fastsættelse af en hastighedsbegrænsning på 90 km/t og anlæg af støjreducerende asfalt. Tårnby Kommune imødeser de støjreducerende tiltag, men vurderer dem til at være af meget lokal karakter. Udvidelsen af Øresundsmotorvejen er en del af en Statslig strategi, der tilsigter at afhjælpe nuværende og fremtidige trængselsproblemer i et centralt trafikalt knudepunkt, af national interesse. Derfor opfordrer Tårnby</p>	<p>Der henvises til tidligere svar vedrørende støj og til besvarelse under Grundejerforeningen Taarnvang vedrørende støjisoleringsordning.</p>

Høringspart	Hørings svar	Besvarelse
	Kommune til, i lighed med "støjtillægsprincippet" og som hovedmodtager af Øresundsmotorvejens afledte støjbelastning, at yderligere støjreducerende tiltag Vest og Øst for Tårnbytunnelen undersøges inden for undersøgelseskorridoren. For eksempel i form af overdækning eller afskærmning, så flest mulige borgere i nærområdet til Øresundsmotorvejen opnår en tilfredsstillende støjbeskyttelse i sammenhæng med Øresundsmotorvejsudvidelsen.	
	Vibrationer: Dertil bemærkes det, at vurdering af vibrationsudbredelser er forbundet med stor usikkerhed. Eftersom ramning på strækningen omkring tilslutningen til Amager Strandvej forgår tæt på boligbebyggelse og kan opnå et vibrationsniveau på over de benyttede grænseværdier for mærkbare vibrationer, skal potentielt vibrationspåvirkede boliger monitoreres for bygningskadelige vibrationer igennem ramningsperioderne.	Der henvises til tidligere besvarelse under Grundejerforeningen Ny Kastруп.
	Forskrift for støvende, støjende og vibrerende midlertidige aktiviteter: Tårnby Kommune henviser til, at der ved valg af maskiner og arbejdsmetoder, tidspunkt samt ved indretning af byggepladsen, skal tages hensyn til støj, vibrationer og støv, så omgivelserne generes mindst muligt. Hvis det ikke er muligt at overholde vilkårene fastsat i Tårnby Kommunes forskrift for Støvende, støjende og vibrerende midlertidige aktiviteter for varelevering, bygge- og anlæg, Forskrift 29-08-2019, kan byggherrer, entreprenører håndværkere og virksomheder søge om dispensation. En ansøgning om dispensation skal Miljømyndigheden have modtaget seneste 14 dage før, at man ønsker at påbegynde arbejdet. Dog kræver en dispensation til større arbejder over længere perioder, der har væsentlig påvirkning på omboende en længere behandlingsproces, hvor der må påregnes op til 3 måneders behandlingstid.	Informationerne indgår i det videre projekt.
	Kulturarv og arkæologi: Det nævnes i afsnit, 15.2.8, at der ikke er udpeget kulturmiljøer inden for undersøgelseskorridoren. Tårnby Kommune gør opmærksom på at kulturmiljø er udpeget i Lokalplan 155, Tårnby Landsby, som er en del af undersøgelseskorridoren. Under Øresundsmotorvejens udvidelse på strækningen mellem Øre-	De pågældende bygninger er behandlet i miljøkonsekvensrapportens afsnit 15.2.6. om bevaringsværdige bygninger. I dette afsnit er oplyst 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

Høringspart	Hørings svar	Besvarelse
	<p>stad og den østlige side af Tårnbytunnellen skal det derfor sikres at der afværges mod sætningsskader på bevaringsværdige bygninger, udpeget i lokalplan 155.</p>	<p>Landsby og dermed ikke påvirke lokalplanområdet, da det kun er undersøgelseskorridoren og ikke selve udvidelsen, der er indenfor lokalplanområdet.</p> <p>Det vurderes, at ingen af de bevaringsværdige bygninger vil blive påvirket af projektet i anlægsfasen.</p>
	<p>Luftkvalitet og emissioner:</p> <p>I miljøkonsekvensvurderingen nævnes, at "Luftforureningen på og langs med en motorvej er bestemt af tre bidrag: regionalt bidrag, bybaggrundsbidrag og vejbidrag". Til vurdering af luftkvalitet er inddraget data fra DCEs/Miljøstyrelsens landsdækkende overvågningsprogram, Københavns Kommunes igangværende projekt og Lufthavnens målestationer, for parametrene NO2 og PM10.</p> <p>Tårnby Kommune har kendskab til yderligere to igangværende projekter med lokal relevans, dels Tårnby Kommunes partikelkortlægningsprojekt, som forventes afsluttet medio 2024, samt Miljøstyrelsens projekt for spredning af partikler, som forventes afsluttet i starten af 2024. Tårnby Kommune opfordrer til at inddrage resultaterne fra disse projekter, når de foreligger og i et omfang, der er foreneligt med projekteringen af udvidelsen af Øresundsmotorvejen.</p> <p>Samtidig opfordrer Tårnby Kommune til at PM2,5 indgår som parameter i vurdering af luftkvalitet og grundlag for at stille krav i anlægsperioden. Selvom der ikke er en regulerende grænseværdi for PM2,5 påpeger undersøgelser en sundhedsskadelig effekt af små partikler, jf. LUFTKVALITET 2020, Status for den nationale luftkvalitetsovervågning i Danmark, jf. LUFTKVALITET 2020, Status for den nationale luftkvalitetsovervågning i Danmark.</p> <p>Ud fra et generelt forsigtighedsprincip og på baggrund af viden om undersøgelser, der påpeger at de ultrafine partikler er sundhedsskadelige, sammenholdt med at der ikke er en nedre grænseværdi for luftforureningens sundhedsskadelige virkninger, forventer Tårnby Kommune, at der, i anlægsperioden stilles krav om:</p>	<p>Miljøvurderinger skal baseres på seneste tilgængelige viden. De igangværende projekter vil give ny information, når de er afsluttede, men det er ikke muligt at medtage resultaterne, når de ikke foreligger.</p> <p>Det er korrekt at undersøgelser peger på, at det er de små partikler, der udgør den største sundhedsrisiko. De to typer af støv betegnes henholdsvis PM10 og PM2,5. I Miljøstyrelsens miljøprojekt Nr. 1021 2005 "Luftforurening med partikler i Danmark" er det angivet, at total suspenderet partikler (TSP)=PM10=PM2,5 fra emissioner fra vejtrafik. Dette betyder, at det reelt er PM2,5 der indgår i vurderingen, når der i miljøkonsekvensrapporten er benyttet TSP og/eller PM10 fra emissioner fra trafik.</p> <p>For mobile ikke-vejpgående maskiner i byområder er emissions-bidraget i Københavnsområdet på 3 % for PM2.5 (kilde: Luftforurening fra mobile ikke-vejpgående maskiner i byområdet, Videnskabelig rapport DCE-Nationalt Center for Miljø og Energi, nr. 65, 2013). Det er antaget, at der maksimalt vil være to maskiner så tæt på hinanden, at røgfanerne fra deres udstødning vil være sammenfaldende. Derfor vurderes partikler ikke at udgøre en uacceptabel sundhedsrisiko. Partikler er på den baggrund ikke medtaget i de videre analyser for anlægsfasen.</p>

Høringspart	Hørings svar	Besvarelse
	<ul style="list-style-type: none"> - at der anvendes nyere materiel med lavere emissionsværdier (for eksempel nyeste EU grænseværdier for ikke vejgående maskiner) og - at arbejdet tilrettelægges, så det ikke udføres på de tidspunkter, hvor der er de mest ugunstige vindretninger. - at ovenstående er gældende for projektet som helhed og ikke kun som afværgeforanstaltninger. 	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. Der henvises til besvarelse under borger 1, punkt 2.
	<p>Landskab, visuelle påvirkninger og lys: Tårnby Kommune imødeser at Sund & Bælt afsøger og tilrettelægger valg af anlægsløsninger, ud fra en helhedsorienteret betragtning, der tilsigter færrest mulig landskabelige og visuelle gener for Tårnby Kommunes borgere. Det vægtes, at cykelrampe/stibro over Øresundsmotorvejen ved tilslutningsanlæg nr. 16., som en del af løsningsforslag A3, bliver så kort som mulig og vil aflede færrest mulig landskabelige og visuelle gener, herunder indbliksgener, for beboerne i området.</p>	Forslaget behandles i det videre projekt.
	<p>Overfladevand og spildevand: Tårnby Kommune bemærker, at der af miljøkonsekvensvurderingen ikke synes at være foretaget en vurdering af, hvorvidt det udledte spildevands indhold af stoffer, som har tendens til at akkumulere sig i sedimentet, i de aktuelle vandområder som fx tungmetaller, vil kunne udgøre en risiko for manglende målopfyldelse af gældende sedimentkrav for vandområderne. Der synes alene at være vurderet på de resulterende stofkoncentrationer i vandfasen. Det fremgår af Miljøstyrelsens vejledning, FAQ nr. 35, at der ikke nødvendigvis er en sammenhæng mellem miljøkvalitetskravene for henholdsvis sediment og vand, jf. Spørgsmål og svar om udledning af visse forurenende stoffer til vandmiljøet</p>	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. Der er derfor ikke fundet relevant at beregne en teoretisk koncentration i sedimentet.
	<p>Grundvand: Ved yderligere dræning inden for, eller tæt på, indvindingsopland bortledes overflade- og grundvand, der skal nedsive til drikkevand. Derved går værdifuldt drikkevand til spildevand og der tæres på drikkevandsressourcen, hvilket ikke er i overensstemmelse med EU's vandrammedirektiv.</p>	<p>Mellem km 66.700 og 68.000 går strækningen igennem indvindingsområdet tilhørende Tårnby Forsynings indvindingsboringer.</p> <p>Inden for indvindingsoplandet sker der ikke yderligere dræning af grundvand og overfladevand i forbindelse med projektet.</p> <p>Med dræningen ved jernbanen nord for vejen og indvindingen fra syd fra Tårnby Forsynings indvindingsboringer forventes det nuværende vandspejl allerede at stå under vej-kassen for den planlagte udvidelse. Ved inddragelse af flad rabat, hvor drænene rykkes</p>

