

# Høringsnotat for idé- og forslagsfasen – Miljøkonsekvensvurdering - Udbygning af E20 Amagermotorvejen

September 2022

## Indholdsfortegnelse

<b>Høringsnotat for idé- og forslagsfase – MKV Udbygning af E20 Amagermotorvejen.....</b>	<b>1</b>
<b>Indledning .....</b>	<b>2</b>
Borgermøder, høringssvar og den videre proces .....	3
<b>Overordnede kommentarer.....</b>	<b>5</b>
Sammenhæng med projektet <i>Holmene</i> .....	6
<b>Støj og sundhed .....</b>	<b>7</b>
Høringssvar fra myndigheder og interesseorganisationer .....	7
Generel bekymring for støjgener og behov for støjdemping af Amagermotorvejen .....	8
Forøget trafik i anlægsfasen .....	10
Helbredsmæssige effekter af støj .....	10
Støj fra Kalvebodbroerne .....	11
Forslag til støjdempende tiltag .....	12
Nedsatte hastighedsgrænser .....	14
Støjberregninger .....	15
Ønsker om støjmålinger .....	16
Luftforurening .....	17
<b>Natur, dyreliv og rekreative interesser.....</b>	<b>18</b>
Miljøkonsekvensvurdering - generelt .....	18
Undersøgelseskorridor .....	20
Sløjferamperne på Strandengen .....	20
Rekreative forhold .....	21
Hensyn til dyrelivet.....	22
<b>Klimapåvirkning .....</b>	<b>25</b>
Stormflodssikring.....	25
<b>Vej- og trafikforhold.....</b>	<b>27</b>
Trafikberregninger og -forudsætninger .....	28
Cykel- og gangstier langs Amagermotorvejen .....	30
<b>Ændringsforslag og alternativer .....</b>	<b>32</b>
Nye vejforbindelser til Avedøre Holme .....	32
Ombygning af eksisterende tilslutningsanlæg 21 Avedøre Holme og 22 Gl. Køge Landevej .....	33
Tunnel under Kalveboderne og overdækning af motorvejen .....	34
Alternativer til vejprojektet .....	36
Kollektive alternativer .....	37
<b>Økonomiske forhold .....</b>	<b>39</b>
Samfundsøkonomi.....	39
Alternativ finansiering af støjtiltag .....	39
Påvirkning af boligers ejendomsværdi .....	40

## Indledning

Vejdirektoratet gennemførte i 2020 en forundersøgelse af udbygningsmuligheder for Amagermotorvejen. Det fremgår af Infrastrukturplan 2035, at motorvejen skal udbygges, og at anlægsarbejdet forventes at blive igangsat i 2024. Det fremgår også, at vejprojektet skal tage udgangspunkt i forundersøgelsens udbygningsløsning 2. I forbindelse med infrastrukturplan 2035 blev det ligeledes aftalt at forbedre kapaciteten på nabostrækningerne; Motorring 3 og Øresundsmotorvejen.

Med det udgangspunkt har Vejdirektoratet indledt skitseprojektering og en miljøkonsekvensvurdering. Miljøkonsekvensvurderingen belyser mulighederne for at forbedre fremkommeligheden på Amagermotorvejen og vejbetjeningen af Avedøre Holme samt mulighederne for at begrænse støjpåvirkningen af boligområderne langs motorvejen. I miljøkonsekvensvurderingen beskrives de afledte effekter af såvel anlægsarbejdet som anvendelsen af den udbyggede motorvej. Miljøkonsekvensvurderingen skal herunder belyse konsekvenserne af vejprojektet og eventuelle varianter i forhold til miljø, økonomi, lokal trafik og naboer. Tilsvarende skal miljøkonsekvensvurderingen sikre, at vejprojektet bedst muligt tilpasses omgivelserne og påvirker mennesker og miljø mindst muligt. I den forbindelse indgår støjpåvirkning og muligheder for reduktion heraf som et særligt fokusområde.