Høringspart	Hørings svar	Besvarelse
	<p>Der er i rapporten ikke oplyst estimerede mængder eller en tidsplan for yderligere grundvandssænkninger langs Øresundsmotorvejen. Hvorfor en vurdering af den faktiske påvirkning af grundvandsmagasinet er vanskelig. Det bemærkes, at vandforsyningsloven § 26, jf. "Bekendtgørelse af lov om vandforsyning m.v. LBK nr. 602 af 10/05/2022", ikke er nævnt i miljøvurderingen. Tårnby Kommune henviser til, at vandforsyningsloven iagttages i forhold til, at bortledning af grundvand eller anden sænkning af grundvandsstanden ikke må ske uden tilladelse fra kommunen.</p> <p>I forhold til mulig mobilisering af forurening på kortlagte grunde i området, vurderes det, at der i området mod øst, ved tilslutning til Amager Strandvej, mindst skal analyseres for PFAS-stoffer, chlorerede opløsningsmidler og deres nedbrydningsprodukter, kulbrinter, polycykliske aromatiske hydrocarboner (PAH'er), metaller og tributyltin (TBT). Listen af stoffer er ikke udtømmende. Tårnby Kommune forureningskortlægges frem til 2030 af Region Hovedstaden og kan kontaktes i forhold til oplysninger i området. (se <i>høringssvar for henvisninger</i>).</p> <p>Tårnby Kommune gør opmærksom på, at der på lufthavnssiden af Øresundsmotorvejen i øst, nær tilslutning til Amager Strandvej, eksisterer en grundvandsbåret PFAS-forurening. Forureningen kan stamme fra en tidligere redningshavn, der lå i området/umiddelbart syd for området før Øresundsmotorvejen blev bygget. Yderligere ligger der en havn mod nord med en del større forureninger og tidligere industrier.</p>	<p>med ud, vurderes dette ikke at have nogen påvirkning af den nuværende drænmængde. Drænene vil blive lagt i samme niveau som de eksisterende dræn og vil flere steder blive lagt i moræneler. Yderligere ligger terrænet på størstedelen af strækningen øst for Tårnbytunnellen over kote 0, fra omkring km 66.900 står det naturlige vandspejl under eksisterende vejterræn, den terrænnære geologi består primært af moræneler, og grundvandsspejlet forventes allerede at være sænket grundet dræning ved banen og indvinding fra Tårnby Forsynings indvindingsboringer.</p> <p>I forbindelse med inddragelse af yderrabat vil der komme øget befæstelse. Den øgede befæstelse forventes ikke at give mindre grundvandsdannelse, da yderrabatten allerede er drænet.</p> <p>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.</p> <p>Da der kun er mindre udgravninger i forbindelse med udvidelse af motorvejen, er der endnu ikke udført analyse af grundvandets kvalitet. Dette vil skulle gøres i en efterfølgende fase. I udførselsfasen vil der i forbindelse med den midlertidige grundvands-sænkning blive analyseret for de parametre, som kommunen stiller krav til.</p>
	<p>Kumulative forhold: Det bemærkes at Udvidelse af Øresundsmotorvejen er sammenfaldende med en række større planer og projekter, herunder etablering af Østlig Ringvej, udvidelse af Kastrups Lufthavn Station, Nyt Tårnby Torv og Plan for udvikling af Københavns Lufthavne. Realiseringen af disse planer og projekter kan aflede yderligere kumulative trafik – og støjbelastninger på Øresundsmotorvejen og området heromkring samt det resterende vejnet i Tårnby Kommune, hvis væsentlighed afhænger af projekternes midlertidighed og overlappingsgrad. Tårnby</p>	<p>Koordineringen med øvrige projekter, herunder Tårnby Torv, indgår i det videre projektarbejde.</p> <p>I det videre projekt sikres det at cykler og gående ikke blandes med byggepladstrafikken på Tårnbytunnelen.</p>

Høringspart	Hørings svar	Besvarelse
	<p>Kommune opfordrer til tæt dialog og koordination med sammenfaldende planer og projekter under Udvidelse af Øresundsmotorvejen.</p> <p>Konkret skal det sikres koordination mellem Udvidelse af Øresundsmotorvejen og etablering af Nyt Tårnby Torv i forbindelse med afvikling af byggepladstrafik til og fra begge anlæg.</p> <p>Yderligere bemærkes det, at der i anlægsfasen inddrages et byggepladsareal på ca. 3000 m² på Tårnbytunnelen, som forventes anvendt i en periode på ca. 2,5 år. I den forbindelse vurderer Tårnby Kommune at farbarheden, af stien over Tårnbytunnelen til Vestre Bygade, skal sikres for cyklende og gående, da der ellers vil være en utilsigtet forringelse af adgangsvej for cyklende og gående i anlægsperioden, jf. afsnit 21.1.5</p>	
	<p>Konsekvensrettelser:</p> <ol style="list-style-type: none"> Der skal foretages konsekvensrettelser i miljøkonsekvensrapporten fra Tårnby Kommuneplan 2014-2026 til Tårnby Kommuneplan 2021-2033 I afsnit 1.1.1, bør det præciseres at undersøgelseskorridoren ligger inden for den sydlige del af fredningen af Kastrup Strandpark og ikke den Nordøstlige del, som beskrevet i afsnittet. I afsnit 1.1.9, mangler Kastrup Strandpark at blive nævnt som et rekreativt område inden for undersøgelseskorridoren. 	<p>1. Projektet er beliggende i Københavns Kommune og Tårnby Kommune, både inden for landzone, byzone og kystnærhedszone, og er på nuværende tidspunkt omfattet af Københavns Kommuneplan 2019 og Tårnby Kommuneplan 2021-2033.</p> <p>Tårnby Kommuneplan 2021 - 2033 sætter rammerne for indholdet af lokalplaner i deres rammebestemmelser. Rammerne definerer den primære anvendelse inden for de forskellige områder, og de er navngivet efter område, overordnet anvendelse og et løbenummer. Kommuneplanrammerne sætter blandt andet retningslinjer for maksimal bebyggelsesprocent, maksimal bygningshøjde og etageantal samt generelle anvendelsesbestemmelser.</p> <p>2. Øresundsmotorvejen løber tværs gennem fredningen Kalvebodkilen, som hovedsageligt dækker det vestlige Amager, hvorimod fredningen af Kastrup Strandpark er beliggende som en kile langs Amager Strandvej, hvor undersøgelseskorridoren ligger inden for den sydlige del.</p> <p>3. Inden for undersøgelseskorridoren ligger der flere rekreative områder i form af Naturpark Amager, Kalvebod Fælled, Tårnby Bypark, Kastrup Strandpark samt Tårnby og</p>

Høringspart	Hørings svar	Besvarelse
	<p>4. I afsnit 7.2.4, omfatter undersøgelseskorridoren lokalplan 155, Tårnby Landsby, der mangler at blive indført.</p> <p>5. Det bemærkes at afsnit om Trafikale forhold bør fremgå af miljøkonsekvensrapportens resume.</p> <p>6. Som oplyst fremgår de vejledende støjgrænser for vejtrafikstøj ikke af miljøkonsekvensrapportens tabel 11.2 i afsnit 11.1.1.</p>	<p>Kastrup Kirkegård.</p> <p>4. Lokalplan 155 er vedtaget i april 2023, og formålet er bl.a. at bevare Tårnby Landsbys udtryk. Området i landsbyen og især omkring Tårnby Kirke er blevet mere og mere sårbart overfor fremmede tilføjelser, og derfor er lokalplanen tilvejebragt for at regulere landsbyens samlede udtryk.</p> <p>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.</p> <p>5. På baggrund af trafikmodelberegninger - inkl. fremskrivninger til 2040 er de trafikale forhold blevet vurderet. Der må forventes en generel stigning i biltrafikken, hvilket vil påvirke støj- og emissionsniveauer.</p> <p>Service niveauet for de forskellige delstrækninger af motorvejen er blevet beregnet, og viser at en forbedring i åbningsåret, og som gradvis bliver dårligere som trafikken stiger frem mod 2040.</p> <p>Trafikafviklingen i anlægsfasen vil blive tilrettelagt for at opretholde trafiksikkerheden og fremkommeligheden, men begrænse antallet af trafikomlægninger og holde kommunale veje og cykelstier åbne.</p> <p>Cykel- og gangforbindelser vil blive opretholdt under og efter motorvejsudvidelsen, og der vil blive etableret en ny cykel- og gangbro for at forbedre trafiksikkerheden ved lufthavnen.</p> <p>Samlet set er projektet designet til at forbedre trafikforholdene på Øresundsmotorvejen, samtidig med at det tager højde for de miljømæssige og trafikale påvirkninger under anlægsfasen og efterfølgende.</p> <p>6. Tabel 11.2 mangler en søjle med følgende værdier:</p> <p>Rekreative områder: 53 dB Bologområder: 58 dB Liberale erhverv: 63 dB</p>

Høringspart	Hørings svar	Besvarelse
	<p>7. I afsnit 15.2.6, er det Vestre Bygade 29 og ikke Vestre Bygade 20, som er bevaringsværdig, jf. ny Kommuneplan 2021-2033 og Lokalplan 155.</p>	<p>7. Følgende bygninger inden for undersøgelseskorridoren er erklæret bevaringsværdige:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vestre Bygade 11, 2770 Kastrup • Vestre Bygade 14, 2770 Kastrup • Vestre Bygade 29, 2770 Kastrup • Tårnbystræde 1A, 2770 Kastrup • Tårnbystræde 3, 2770 Kastrup • Tårnbystræde 4, 2770 Kastrup • Tårnbystræde 7B, 2770 Kastrup • Smedekærvej 2, 2770 Kastrup • Smedekærvej 4, 2770 Kastrup • Smedekærvej 9, 2770 Kastrup • Smedekærvej 19A, 2770 Kastrup <p>Alle 11 bevaringsværdige bygninger er beliggende syd for Øresundsmotorvejen i området vest for Tårnby Kirke og Tårnbytunnelen.</p>
	<p>8. I Afsnit 18.2.5 har Tårnby Forsyning A/S tilladelse til at indvinde 1.000.000 m³ /år og ikke 800.000 m³ /år, som anført i miljøkonsekvensrapporten. Der skal i vurderingen tages højde for denne korrektion.</p>	<p>8. Mellem km 66.700 og 68.000 går strækningen igennem indvindingsområdet tilhørende Tårnby Forsynings indvindingsboringer. Med dræningen ved jernbanen nord for vejen og indvindingen fra syd fra Tårnby Forsynings indvindingsboringer forventes det nuværende vandspejl allerede at stå under vej-kassen for den planlagte udvidelse. Ved inddragelse af flad rabat, hvor drænene rykkes med ud, vurderes dette ikke at have nogen påvirkning af den nuværende drænmængde. Drænene vil blive lagt i samme niveau som de eksisterende dræn og vil flere steder blive lagt i moræneler. Yderligere ligger terrænet på størstedelen af strækningen øst for Tårnbytunnelen over kote 0, fra omkring km 66.900 står det naturlige vandspejl under eksisterende vejterræn, den terrænnære geologi består primært af moræneler, og grundvandsspejlet forventes allerede at være sænket grundet dræning ved banen og indvinding fra Tårnby Forsynings indvindingsboringer.</p> <p>Hvis Tårnby Forsyning vælger at udnytte tilladelsen op til de 1.000.000 m³/år vil vandspejlet i området falde yderligere, hvorfor der vil være endnu mindre kontakt mellem projektets dræn og grundvandsspejlet. Det er således uden betydning for projektets påvirkning af grundvandsforholdene, at Tårnby Forsyning udnytter sin tilladelse fuldt ud.</p>

Høringspart	Høringssvar	Besvarelse
Københavns Kommune	<p>Støjbelastede boliger: Københavns Kommune rejser derfor en bekymring for Miljøkonsekvensvurderingens resultater vedr. støj, hvoraf det fremgår, at antallet af støjbelastede boliger langs Øresundsmotorvejen stiger fra ca. 3000 i dag til ca. 4000 i 2040, hvoraf antallet af stærkt støjbelastede boliger stiger fra ca. 60 til ca. 300 boliger.</p> <p>Københavns Kommune 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.</p> <p>Det er uklart hvilket slidlag, der forudsættes i nul-scenariet. Københavns Kommune vurderer, at det støjreducerende slidlag bør være en forudsætning i begge scenarier. Bl.a. fordi vedligeholdelse og løbende fornyelse af det eksisterende slidlag allerede fremgår af støjhandlingsplanen for Øresundsmotorvejen 2018 og derfor må være en forudsætning uagtet en udvidelse.</p>	<p>Stigningen i antallet af støjbelastede boliger skyldes stigninger i trafikmængden på op til 75 %. Med udvidelsesprojektet reduceres antallet af støjbelastede boliger. Der henvises til besvarelse under borger 1, punkt 1 og borger 2.</p> <p>Det kan i øvrigt nævnes, at det i anlægsloven foreslås, at Sund & Bælt A/S etablerer en støjisoleringsordning. For nærmere herom henvises til besvarelse under Grundejerforeningen Taarnvang.</p> <p>Der er forudsat støjreducerende asfalt for både 0-alternativ og projektforslag.</p>
	<p>Overdækningsløsninger: Københavns Kommune har i 2023 netop udarbejdet en foranalyse af mulighederne for at overdække Øresundsmotorvejen. Foranalysen viser, at Øresundsmotorvejen kan overdækkes på flere måder, og at løsninger på mere end 1,5 km reducerer støjen effektivt. (...) Hvis udvidelsesprojektet ændres i forhold til det forelagte på en sådan måde, at det begrænser, fordyrer eller komplicerer etablering af en eventuelt kommende overdækning, vil Københavns Kommune betragte det som problematisk.</p>	<p>I det videre projektarbejde optimeres de tekniske løsninger inden for de rammer miljøkonsekvensrapporten udstikker, således at trafiksikkerheden optimeres og trængslen reduceres mest muligt. Der henvises til besvarelse under borger 1, punkt 3.</p>
	<p>Trafikale forhold på Amager: <u>Tilslutningsanlæg ved Amager Strandvej</u> Tilslutningsanlægget ved Amager Strandvej ombygges, så der kommer mere bilkapacitet. Københavns Kommune er opmærksom på, at det derfor bliver derfor mere attraktivt for bilister at benytte tilslutningsanlægget ved Amager Strandvej. Amager Strandvej er en bydelsgade i kommunens vejnetplan, der skal betjene bydelens trafik, men ikke i større grad fungere som en regional vejforbindelse som del af ruten gennem København.</p>	<p>Københavns Kommunes orientering er taget til efterretning.</p>

Høringspart	Hørings svar	Besvarelse
	<p>Amager Strandvej er i forvejen udfordret på sin kapacitet, da den flere steder har to smalle kørespor. Vejen benyttes også af mange fodgængere, særligt i sommerhalvåret, da Amager Strandpark er en stor rekreativ attraktion i området.</p> <p><u>Trafikplan Amager</u> Københavns Kommune kan orientere om, at Borgerrepræsentationen med budgetaftalen for 2024 vedtog, at der fra primo 2024 til medio 2025 skal udarbejdes en Trafikplan for Amager. Der skal gennemføres analyser af trafikforholdene på Amager og på den baggrund udarbejdes en trafikplan for bydelen og igangsættes en visionsproces for bydelen. Et centralt emne i trafikplanen bliver hastigheden på større veje, og Københavns Kommune vil derfor følge Sund & Bælts arbejde med udvidelse af Øresundsmotorvejen og koordinere arbejdet efter behov.</p>	
	<p>Overfladevand og spildevand:</p> <p><u>Udledning og blandingszoner</u> Københavns Kommune bemærker, at udledningen skal overholde miljøkvalitetskravene inden udledning - der kan ikke anvendes fortynding uden forudgående BAT. Hvis der anvendes BAT-rensning før udledning, skal det vurderes, om det er nødvendigt at oprette blandingszoner for de konkrete stoffer, der ikke overholder miljøkvalitetskravene. Der vil efterfølgende være krav om løbende at nedbringe størrelsen af blandingszonerne.</p> <p><u>Nordre Landkanal</u> Uanset at der ikke planlægges nogen ændring i udledningspunktet til Nordre Landkanal, vil afvandingen øges som følge af den øgede bredde og dermed det areal af motorvejen, der skal afvandes til Nordre Landkanal. Det indebærer, at den hidtidige udledningstilladelse ikke længere vil være dækkende, hvorfor der skal ansøges om fornyet udledning.</p> <p>(...) Disse forhold omkring vandmængder ved større nedbørshændelser samt den ringe vandkvalitet skal adresseres i miljøvurderingen for at sikre forbedring i vandløbet, der har udløb til</p>	<p>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.</p> <p>Afvandingen til Nordre Landkanal falder, da en del af vejvandet fra motorvejen vest for Nordre Landkanal pumpes til regnvandsbassin i den vestlige ende af motorvejen, hvor der er plads til et moderne regnvandsbassin.</p> <p>Det er vurderet at BAT-rensning af regnvand, udledt sammen med drænet grundvand, ikke medfører problemer med vandkvaliteten.</p> <p>Tekst i afsnit 1.1.10 er desværre ikke opdateret. Der skulle stå, at alle miljøkvalitetskrav er overholdt ved udledning.</p> <p>Der forventes samme kvalitet af det udledte vand i de to kommuner, da der anvendes BAT-rensning.</p>

Høringspart	Høringssvar	Besvarelse
	<p>havnen nær ved Kalveboderne. Ellers vil det medføre problemer med at opnå udledningstilladelse. Vandløbet har status som privat vandløb, der indgår i Vestamager Pumpedigelag.</p> <p>Tilsvarende problemer kan også være gældende for "Trekantsøen", der rent hydraulisk er del af Nordre Landkanal.</p> <p><u>Tabel 17.4.</u> Det er uklart, hvordan de angivne udledte koncentrationer hænger sammen med, at der i afsnit 1.1.10 fremgår at: "... kvaliteten af det udledte vand er så god, at den efter 10 gange fortynding i Københavns Havn og Øresund vil overholde de gældende miljøkvalitetskrav". Koncentrationerne i det udledte vand bør også oplyses pr. udledningspunkt - det må være forskelligt fra sted til sted afhængig af rensningen og udledningspunkterne ligger i to forskellige kommuner. Det bemærkes, at der skal søges om ny udledningstilladelse til Københavns Havn, da der etableres nyt bassin og afledes mere vand.</p>	
	<p>Støj og vibrationer: Københavns Kommune bemærker, at der p.t. er en revideret bygge- og anlægs-forskrift i høring og forskriften skal træde i kraft primo 2024. Københavns Kommune gør i den forbindelse opmærksom på, at arbejdstiderne ifm. med revisionen af bygge- og anlægsforskriften påtænkes reduceret fra hverdage mandag – fredag kl. 07.00 – 19.00 samt lørdage kl. 08.00 – 17.00 til hverdage mandag – fredag kl. 07.00 – 18.00.</p>	<p>Det er noteret. Under selve anlægsarbejdet forventes det, at de nye bygge- og anlægsforskrifter vil skulle efterleves.</p>
MST Arter og Naturbeskyttelse	<p>Generelt om vildtreservater og fredning: TRST skal involvere NST, for at sikre at formålet med § 1 i bkg. om Amager vildtreservat ikke overtrædes.</p>	<p>TS: det er noteret.</p>
	<p>Generelt om § 3-områder: Det fremgår ikke tydeligt af materialet om de påvirkede arealer langs motorvejen er egentlige § 3-arealer, enten registreret af kommunen eller under besigtigelsen i 2022. Det bør angives tydeligt om der arbejdes i § 3-arealerne, og hvor stort det påvirkede areal eventuelt vil være.</p>	<p>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.</p> <p>Ifølge vejledning om naturbeskyttelseslovens § 3-beskyttede naturtyper, vil det som en altovervejende hovedregel tage 30-50 år før intensivt dyrket jord vil have udviklet en sammenhængende overdrevsvegetation. Jorden i området har været udyrket i ca. 25-30 år, så tidskriteriet er ved at være opfyldt, og karakteristiske overdrevsarter er til stede. Det er kommunens afgørelse om området har opnået en biologisk kvalitet, som gør at den skal §3-registreres.</p>