Miljøkonsekvensvurderingen indledtes med en offentlig idé- og forslagsfase i perioden 20. april til 20. maj 2022. Her fik borgere, trafikanter, myndigheder, virksomheder og interesseorganisationer mulighed for at komme med idéer, forslag og synspunkter, der kan indgå i det videre arbejde. Til formålet udviklede Vejdirektoratet en informationsfolder om idé- og forslagsfasen, som kan læses på [www.vd.dk/amagermotorvejen](http://www.vd.dk/amagermotorvejen).

I forbindelse med den indledende idé- og forslagsfase blev der afholdt et borgermøde den 5. maj 2022 i Frihedens Idrætscenter, hvor Vejdirektoratet orienterede om miljøkonsekvensvurderingen, og lyttede til forslag og bemærkninger fra de mere end 200 deltagere.

Vejdirektoratets fremlæggelse blev optaget på video, som kan ses på [www.vd.dk/amagermotorvejen](http://www.vd.dk/amagermotorvejen). Her kan du også se præsentationsmateriale fra borgermødet.

I forlængelse af borgermødet 5. maj afholdt Vejdirektoratet et åbent hus-arrangement den 17. maj, hvor der var mulighed for at drøfte synspunkter, forslag og idéer til miljøkonsekvensvurderingen, støj- og naturforhold, vejprojektet, ejendomsforhold, trafikberegninger m.v. med Vejdirektoratet og tilknyttede rådgivere. Omkring 100 borgere mødte frem til arrangementet.

Mødedeltagernes input, spørgsmål og kommentarer indgår i Vejdirektoratets skitseprojektering og miljøkonsekvensvurdering af vejprojektet.

Ved afslutningen af idé- og forslagsfasen 20. maj 2022 havde Vejdirektoratet modtaget tæt ved 500 skriftlige høringssvar. Dette dokument sammenfatter høringssvarene, præsenteret emne for emne.

Både høringssvar og øvrige input fra idé- og forslagsfasen indgår i miljøkonsekvensvurderingen som led i at skabe grundlag for en videre politisk stillingtagen til vejprojektet.

Vejdirektoratet forventer at fremlægge undersøgelsens resultater i en afsluttende offentlige høring medio 2023.

Den sammenfattende rapport om forundersøgelsen og en række baggrundsrapporter, samt kommissoriet for den igangværende miljøkonsekvensvurdering kan læses på [www.vd.dk/amagermotorvejen](http://www.vd.dk/amagermotorvejen).

Nedenfor gennemgås de emner, der er rejst i den indledende idé- og forslagsfase og Vejdirektoratets bemærkninger til emnerne er anført efter gennemgangen af de indkomne bemærkninger og forslag.

#### Borgermøder, høringssvar og den videre proces

Flere borgere er utilfredse med Vejdirektoratets håndtering og borgerinddragelse, herunder for så vidt angår lokalestørrelsen til borgermødet, tidspunkt for høringer og kommunikation om vejprojektet. Det sidste gælder bl.a. Grundejerforeningen Søstjernen.

En borger kritiserer, at borgernes synspunkter på borgermøderne hverken bliver refereret eller optaget og mener, at det næppe kan skyldes GDPR-årsager, idet man kunne have oplyst om og fået tilsagn på forhånd.

En borger påpeger, at kun nogle naboer til Amagermotorvejen har fået besked om høringen via E-Boks, og at denne oplysning vakte stor forundring på borgermødet 5. maj 2022.

Grundejerforeningen Strandholm opfordrer politikere og øvrige beslutningstagere til at se Vejdirektoratets optagelser af borgermødet 5. maj 2022.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Vejdirektoratet forsøger i forbindelse med planlægning af borgermøder at finde velegnede lokaler i lokalområdet. Det kan generelt være svært at vurdere hvor mange der kommer til et borgermøde, der er åbent for alle. I erkendelsen, at vi til mødet den 5. maj havde valgt et for lille lokale, så blev det efterfølgende besluttet at holde et åbent hus-arrangement den 17. maj, så flere fik mulighed for at høre om og fremføre synspunkter om vejprojektet og den tilhørende miljøkonsekvensvurdering. Til mødet den 17. maj var der god plads i lokalet og alle har således haft en mulighed for at mødes fysisk med Vejdirektoratets medarbejdere og rådgivere.