Høringspart	Hørings svar	Besvarelse
Se høringssvar for henvisning til rapportens tekst		Indtil kommunen registrerer området som § 3, så vil arbejder inden for de potentielle naturområder ikke fremgå af opgørelsen over § 3-påvirkede arealer.
	Generelt om § 3-søer: MST bemærker, at den øgede udledning af næringsholdigt vand til § 3-søer bør beskrives mere uddybende, så det fremgår tydeligt hvilken påvirkning der evt. vil være af søen, uagtet om søen er næringsstofbelastet i forvejen eller ej, med henblik på at tydeliggøre om der er tale om en tilstandspåvirkning. Angående henvisningen i afsnit 8.6.2 til kap 17, er det ikke muligt for MST at finde en tilstrækkelig redegørelse for ovenstående.	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.
	Anlægsfasen: Miljøstyrelsen bemærker, at det bør fremgå, hvor lang perioden er for den midlertidig sænkning af vandstanden i § 3-søen. Vi gør opmærksom på at det er kommunens endelig vurdering, hvorvidt der vil være tale om en tilstandsændring.	Omfang og periode for grundvandssænkningen er ikke fastlagt på nuværende tidspunkt. Der vil inden opstart blive udført geotekniske og hydrologiske forundersøgelser samt pejlinger af vandspejlet for at vurdere konkrete behov for foranstaltninger med hensyn til grundvand. Såfremt det vurderes, at der ikke må ske en påvirkning af vandspejlet i Sø 40 (§3-beskyttet), kan der blive behov for udledning af rensset vand fra grundvandssænkningen til søen for på den måde at opretholde vandspejlsniveauet. Grundvandsspejlet omkring grundvandssænkningen overvåges lokalt for at monitorere sænkningssudbredelsen.
	Driftsfasen - fugleliv: Det er de kumulative effekter af etableringen af fly-over-rampe der bør vurderes.	Fly-overen bliver etableret niveaumæssigt som den eksisterende brolagte del af Amager Strandvej, og ikke i betydeligt højere niveau end de omgivende støjvold langs Øresundsmotorvejen. Endvidere er der en række bygninger i nærheden, som er højere. Desuden er det vurderet i væsentlighedsvurderingen, at projektet ikke har en påvirkning på fuglelivet som er på udpegningsgrundlaget for N144. Det vurderes dermed at rampen ikke vil have nogle kumulative effekter for fuglelivet i området.
	Driftsfasen – Bilag IV-arter Miljøstyrelsen bemærker, at såfremt det i anlægsfasen viser sig, at projektet mod forventningen kan medføre en påvirkning af flagermus (eksempelvis ved fældning af flagermustræer), skal denne påvirkning beskrives, hvilket kan medføre en supplerende miljøvurdering.	Miljøstyrelsens bemærkning er noteret.
MST Erhverv	Støj og vibrationer: 1. Tabel 11.2 om vejledende støjgrænser for vejtrafikstøj mangler grænseværdierne – den indeholder kun beskrivelsen af områdetyperne.	1. Tabel 11.2 mangler en søjle med følgende værdier: <ul style="list-style-type: none"> • Rekreative områder: 53 dB • Boligområder: 58 dB • Liberale erhverv: 63 dB

Høringspart	Hørings svar	Besvarelse												
	<p>2. Det er uklart, om de eksisterende støjforhold er for år 2018 eller 2021. I teksten står der 2018, mens figur 11.2 skriver 2021.</p> <p>3. Der henvises til Kortbilag 11-03, men bør det være Kortbilag 11-02 i stedet for?</p> <p>4. I afsnit 11.5.1 om støj i anlægsfasen for ny parallelrampe ved Ørestad skrives, at "Støjen fra anlægsarbejde kan være impulsholdig (især ramning). Det er dog valgt ikke at korrigere støjen med et 5 dB impulstillæg, da baggrundsstøjen i området er særdeles høj, hvilket vil maskere impulserne." Vi mener ikke, at sådanne impulser med sikkerhed vil maskeres af baggrundsstøj, og det skal derfor konkret vurderes, om der skal korrigeres med et impulstillæg.</p>	<p>2. Det rigtige årstal er 2021.</p> <p>3. Der er desværre en fejl i teksten. Den korrekte henvisning er til kortbilag 11-02.</p> <p>4. Vi er enige i at korrektion for impulser skal vurderes i en konkret situation. Det sker typisk i forbindelse med selve anlægsarbejdet.</p>												
	<p>Generelt om anlægsstøj Hvis det bliver nødvendigt at foretage støjende anlægsarbejde i natperioden, mener vi, at det er vigtigt at informere naboerne om de kommende aktiviteter og mulige afledte gener samt længden af perioden og tidspunkterne, hvor aktiviteterne foregår. Det giver naboerne bedre muligheder for f.eks. at planlægge ophold andre steder for at undgå gener.</p>	<p>Sund & Bælt A/S prioriterer orientering af borgere højt i forbindelse med anlægsarbejde. Især anlægsarbejde der finder sted uden for normal arbejdstid, f.eks. i nattetimerne. Sund & Bælt A/S vil derfor jævnligt udsende nyhedsmails med anlægsarbejdets tidsplaner, og kommunikere direkte til de borgere, der vil blive særligt berørt. Ligeledes vil borgerne tilbydes en sms-service, hvorfra Sund & Bælt A/S vil holde borgere orienterede om eventuelle forsinkelser og pludselige ændringer.</p>												
<p>Se høringssvar for henvisning til rapportens tekst</p>	<p>Sund & Bælt prioriterer højt at holde borgere orienterede om anlægsarbejdet. Især anlægsarbejde, der finder sted uden for normal arbejdstid, fx i nattetimerne og i weekenderne. Vi vil derfor jævnligt udsende nyhedsmail med anlægsarbejdets tidsplaner, og vi vil kommunikere direkte til de borgere, der vil blive særligt berørt. Ligeledes vi vil tilbyde borgerne en sms-service, hvorfra vi vil holde borgere orienterede om eventuelle forsinkelser og pludselige ændringer.</p> <p>Luftkvalitet og emissioner:</p> <p>1. Det bør nævnes, at der pt pågår forhandlinger om et revideret luftkvalitetsdirektiv med væsentligt skærpede grænseværdier fra 2030.</p> <p>2. Der står i introduktionen til kap. 12, at der vurderes på CO2 emissioner fra trafikken. I samme afsnit står der,</p>	<p>1. Det kunne godt være nævnt, men vil ikke kunne indgå i vurderingerne, før lovgivningen er besluttet.</p> <p>2. Det er korrekt at CO₂ ikke er reguleret i Luftkvalitetsbekendtgørelsen med derimod CO (Kulilte/ Carbonmonoxid). Dog vurderes CO₂ stadig, selvom de ikke er dækket af bekendtgørelsen. CO₂ og CO beregninger for scenarierne er præsenteret i tabellen herunder.</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Scenarier</th> <th>CO₂ beregning [tons CO₂/år]</th> <th>CO beregning [tons CO/år]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Årlig emission baseline (2018)</td> <td style="text-align: center;">34.195</td> <td style="text-align: center;">106,31</td> </tr> <tr> <td>Årlig emission 2040</td> <td style="text-align: center;">24.661</td> <td style="text-align: center;">42,60</td> </tr> <tr> <td>Årlig emission 0-alternativet</td> <td style="text-align: center;">24.274</td> <td style="text-align: center;">58,54</td> </tr> </tbody> </table>	Scenarier	CO ₂ beregning [tons CO ₂ /år]	CO beregning [tons CO/år]	Årlig emission baseline (2018)	34.195	106,31	Årlig emission 2040	24.661	42,60	Årlig emission 0-alternativet	24.274	58,54
Scenarier	CO ₂ beregning [tons CO ₂ /år]	CO beregning [tons CO/år]												
Årlig emission baseline (2018)	34.195	106,31												
Årlig emission 2040	24.661	42,60												
Årlig emission 0-alternativet	24.274	58,54												

Høringspart	Hørings svar	Besvarelse
	<p>at lovgrundlaget er miljøbeskyttelsesloven og Luftkvalitetsbekendtgørelsen. CO2 emissioner reguleres ikke i Luftkvalitetsbekendtgørelsen.</p> <p>3. I teksten er B-værdi forklaret. Det skal hertil bemærkes, at B-værdien i Luftvejledningen (Miljøstyrelsens vejledning nr. 2 2001) er defineret som den enkelte virksomheds samlede maksimalt tilladelige bidrag til tilstedeværelsen af et forurenende stof i luften som immission. B-værdien er en middelværdi over en time, der ikke må overskrides i mere en 1 % af tiden, dvs. højst 7 timer af en måneds samlede timer. B-værdier anvendes af myndighederne i forbindelse med regulering af virksomhedernes udslip af kemiske stoffer til udeluften. Skorstene og afkast dimensioneres, så der sikres tilstrækkelig fortynding af udledningen til atmosfæren, så B-værdier overholdes. B-værdier anvendes til regulering af immissioner fra punktkilder (afkast og skorstene) på virksomheder, og ikke til immissioner fra mobile kilder som køretøjer og maskiner.</p> <p>4. I teksten står der "I Danmark bliver luftkvaliteten målt af DCE på 22 forskellige lokaliteter i landet" – det er ikke korrekt. Overvågningsprogrammet består af i alt 18 faste målestationer – hvoraf 8 stationer bruges til at bestemme atmosfærisk deposition til landområder</p>	<p>Der er et fald i CO₂ emissionen fra baseline (2018) til både driftsfasen (2040) og 0-alternativet (2040) på hhv. ca. 28 % og 29 %. For CO emissionen ses et fald fra baseline (2018) til både driftsfasen (2040) og 0-alternativet (2040) på hhv. ca. 60 % og 45 %. Endvidere ses der et fald i partikelemissionen i driftsfasen (2040) i forhold til 0-alternativet (2040) på ca. 27 %.</p> <p>3. Det er korrekt, at vurderingen skal gennemføres i forhold til EU' luftkvalitetskriterier. I afsnit 12.3.1 er driftsfasen vurderet i forhold til EU' luftkvalitetskriterier. Vurderingen viser, at luftkvalitetskriterierne er overholdt.</p> <p>4. Det er korrekt. Det ændrer ikke vurderingerne i miljøkonsekvensrapporten.</p> <p>5. Det er korrekt at alle målinger fra målestationerne holdes op mod EU's grænseværdier. Det ændrer ikke vurderingerne i miljøkonsekvensrapporten.</p> <p>6. Det er korrekt at der i tabel 12.1 kun er oplyst PM10 samt at tabellen kan virke uoverskuelig. En opdateret version af tabellen, hvor PM2,5 er tilføjet ses herunder. Der er kun</p>