For at øge muligheden for at høre om projektet har Vejdirektoratet desuden optaget de faglige indlæg fra mødet den 5. maj og lagt dem på projektets hjemmeside. På den måde har man mulighed for at få en orientering om arbejdet med planlægningen af projektet, også hvis man ikke kunne være til stede på møderne den 5. og 17. maj.

Annonceringen af høringen, samt borgermødet 5. maj foregik via Hvidovre Avis og Folkebladet for Glostrup – Brøndby – Vallensbæk, på Vejdirektoratets projekthjemmeside samt ved Facebook-opslag. Ud over Vejdirektoratets annonce, så bragte Hvidovre Avis også flere artikler om høringen. Hvad angår de borgere, som ud over dette har fået en direkte henvendelse fra Vejdirektoratet i E-Boks, så drejer det sig ejerne af arealer inden for vores miljøundersøgelseskorridor.

Når vejprojektet og den tilhørende miljøkonsekvensvurdering foreligger, afholdes en høringsproces for offentligheden og berørte myndigheder, som giver mulighed for kommentering af vejprojektet og miljøkonsekvensvurderingen. Vejdirektoratet vil i dialog med bl.a. Hvidovre, Brøndby, København og Tårnby kommuner nærmere vurdere, hvordan denne proces tilrettelægges mest hensigtsmæssigt.

## Overordnede kommentarer

Hovedparten af de indkomne hørings svar er fra naboer til motorvejen, som især frygter at udbygningen af motorvejen vil medføre yderligere støj grundet utilstrækkelig støjregulering/-dæmpning, navnlig ved Kalvebodbroerne. I tilgift hertil frygter mange, at vejprojektet vil medføre forringelse af cykelforhold, rekreative- og naturinteresser samt lavere ejendomsværdier. Flere mener, at der eksisterer et misforhold mellem politiske ønsker om udbygning af motorvejen og borgerne i de berørte områders ønsker. Som eksempel påpeger en borger, at der er stor forskel på, hvordan man påvirkes af projektet, alt efter om man bor i eksempelvis Hvidovre Nord eller Strandmarkskvarteret.

Flere undrer sig over nødvendigheden af vejprojektet, og mange mener, at mere vej blot vil medføre øget biltrafik med forøget CO<sub>2</sub>-udslip og sundhedsrisiko til følge. I forlængelse heraf argumenterer mange for, at man hellere burde arbejde for at udbygge og styrke den kollektive trafik og gentænke infrastrukturen rundt om København.

Mange opfordrer til en mere ambitiøs, helhedsorienteret og langsigtet løsning på trafikale udfordringer, som indtænker grønne og bæredygtige løsninger til gavn også for fremtidige generationer. Flere mener, at vejprojektet skal ses i sammenhæng med Lynetteholmen samt navnlig projektet *Holmene* om ni nye holme syd for erhvervsområdet Avedøre Holme, og at den samlede projektmængde vil have betydelige negative konsekvenser for både natur på land og havmiljø.

Flere anerkender behovet for at forbedre trafikafviklingen på Amagermotorvejen og nødvendigheden af gode vejforbindelser til Avedøre Holme, men appellerer til, at det sker så nænsomt som muligt og med størst muligt hensyn til motorvejens naboer.

Et gennemgående forslag i mange hørings svar er en løsning, hvor motorvejen overdækkes, og hvor arealerne ovenpå omdannes til rekreative områder med plads til både mennesker og natur. Flere nævner hertil muligheden for at opsætte eksempelvis solceller oven på en overdækket motorvej.

Hvidovre Kommune oplyser, at kommunen i årevis har argumenteret for en udbygning af Amagermotorvejen og etablering af en tredje frakørsel til Avedøre Holme. Det skyldes, at virksomheder på Avedøre Holme ifølge Hvidovre Kommune har klaget over trafikale trængsel, både på Avedøre Havnevej, på Gl. Køge Landevej og på selve Amagermotorvejen. Endvidere mener kommunen, at vejforbindelserne til Avedøre Holme længe har været underdimensioneret, og at det kan give problemer i beredskabsmæssige sammenhænge med kun to til- og frakørsler ved et så stort erhvervsområde. Hvidovre Kommune oplyser desuden, at en tredje frakørsel til Avedøre Holme er en forudsætning for de kommende ni holme, der er planlagt som et moderne og grønt erhvervsområde.