Høringspart	Hørings svar	Besvarelse
	<p>og indre farvande, og 14 stationer bruges til overvågning af luftkvalitet i relation til human sundhed.</p> <p>5. I teksten står der "(...)H.C. Andersens Boulevard i København vurderes at være et af de mest forurenede steder i Danmark og bruges derfor af Miljøministeriet som reference for overholdelse af EU-grænseværdien" – alle målinger fra målestationerne holdes op mod EU's grænseværdier, ikke kun dem foretaget på HCAB.</p> <p>6. Miljøstyrelsen hæfter sig ved, der i tabel 12.1 kun angives målinger for PM10 men ingen målinger for PM2,5, som anses for at være den mest sundhedsskadelige fraktion af partiklerne Det er uklart, hvad det er for nogle måleresultater, der præsenteres for H.C. Ørsted Institutet. For NO2 årsmiddel står der 2012-2020? Hvorfor har man ikke anvendt måling for 2021, som er den nyeste offentliggjorte årsmiddelkoncentration? Det er uklart hvad, der menes med "NO2 2022 højeste måling" – er det højeste timemiddel, der menes? Der er ikke offentliggjort måleresultater for 2022. Hvorfor angives målinger for PM10 for 2002-2017 og ikke for 2021, som er seneste offentliggjorte målinger? Generelt er det forvirrende med alle de forskellige tidsintervaller for målingerne.</p>	<p>medtaget PM2,5 årsmiddelværdi, da det er den parameter som EU har fastsat luftkvalitetskrav til.</p> <p>Der er desuden tilføjet kilder på den opdateret tabel (se under tabellen), som allerede var oplyst i referencelisten i miljøkonsekvensrapporten.</p>

EU's luftkvalitetskrav /1/				
NO ₂ Årsmiddelværdi	NO ₂ 99-percentil af timemiddelværdier over året	PM ₁₀ Årsmiddelværdi	PM ₁₀ Døgnmiddel 90- percentil	PM _{2,5} Årsmiddelværdi
40 µg/m ³	200 µg/m ³	40 µg/m ³	50 µg/m ³	25 µg/m ³
DCE - H.C. Ørsted Institutet /2/				
NO ₂ 2022 Årsmiddelværdi	NO ₂ 2022 99-percentil af timemiddelværdier over året	PM ₁₀ , 2017 Årsmiddelværdi	PM ₁₀ , 2017 Døgnmiddel 90- percentil	PM _{2,5} 2017 Årsmiddelværdi
9,5 µg/m ³	57,4 µg/m ³	18 µg/m ³	30 µg/m ³	12 µg/m ³
FORCE Technology - Backersvej /3/				
NO ₂ 2021 Årsmiddelværdi	NO ₂ 2021 99-percentil af timemiddelværdier over året	PM ₁₀ 2021 Årsmiddelværdi	PM ₁₀ 2021 Døgnmiddel 90- percentil	PM _{2,5} 2021 Årsmiddelværdi
11 µg/m ³	40 µg/m ³	12 µg/m ³	22 µg/m ³	9 µg/m ³
FORCE Technology - Søtorvet /3/				
NO ₂ 2021 Årsmiddelværdi	NO ₂ 2021 99-percentil af timemiddelværdier over året	PM ₁₀ 2021 Årsmiddelværdi	PM ₁₀ 2021 Døgnmiddel 90- percentil	PM _{2,5} 2021 Årsmiddelværdi
18 µg/m ³	70 µg/m ³	14 µg/m ³	28 µg/m ³	10 µg/m ³
FORCE Technology - Krügersgade /3/				
NO ₂ 2021 Årsmiddelværdi	NO ₂ 2021 99-percentil af timemiddelværdier over året	PM ₁₀ 2021 Årsmiddelværdi	PM ₁₀ 2021 Døgnmiddel 90- percentil	PM _{2,5} 2021 Årsmiddelværdi
17 µg/m ³	57 µg/m ³	12 µg/m ³	22 µg/m ³	9 µg/m ³
FORCE Technology - Hillerødgade /3/				
NO ₂ 2021 Årsmiddelværdi	NO ₂ 2021 99-percentil af timemiddelværdier over året	PM ₁₀ 2021 Årsmiddelværdi	PM ₁₀ 2021 Døgnmiddel 90- percentil	PM _{2,5} 2021 Årsmiddelværdi
22 µg/m ³	77 µg/m ³	14 µg/m ³	25 µg/m ³	10 µg/m ³
FORCE Technology - Folehaven /3/				
NO ₂ 2021 Årsmiddelværdi	NO ₂ 2021 99-percentil af timemiddelværdier over året	PM ₁₀ 2021 Årsmiddelværdi	PM ₁₀ 2021 Døgnmiddel 90- percentil	PM _{2,5} 2021 Årsmiddelværdi
27 µg/m ³	86 µg/m ³	14 µg/m ³	26 µg/m ³	10 µg/m ³
FORCE Technology - Københavns Lufthavn /4/				
NO ₂ , 2021 Årsmiddelværdi	NO ₂ 2021 99-percentil af timemiddelværdier over året	PM ₁₀	PM ₁₀	PM _{2,5} 2021 Årsmiddelværdi
11 µg/m ³	66 µg/m ³	Måles ikke	Måles ikke	9 µg/m ³

Høringspart	Hørings svar	Besvarelse																												
	<p>7. I teksten står der "I København dør omkring 460 for tidligt hvert år på grund af luftforurening, hvilket svarer til hvert 10. af alle dødsfald i København". Der er, som der også skrives i rapporten 460 for tidlige dødsfald i København, som skyldes luftforurening. Det er ikke det samme som, at 460 dør af luftforurening, og det er derfor en fejlagtig konklusion, at hvert 10. af alle dødsfald i København skyldes luftforurening.</p>	<p>/1/ Europa-Parlamentet. (2008). Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/50/EF af 21. maj 2008 om luftkvaliteten og renere luft i Europa. Hentet fra https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=CELEX%3A02008L0050-20150918</p> <p>/2/ Luftforureningsdata. Hentet fra København - H. C. Ørsted Institutet: https://www2.dmu.dk/1_viden/2_Miljoe-tilstand/3_Luft/4_Maalinger/5_database/Ekstra-Muligheder.asp</p> <p>/3/ FORCE Technology. (2022). Overvågning af luftkvalitet i Københavns Kommune - Årlig afrapportering for 2021.</p> <p>/4/ FORCE Technology. (Maj 2022). Årsrapport 2021. Hentet fra Luftkvalitetsmålinger i Københavns Lufthavn i Kastrup: https://www.cph.dk/49eeb1/globalassets/8.-omcph/stoj-trafik-og-miljo/rapporter/2021_luftkvalitet_%C3%A5rsrapport_samlet_cph.pdf</p> <p>Via linket i /2/ ses det at der er måling af NO2 fra 2022 fra H.C Ørsted Institutet. Der er anvendt måleresultater for PM10 og PM2,5 fra 2017, da der ikke forligger nyere målinger fra H.C Ørsted Institutet. Dette ses via linket i /2/.</p> <p>7. Budskabet er, at luftkvalitet er vigtig sundhedsmæssigt. Sætningen kan udgå fra miljøkonsekvensrapporten. Det ændrer ikke vurderingerne i miljøkonsekvensrapporten.</p> <p>8. I miljøkonsekvensrapporten er ADT, lastbil A% og lastbil B% ikke oplyst korrekt. Endvidere er lastbil B% ikke oplyst i alle scenarier. I miljøkonsekvensrapporten indgår data fra lastbil B% i beregningerne. Tallene for lastbil B% er tilføjet i tabellen.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Vejstrækning</th> <th>TSA 20 rampe*</th> <th>Parallel</th> <th>TSA 19-18</th> <th>TSA 18-17</th> <th>Ingen udvidelse</th> <th>TSA 15/16</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Længde [km]</td> <td>1,5</td> <td>1,15</td> <td>2</td> <td>2,5</td> <td>2</td> <td>1,25</td> </tr> <tr> <td colspan="7" style="text-align: center;">Basisscenarie / Baseline - 2018</td> </tr> <tr> <td>Skiltet hastighed</td> <td>90</td> <td>90</td> <td>110</td> <td>110</td> <td>110</td> <td>110</td> </tr> </tbody> </table>	Vejstrækning	TSA 20 rampe*	Parallel	TSA 19-18	TSA 18-17	Ingen udvidelse	TSA 15/16	Længde [km]	1,5	1,15	2	2,5	2	1,25	Basisscenarie / Baseline - 2018							Skiltet hastighed	90	90	110	110	110	110
Vejstrækning	TSA 20 rampe*	Parallel	TSA 19-18	TSA 18-17	Ingen udvidelse	TSA 15/16																								
Længde [km]	1,5	1,15	2	2,5	2	1,25																								
Basisscenarie / Baseline - 2018																														
Skiltet hastighed	90	90	110	110	110	110																								

Høringspart	Hørings svar	Besvarelse																																																																																											
	8. Andelen af "Lastbil B" bør fremgå for alle tre scenarier i tabellen.	<table border="1"> <thead> <tr> <th>ADT</th> <th>71.600</th> <th>88.000</th> <th>74.000</th> <th>55.000</th> <th>32.000</th> <th>22.000</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Lastbil A%</td> <td>7,14</td> <td>6,31</td> <td>6,55</td> <td>7,39</td> <td>11,35</td> <td>12,54</td> </tr> <tr> <td>Lastbil B%</td> <td>2,8</td> <td>2,8</td> <td>3,1</td> <td>3,4</td> <td>5,5</td> <td>6,4</td> </tr> <tr> <th colspan="7">Udvidelse af Øresundsmotorvejen - 2040</th> </tr> <tr> <td>Skiltet hastighed</td> <td>90</td> <td>90</td> <td>90</td> <td>90</td> <td>90</td> <td>90</td> </tr> <tr> <td>ADT</td> <td>119.600</td> <td>145.000</td> <td>119.000</td> <td>94.000</td> <td>46.500</td> <td>23.000</td> </tr> <tr> <td>Lastbil A%</td> <td>7,37</td> <td>6,51</td> <td>6,8</td> <td>7,66</td> <td>10,79</td> <td>12,57</td> </tr> <tr> <td>Lastbil B%</td> <td>2,8</td> <td>2,8</td> <td>3,1</td> <td>3,4</td> <td>5,5</td> <td>6,4</td> </tr> <tr> <th colspan="7">0-alternativ - 2040</th> </tr> <tr> <td>Skiltet hastighed</td> <td>90</td> <td>90</td> <td>110</td> <td>110</td> <td>110</td> <td>110</td> </tr> <tr> <td>ADT</td> <td>112.000</td> <td>139.000</td> <td>114.500</td> <td>87.500</td> <td>38.400</td> <td>25.000</td> </tr> <tr> <td>Lastbil A%</td> <td>7,26</td> <td>6,33</td> <td>6,52</td> <td>7,37</td> <td>11,42</td> <td>12,58</td> </tr> <tr> <td>Lastbil B%</td> <td>2,8</td> <td>2,8</td> <td>3,1</td> <td>3,4</td> <td>5,5</td> <td>6,4</td> </tr> </tbody> </table> <p>9. Det er korrekt at vurderingen skal gennemføres i forhold til EU' luftkvalitetskriterier. I afsnit 12.3.1 er driftsfasen vurderet i forhold til EU' luftkvalitetskriterier. Vurderingen viser, at luftkvalitetskriterierne er overholdt.</p> <p>OML-beregningerne er udført på følgende forudsætninger, der ligger til grund for figur 12.4: Emission: 3,3 g NO_x/kWh Røggasmængde: regnet på baggrund af maskinens kW under forudsætning af at motoreffekt for 2 maskiner maksimalt udgør 500 kW, når der regnes med, at motorerne maksimalt yder 80 pct. i gennemsnit over en time. Temperatur: 200 C Afkasthøjde: 3 meter Bygningshøjde: 0 meter</p>	ADT	71.600	88.000	74.000	55.000	32.000	22.000	Lastbil A%	7,14	6,31	6,55	7,39	11,35	12,54	Lastbil B%	2,8	2,8	3,1	3,4	5,5	6,4	Udvidelse af Øresundsmotorvejen - 2040							Skiltet hastighed	90	90	90	90	90	90	ADT	119.600	145.000	119.000	94.000	46.500	23.000	Lastbil A%	7,37	6,51	6,8	7,66	10,79	12,57	Lastbil B%	2,8	2,8	3,1	3,4	5,5	6,4	0-alternativ - 2040							Skiltet hastighed	90	90	110	110	110	110	ADT	112.000	139.000	114.500	87.500	38.400	25.000	Lastbil A%	7,26	6,33	6,52	7,37	11,42	12,58	Lastbil B%	2,8	2,8	3,1	3,4	5,5	6,4
ADT	71.600	88.000	74.000	55.000	32.000	22.000																																																																																							
Lastbil A%	7,14	6,31	6,55	7,39	11,35	12,54																																																																																							
Lastbil B%	2,8	2,8	3,1	3,4	5,5	6,4																																																																																							
Udvidelse af Øresundsmotorvejen - 2040																																																																																													
Skiltet hastighed	90	90	90	90	90	90																																																																																							
ADT	119.600	145.000	119.000	94.000	46.500	23.000																																																																																							
Lastbil A%	7,37	6,51	6,8	7,66	10,79	12,57																																																																																							
Lastbil B%	2,8	2,8	3,1	3,4	5,5	6,4																																																																																							
0-alternativ - 2040																																																																																													
Skiltet hastighed	90	90	110	110	110	110																																																																																							
ADT	112.000	139.000	114.500	87.500	38.400	25.000																																																																																							
Lastbil A%	7,26	6,33	6,52	7,37	11,42	12,58																																																																																							
Lastbil B%	2,8	2,8	3,1	3,4	5,5	6,4																																																																																							
	9. I teksten står der: "Det ses, at Miljøstyrelsens grænseværdi for forureningsbidrag (B-værdien) ved 500 kW er overholdt for afstande større end ca. 100 m. Med en baggrundskoncentration på ca. 14 µg/m ³ vil EU's																																																																																												

Høringspart	Hørings svar	Besvarelse
	<p>luftkvalitetskrav på 200 µg/m³ være overholdt for alle afstande større end ca. 80 m." B-værdien for NO₂ gælder for stationære punktkilder på virksomheder, ikke for mobile kilder som køretøjer og maskiner. Se bemærkninger til afsnit 12.1.1. Der synes ikke at være vedlagt bilag med dokumentation for de udførte OML-beregninger. Miljøstyrelsen kan derfor ikke forholde sig til resultaterne af OMLberegningerne i figur 12.4. EU's luftkvalitetskrav på 200 µg/m³ er en timemiddel og er ikke et udtryk for, hvordan niveauet af den generelle luftkvalitet skal være. Grænseværdien for årsmiddel skal stadig overholdes. Hvilken baggrundskoncentration på 14 ug/m³ henvises der til her? Nederst på s.239 står der, der anvendes en gennemsnitlig baggrundskoncentration for NO₂ på ca. 17 µg/m³.</p> <p>10. Det bør forklares, hvorfor der ses på NO_x udledninger i afsnittet om driftsfasen i stedet for NO₂ udledninger, som der fokuseres på i afsnittet om anlægsfasen? Når det er NO₂, der er fastsat grænseværdier for.</p> <p>11. Det bør præciseres hvilken partikelfraktion, der er tale om. PM₁₀ eller PM_{2,5}?</p> <p>12. Det er en uklar argumentation for, hvordan man kommer frem til konklusionen "Da den nuværende baggrundsforurening i projektområdet er, på et lavt til middel niveau, vurderes det, at luftkvalitetskravene i prak-</p>	<p>Det er i miljøkonsekvensrapporten timemiddelværdien, der er beregnet og holdt op mod EU's luftkvalitetskrav på 200 µg/m³.</p> <p>Det er en fejl, at der både står 17 µg/m³ og 14 µg/m³. Der skulle kun have stået 17µg/m³, da det er den beregnede gennemsnitlige baggrundskoncentration for NO₂ (årsmiddelværdi).</p> <p>10. I anlægsfasen sammenholdes N-emissionen fra maskinerne med EUs luftskvalitetskriterier, der er defineret som NO₂. På den baggrund er resultaterne fra anlægsfasen oplyst i NO₂. I driftsfasen er der benyttet trafikdata fra DCE (Nationalt Center for Miljø og Energi), 2020. Disse data er oplyst i NO_x. De udførte trafikfremskrivninger og emissionsberegninger viser et fald i NO_x udledningen på 82,2 % fra basline til driftsfasen 2040. Forholdet mellem NO_x og NO₂ vil været identisk i de to scenarier, derfor ændrer det ikke på vurderingerne i miljøkonsekvensrapporten, om der regnes på NO_x og NO₂.</p> <p>11. Det antages, at der henvises til tabel 12.3. TSP står for Total Suspenderet Partikler. I Miljøstyrelsens miljøprojekt Nr. 1021 2005 "Luftforurening med partikler i Danmark" er det angivet at TSP=PM₁₀=PM_{2,5}.</p> <p>12. Ordvalget ændrer ikke på vurderingerne. Der kan ikke tages højde for lovgivning, der ikke er godkendt.</p>

Høringspart	Hørings svar	Besvarelse
	<p>sis vil være overholdt med fin margen og at påvirkningen af udvidelsen af Øresundsmotorvejen vil være mindre." Ordvalg som "i praksis", "med fin margin" og "mindre" er desuden ikke særligt informative. Der bør i afsnittet også sammenlignes med de grænseværdier for 2030, som er foreslået i det reviderede luftkvalitetsdirektiv, der pt. forhandles. Disse grænseværdier er væsentligt lavere end de nuværende grænseværdier for både PM2,5, PM10 og NO2.</p> <p>13. Hvorfor nævnes CO i tabeloverskriften men ingen andre steder? Ift. partikler – hvilken fraktion er der tale om? PM10 eller PM2,5?</p> <p>14. I teksten står der "Tilsvarende NOx og CO2 vil mængden af partikler der udledes, ligeledes falde (ca. 4 pct.). Der vurderes derfor ikke at være nogen påvirkning." Ifølge tabel 12.4 ses en stigning i udledningen af partikler i 2040 på ca. 4 % sammenlignet med baseline og altså ikke et fald, som der står i teksten? Og hvad er baseline? Det bør fremgå af tekst og tabel. Er det udledningen i 2021? Eller udledningen i 2028? Det er forvirrende, at der refereres til så mange forskellige årstal rundt omkring i rapporten.</p>	<p>13. Det antages, at der henvises til tabel 12.4. Der er en fejl i tabelteksten. Der skulle ikke have stået CO. For partikler, se svar 11.</p> <p>14. 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. Der henvises til besvarelse under borger 1, punkt 2.</p> <p>Baseline er emissionen i 2018 ligesom det er defineret i tabel 12.2 og tabel 12.3.</p>
MST Fredninger, Landskab og Skov	<p>I Miljøkonsekvensrapporten under punkt 1.1.1 Planforhold og fredninger og andre steder, nævnes det, at der skal søges vejledning/dialog hos Fredningsnævnet i forhold til om der skal søges dispensation til midlertidige arbejder og selve anlægget. Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at det er tilsynsmyndigheden der skal foretage den vurdering. Fredningsnævnet behandler konkrete ansøgninger, og vejleder som udgangspunkt ikke. Tilsynsmyndigheden for fredninger er på private og kommunale arealer Københavns Kommune og Tårnby Kommune. For Naturstyrelsen arealer, er det Naturstyrelsen der er tilsynsmyndighed for fredninger.</p>	<p>Det er noteret.</p>
MST Hav- og Vandmiljø	<p>Side 18: Det fremgår af MKR, at "Det er vurderet, at kvaliteten af det udledte vand er så god, at den efter 10 gange fortynding i Køben-</p>	<p>Det er en fejl, at der i sammenfatningen står at der er behov for 10 ganges fortynding. Dette er ikke tilfældet, da alle miljøkvalitetskrav er overholdt ved udledning.</p>

Høringspart	Hørings svar	Besvarelse
	<p><i>havns Havn og Øresund vil overholde de gældende miljøkvalitetskrav.</i> ” Miljøstyrelsen lægger til grund, at bygherre, i fald der her er tale om behov for udpegning af blandingszoner, søger om de nødvendige tilladelser.</p> <p>Det fremgår ikke andetsteds i rapporten, at der regnes med en 10 ganges fortynding. Hvis dette er tilfældet, skal det fremgå af vurderingen i kapitel 17.</p>	
	<p>Side 317-326: Af MKR fremgår ikke oplysninger om, hvorvidt der anvendes materialer eller produkter i forbindelse med etableringen (anlægsfase) og i driftsfasen, som indeholder miljøfarlige forurenende stoffer, der kan frigives til vandmiljøet. Miljøstyrelsen lægger derfor til grund, at der ikke anvendes materialer eller produkter i forbindelse med etableringen (anlægsfase) og driftsfasen, som indeholder miljøfarlige forurenende stoffer, der kan frigives til vandmiljøet.</p> <p>Såfremt dette ikke er korrekt, mangler der en redegørelse for, om der anvendes materialer eller produkter i forbindelse med etableringen (anlægsfase) og driftsfasen, indeholdende miljøfarlige forurenende stoffer, der kan frigives til vandmiljøet og en vurdering af, om der er risiko for påvirkning af overfladevand-områdets kemiske og økologiske tilstand.</p>	Der anvendes ikke miljøfarlige forurenende stoffer i anlægsfasen eller driftsfasen.
	<p>Side 318: For både de eksisterende forhold og de beregnede fremtidige forhold er der på baggrund af litteratur og tidligere undersøgelser opsat tabel 17.2, 17.3 og 17.4, som lister de beregnede eksisterende og fremtidige udledninger. Det fremgår ikke tydeligt om disse lister af miljøfarlige forurenende stoffer er vurderet til at være udtømmende i forhold til at repræsentere udledningen fra det aktuelle projekt, og om andre miljøfarlige forurenende stoffer, som f.eks. pesticider derfor ikke vil være i vandet. En begrundet redegørelse for, at alle relevante stoffer er inddraget i vurderingen, vil sikre, at sagen er tilstrækkeligt oplyst i forhold til at vurdere, om en tilladelse til projektet vil være i overensstemmelse med § 8 i bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter.</p>	Det vurderes at alle relevante stoffer, der stammer fra vejens drift og brug indgår i beregninger og vurderinger. Sund & Bælt A/S anvender ikke pesticider ved drift af deres vejarealer.

Høringspart	Høringssvar	Besvarelse
	<p>Tabel 17.1 og side 320: I tabel 17.1 er det angivet, at arealet af det eksisterende afvandingsopland for Øresundsmotorvejen er 102,9 ha. På s. 320 er det angivet at det planlagte afvandingssystem har et samlet opland på 116,1 ha, altså en udvidelse med 13,2 ha totalt areal. I Afvandingsteknisk beskrivelsesrapport tabel 3-2-1 er det derimod angivet, at det eksisterende afvandingsopland er på 110, ha. Der er således ikke er overensstemmelse mellem de anvendte arealer i MKR og afvandingsteknisk beskrivelsesrapport. Denne faktuelle fejl vurderes dog ikke at have betydning for de konkrete vurderinger, men skal konsekvensrettes i den endelige MKR, så vurderingsgrundlaget for tilladelsen er tydeliggjort og korrekt.</p>	<p>Beregningen i det afvandingstekniske notat er inklusive 7,5 ha vand fra jernbanen. Den eksisterende motorvej har et afvandet areal på 102,9 ha.</p>
	<p>Side 322: Det fremgår, at "Den naturlige baggrundskoncentration for kobber og zink i havvand i det østlige Danmark er henholdsvis 0,5 - 0,7 og 0,6 - 1 mg/l." Dette er en faktor 1000 større end værdierne angivet i den refererede rapport, og hvad der i MKR er angivet i den tilhørende tabel 17.3. Dette antages derfor at være en tastefejl, som skal tilrettes, da baggrundskoncentrationerne har betydning for overholdelse af miljøkvalitetskrav og dermed også projektets overensstemmelse med § 8 i bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter. Derudover fremgår der ikke en enhed på rækken i tabel 17.3 for zink, og i tabel 17.2 for antracen, hvilket af samme årsag skal tilrettes.</p>	<p>Der er tale om en slåfejl. Den korrekte enhed fremgår af tabel 17.3 lige over teksten, hvor kobber er angivet i µg/l. Enheden for zink mangler i tabellen, men er ligeledes angivet i µg/l.</p> <p>Antracen er angivet i µg/l i tabel 17.2.</p>
	<p>Side 322: Vurderingen af udledningens potentielle påvirkning af det konkrete kystvandområdes tilstand er ikke tilstrækkelig. Vurderingen af projektets påvirkning af vandmiljøet fsva. miljøfarlige forenende stoffer, både for de nationalt specifikke og de EU-prioriterede stoffer, skal tage udgangspunkt i det konkrete kystvandområdes tilstand. Dvs. at det skal tydeliggøres, hvilken påvirkning udledningskoncentrationerne vil have på vandområdets nuværende tilstand og hvorvidt påvirkningen kan medføre tilstandsforringelse eller hindre målopfyldelse. Herunder mangler en vurdering af, om miljøkvalitetskravene kan overholdes i sediment og biota, hvor flere af de, for projektet, relevante stoffer har en tendens til at opføre sig.</p>	<p>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 12018).</p> <p>For stoffer hvor miljøkvalitetskravet for vand er overholdt kan det antages, at miljøkvalitetskravene for biota også overholdes (jf. Miljøstyrelsen LINK). 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</p>

Høringspart	Høringssvar	Besvarelse
		<p>aktiviteten (trafikken), men er en konsekvens af afledningen af regnvand påvirket af atmosfærisk deposition af kviksløv, vil koncentrationen være så lav som mulig – og sandsynligvis lavere end tilførslen, dersom regnvandet var tilført vandområdet direkte.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
	<p>Side 320: Det fremgår af MKR, at "Der planlægges etableret et nyt åbent regnvandsbassin på den vestlige del af strækningen, der kan forsinke og rense en del af vandet før udledning." Miljøstyrelsen lægger til grund, at bygherre mener, at al vandet vil blive rensat til en vis procentdel.</p>	<p>Ja, alt regnvand renses, en del af det i et nyt regnvandsbassin på den vestlige del af strækningen.</p>
	<p>Side 322: Det fremgår af tabel 17.3, at de typiske koncentrationer i vejvand kan forekomme i intervaller, som har et maksimum på op til over 7 gange gennemsnitskoncentrationen. Miljøstyrelsen antager, at disse højere koncentrationer vil være sæsonprægede eller situationsbestemte korttidshændelser (f.eks. regnskyll efter længere tids tørke). Det fremgår ikke tydeligt, om rensningen i regnvandsbassinerne i sådanne tilfælde vil være tilstrækkelig til at overholde miljøkvalitetskravene for korttidshændelser (maksimumskoncentrationer, jf. bekendtgørelse nr. 796 af 13. juni 2023 om fastlæggelse af miljømål for vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og grundvand).</p>	<p>Det angivne interval skyldes, at data stammer fra enkeltmålinger og baggrunden for variationen er ikke kendt eller beskrevet.</p> <p>Rensningen i regnvandsbassinerne vil også ved korttidshændelser være tilstrækkelig til at overholde miljøkvalitetskravene, jf. maksimumskoncentrationer, jf. bekendtgørelse nr. 796 af 13. juni 2023.</p>
	<p>Side 323: Der fremgår ikke en beskrivelse af, hvordan og hvor ofte oprensning af bassinerne vil blive foretaget. Derudover mangler</p>	

Høringspart	Hørings svar	Besvarelse
	<p>der en vurdering af, om oprensningerne vil forebygge risiko for udvaskning af opkoncentrerede stoffer ved større regnskyl, og/eller om eventuel manglende eller utilstrækkelig oprensning vil mindske volumen og dermed effekten af bassinerne i et omfang, som kan indebære risiko for udledning af flere miljøfarlige forurenende stoffer og i højere koncentrationer, end vurderingerne i MKR rummer.</p>	<p>For at overholde kravene til BAT-bassiner, skal de jævnligt oprenses. Oprensning er med til at sikre bassinernes rensfunktion, og sikrer mod udskylning af ophobet sediment med indhold af forurenende stoffer.</p> <p>Efter etablering af BAT-løsninger vil der blive udarbejdet vedligeholdelsesinstruktioner, som skal sikre at også rensningsfunktionen til hver en tid er i funktion.</p>
	<p>Side 321: Det fremgår af MKR, at "Det terrænnære grundvand, der afledes sammen med regnvand fra motorvejen, har en vandkvalitet, der ikke er kendt, men baseret på tilgængelige data i Jupiter databasen (GEUS) forventes det at være rent bortset fra et indhold af kvælstof (1,007 mg/l) og fosfor (0,19 mg/l)." Der mangler en begrundelse for antagelsen om, at vandet er rent. Miljøstyrelsen lægger til grund, at bygherre har anvendt data fra nærliggende/relevante borer. Information om hvilke borer, der anvendes data fra, og hvorfor disse vurderes repræsentative for det afledte grundvand, kan med fordel tilføjes MKR.</p>	<p>Det fremgår, at der er anvendt data om grundvandskvalitet fra alle vandprøver i det øvre grundvand indenfor en afstand af 500 meter fra motorvejen. Disse borer vurderes relevante, da de er fra de samme grundvandsforekomster, som findes ved motorvejen. Disse analyser indeholder ikke oplysninger om forekomst af de relevante miljøforurenede stoffer, og anses derfor for rent.</p>
	<p>Side 327-355: Det fremgår af MKR, at der i flere tilfælde vil blive foretaget grundvandssænkning og lænsning af overfladevand i sammenhæng med anlægsfasen. Der mangler en tilstrækkelig redegørelse for, hvordan vandet håndteres i form af udledning og oprensning, og hvilke analyser der vil blive foretaget i den sammenhæng. Herunder mangler også en redegørelse for, om vandet vil blive udledt til recipient enten direkte eller via kloaksystem, og om disse recipienter er målsatte vandområder. Hvis dette er tilfældet, skal der foreligge en konkret vurdering af påvirkningen af disse områder fsva. miljøfarlige forurenende stoffer.</p>	<p>Der er endnu ikke kendskab til den kemiske sammensætning af grundvandet. Da der kun er få udgravninger, og da de alle er små, er det ikke vurderet væsentligt på nuværende tidspunkt. Det fremgår at der skal søges udledningstilladelse eller tilslutningstilladelse, og der vil i denne sammenhæng blive analyseret for relevante parametre i henhold til kommunens krav. Alt efter resultatet af disse vandprøver vil der blive opstillet de nødvendige rensforanstaltninger.</p>
	<p>Side 327: For at redegørelsen for påvirkning af målsatte grundvandsforekomster er fyldestgørende, skal afsnittet om grundvand udbygges med en vurdering af, om indbygning af jord kan medføre en risiko for påvirkning af grundvandet med pesticider (som belyst i denne rapport 978-87-7038-564-0.pdf (mst.dk)). For grundvandsforekomster i ringe tilstand på grund af pesticider</p>	<p>Der er ikke planlagt genindbygning af den afgravede jord i forbindelse med projektet.</p> <p>Såfremt der alligevel bliver tale om genindbygning, vil der være tale om rabatjord. Sund & Bælt A/S anvender ikke pesticider ved drift af deres vejarealer. Genindbygning af denne jord vil således ikke medføre udvaskning af pesticider og dermed forringe tilstanden af grundvandsforekomsterne.</p>

Høringspart	Hørings svar	Besvarelse
	<p>gælder det, at enhver påvirkning med pesticider over grundvandskvalitetskravet vil være en forringelse af tilstanden og derved ikke i overensstemmelse med § 8 i bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter.</p> <p>Side 327: Der angives f.eks. på side 327, at statens vandområdeplaner 2021-2027 er i høring, hvilket ikke er korrekt. Dette skal konsekvensrettes i rapporten. Vandområdeplaner 2021-2027 blev offentliggjort d. 15. juni 2023</p>	<p>Det fremgår desværre et sted i grundvandsafsnit, mens det korrekte er anført alle andre steder.</p>
Borger 10	<p>Placering af gang/cykelbro: Cykel- gangbro er projekteret meget uhensigtsmæssigt, da den vil skabe stor gene, for boligerne i den østlige del af grundejerforeningen. Den er skitseret mindre end 20 meter fra vores bolig, i en koterings, der vil ødelægge det nuværende grønne miljø, samt skabe mere støj end den allerede nuværende støj i området.</p> <p>Vi ser gerne at man kigger på en noget mere hensigtsmæssig placering af cykelbroen, så man ikke "ødelægger" det sidste grønne areal, som er mod Øresund. (indsendt billede med placering).</p>	<p>Forslaget behandles i det videre projekt.</p>
Amager Vest Lokaludvalg	<p>Overdækning: Lokaludvalget ønsker, at der etableres en overdækning af Øresundsmotorvejen, fra slusen i vest til Kastrup i Øst. Denne overdækning vurderer lokaludvalget bedst håndterer de mange eksternaliteter, som motorvejen påfører de omkringliggende områder, særligt støjgener, partikelforurening samt manglende fremkommelighed på tværs af motorvejen. Ved en overdækning vil der blive skabt værdifuldt areal til enten byggeri og rekreation.</p> <p>Lokaludvalget finder det mangelfuldt, at Sund & Bælt ikke har fundet anledning til at foretage undersøgelser af muligheden for en overdækning som en del af miljøkonsekvensvurderingen. Uden disse undersøgelser forelægges Folketinget og regeringen et ufuldstændigt billede af hvilke muligheder og værktøjer der ligger for en fremtidig Øresundsmotorvej.</p> <p>Det skal i den forbindelse understreges, at arbejdet med at undersøge mulighederne for en overdækning ikke alene ligger hos Lokal-udvalget, men er vedtaget ved to beslutninger bredt i</p>	<p>Der henvises til besvarelse under borger 1, punkt 3.</p>

Høringspart	Hørings svar	Besvarelse
	<p>borgerrepræsentation med et formaliseret samarbejde med Tårnby Kommune.</p> <p>Trafikfremskrivninger: Lokaludvalget er derfor bekymret for, om trafikmodelleringen fuldt ud medtager effekterne fra flere store infrastrukturprojekter samt markante ændringer for trafikforholdene i hovedstadsområdet. Særligt ønsker Lokaludvalget det yderligere belyst, hvad de kombinerede effekter fra anlægning af bl.a. Lynetteholmen, udvidelsen af lufthavnen og Femern Bælt-forbindelsen bliver? Yderligere ønsker Lokaludvalget det beskrevet i hvilket omfang lokale trafikforhold er belyst. Bl.a. den forventede befolkningsvækst i Ørestad samt Københavns Kommunes planer for reduktion af hastigheden på Amager.</p>	<p>Trafikmodelberegningerne er gennemført med trafikmodellen OTM 7.3. Trafikmodellen omfatter Hovedstadsområdet defineret som centralkommunerne og de tidligere København, Frederiksborg og Roskilde amter. Modellen beskriver hverdagsdøgnetrafikken og har 2015 som basisår.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Befolkning fordelt på beskæftigelse og indkomst (zonefordelte data) - Antal arbejdspladser fordelt på erhvervsgrupper (zonefordelte data) - Antal studiepladser (zonefordelte data) - Vejinfrastruktur og kollektiv trafikbetjening - Personbilejerskab (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) <p>Beregningsforudsætningerne for basisscenerierne 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.</p> <p>Vejnetsforudsætningerne er dog baseret på tidligere opstillede forudsætninger fra Vejdirektoratet. Desuden er forudsætningerne med hensyn til bilejerskabet i centralkommunerne ændret i forhold til forudsætningerne i passagerprognosen for letbanen.</p> <p>De samlede anvendte beregningsforudsætninger er beskrevet i notatet "Trafikale effekter ved udbygning af Motorring 3, Amagermotorvejen og Øresundsmotorvejen – trafikmodelberegninger, Beregningsforudsætninger IP35-scenerierne 2030, 2035 og 2040" (dok. 1020167001).</p>
	Støjreducerende slidlag:	Der henvises til tidligere besvarelser herom.

Høringspart	Hørings svar	Besvarelse
	Lokaludvalget foreslår derfor, at der ved anlæg af udvidelsen, lægges et moderne støjreducerende slidlag på alle kørebaner, og at der som forudsætning for dette, udarbejdes en vedligeholdelsesplan med plan for genetablering. Derudover bør der indføres en, som minimum, årlig kontrol, der vurderer slidlagets støjreducerende effekt ved en måling af den støjreducerende effekt. Ikke blot en visuel kontrol.	
	Hastighedsnedsættelse nu: En hastighedsnedsættelse til 90 km/t vil kunne reducere støjgener, partikelforurening og bidrage til en mere flydende trafik, hvorfor lokaludvalget ønsker en reduktion til 90 km/t på hele strækningen gennemført hurtigst muligt. Øresundsmotorvejen er den eneste bynære motorvej i Danmark som ikke har en sådan hastighedsbegrænsning, til gene for beboerne i området langs motorvejen.	Øresundsmotorvejen er en del af det Europæiske rutenet, hvori der forventes en minimumshastighed der afspejler vejens beskaffenhed. Som følge af vejens udformning efter udbygningen er hastighedsbegrænsningen nedsat til 90 km/t. 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.
	Stærekasser: Ved indførsel af hastighedsbegrænsningen ønsker Lokaludvalget også, at der anlægges permanente stærekasser eller andre former for permanent hastighedskontrol.	Der henvises til tidligere besvarelser herom.
	Støjberegninger: Lokaludvalget bider mærke i, at det i rapporten fremstilles som om, at projekteringen af udvidelsen, kommer til at betyde en "reduktion" i antallet af støjplagede boliger fra en fremskrivning på 5.600 til 3.900, sammenlignet med 0-alternativet. Men hastighedsnedsættelse og en genetablering af det støjreducerende slidlag, er tiltag der kunne gennemføres uden projekteringen. Umiddelbart bidrager selve udvidelsen faktisk til at øge støjen med den øgede trafik. Derfor beder Lokaludvalget Sund & Bælt om at tilpasse ordlyden, så det ikke fremstilles som om, at projekteringen reducerer støjen. Lokaludvalget ønsker i den forbindelse også en analyse af effekten af støj uden den mitigerende effekt fra hastighedsnedsættelsen samt tilsvarende for genopretningen af slidlaget. Lokaludvalget vil i den anledning også påpege, at der stadig vil være beboere der oplever svære støjgener langt udover de tilladte grænseværdier, hvorfor yderligere støjreducerende tiltag vil være en forudsætning for udvidelsen.	Der henvises til besvarelse under borger 1, punkt 1 og borger 2 for projektets indvirkning på støj i driftsfasen. Hastighedsnedsættelsen sker alene for at imødegå de risikoforøgende vejtekniske elementer, der opstår som følge af udvidelsen. Hastighedsnedsættelsen er således forbundet med udvidelsen og indgår i derfor i trafik- og støjberegningerne. Uden en udvidelse af motorvejen nedsættes hastigheden ikke.

Høringspart	Høringssvar	Besvarelse
	<p>Effekt på dyre-, insekt- og planteliv: Motorvejen har unægtelig stor indvirkning på dyre-, insekt og planteliv og dette bekræftes netop ved fraværet af disse, i de undersøgelser der er foretaget som del af Miljøkonsekvensvurderingen. At man på baggrund af fraværet af netop dyre-, insekt- og planteliv i stedet konkluderer, at udvidelsen ingen påvirkning på den omgivende natur vil have, er derfor Lokaludvalget komplet uforståeligt. I øvrigt bør det fremgå og reflekteres, at motorvejen gennemløber Kalvebod Fælled, der er udpeget som habitat- og fuglebeskyttelses-område der indgår i fredningen af Kalvebodkilen fra 1990. Kunstlyset fra motorvejen har potentielt negativ effekt på natflyvende insekter og flagermus, hvor større veje med meget lys kan virke som barrierer for deres frie færden. I en udvidelse bør vejbelysningen indtænkes mht. afblændede og kun nedadlysende armaturer med tilpasset lysspektre i forhold til insekter m.v.</p> <p>Støj i anlægsfasen: Lokaludvalget påpeger, at anlægsarbejdet skal holdes indenfor normal arbejdstid kl. 8-16 (evt. 7-17) og kun på hverdage og at håndhævelsen af dette overholdes. Vi har set, hvordan andre større anlægsprojekter har fået lov til at forcere arbejdet og arbejde/støje udenfor disse tider og i weekender, hvilket vil være til stor gene ovenpå de i forvejen stærkt støjplagede borgere.</p>	<p>Miljøkonsekvensrapporten omhandler udelukkende <i>udvidelsen</i> af motorvejen. Rapporten tager udgangspunkt i de eksisterende forhold, og vurderer påvirkningen på disse.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
	<p>Støj i anlægsfasen: Lokaludvalget påpeger, at anlægsarbejdet skal holdes indenfor normal arbejdstid kl. 8-16 (evt. 7-17) og kun på hverdage og at håndhævelsen af dette overholdes. Vi har set, hvordan andre større anlægsprojekter har fået lov til at forcere arbejdet og arbejde/støje udenfor disse tider og i weekender, hvilket vil være til stor gene ovenpå de i forvejen stærkt støjplagede borgere.</p>	<p>Københavns Kommunes gældende krav er beskrevet i afsnit 11.1.1 i miljøkonsekvensrapporten.</p> <p>Støj i anlægsfasen er beskrevet i afsnit 11.1.2 i miljøkonsekvensrapporten.</p> <p>Støjkort for anlægsfasen fremgår af afsnit 11.4 - 11.7.</p> <p>Det er forventningen, at Københavns Kommunes krav vil blive overholdt.</p>
Borger 11	<p><i>Høringssvaret er en gentagelse af høringssvar fra Grundejerforening Ny Kastrup og Borger 10. Crille Tønnesens nr. 1c og 1b vil opleve en væsentlig forringelse af herlighedsværdi med den foreslået placering af cykelbroen. Derfor understreges forslaget fra Borger 10 om alternativ placering.</i></p>	<p>Der henvises til besvarelsen af Grundejerforeningen Ny Kastrup og Borger 10.</p>