Industri- og Grundejerforeningen Avedøre Holme ønsker en udbygning af Amagermotorvejen og påpeger, at trængsel på Amagermotorvejen også påvirker Avedøre Holme i form af daglig kødannelse, som forsinker transporten af gods til og fra Avedøre Holme både morgen og

eftermiddag og påvirker lastbilchaufførers kørehviletid – med trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser, idet det øger risikoen for trafikuheld.

Mange høringssvar omhandler behovet for en opfølgende høring baseret på mere detaljeret og opdateret materiale, herunder om mulighederne for støjregulering af/ved Kalvebodbroerne.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Udbygning af Amagermotorvejen, Motorring 3 og Øresundsmotorvejen indgår alle i Infrastrukturplan 2035. I forundersøgelsen blev gennemført trafikberegninger, som viste, at en parallel gennemførelse af de tre vejprojekter vil give en klar forbedring i trafikafviklingen på motorvejsnettet omkring København og aflaste det omkringliggende vejnet.

Vejdirektoratet vil i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen have fokus på værdien af de rekreative arealer samt stisystemerne i området.

Støjgener fra motorvejen vil være et hovedfokus i miljøkonsekvensvurderingen og der vil blive set på en lang række mulige tiltag for afhjælpning.

### **Sammenhæng med projektet *Holmene***

Flere høringssvar opfatter en eventuel udbygning af Amagermotorvejen som mere eller mindre direkte sammenkoblet med projektet *Holmene* om ni nye holme i forlængelse af Avedøre Holme. Flere undrer sig over, at der kan træffes beslutning om Amagermotorvejen, før det er besluttet at etablere projektet *Holmene*. En enkelt borger mener, at det ville klæde Vejdirektoratet og Folketinget at fremlægge projekterne som en helhedsløsning. Enkelte forventer, at projektet *Holmene* nedlægges, og at det derfor kun vil være nødvendigt at udbygge Amagermotorvejen med maksimalt et spor i hver retning.

Danmarks Naturfredningsforening påpeger, at udbygningsløsningen er dimensioneret til at sikre dels etablering (jordtilkørsel) og dels kommende infrastruktur i forbindelse med projektet *Holmene*, men at dette projekt ikke er politisk vedtaget.

Det Konservative Folkeparti i Hvidovre foreslår, at man sætter projektet *Holmene* på pause og gentænker en udbygningsløsning, der samlet set sænker støjniveauet og ikke generer grønne områder.

En borger glæder sig over udsigten til opførelsen af de ni nye holme som en dansk pendant til Silicon Valley og mener, at infrastrukturen i de nye områder bør følge med samfundsudviklingen og den grønne dagsorden. På den baggrund ønsker den pågældende borger en nedgravet og støjfattig løsning.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Udbygningen af Amagermotorvejen, inklusive forbedret vejbetjening af Avedøre Holme, vil være relevant uanset om projektet *Holmene* bliver gennemført.

## Støj og sundhed

Hovedparten af de indkomne hørings svar omhandler i en eller anden grad projektets potentielle støjpåvirkning, herunder støjs betydning for folkesundheden. Flere hørings svar ønsker støj øverst på dagsordenen, og enkelte mener, at den nuværende motorvej allerede i dag er Danmarks mest befærdede motorvej uden støjværn samt en af de mest luftforurenede vejstrækninger.

### Hørings svar fra myndigheder og interesseorganisationer

Hvidovre Kommune mener, at de nuværende forslag til støjbeskyttelse slet ikke er ambitiøse nok og påpeger, at især boligområderne i det sydlige Hvidovre i årevis har været voldsomt plaget af støj med indeholdte risici for folkesundheden. På den baggrund mener Hvidovre Kommune, at en overdækning eller tilsvarende løsning for motorvejen bør prioriteres, eksempelvis ved at omdanne Kalvebodbroerne til tunnel – og gerne samtænkt med kystsikring af det sydlige København.

Brøndby Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning mener, at støjproblematikken skal have et afgørende fokus i arbejdet med miljøkonsekvensvurderingen, og at klassiske støjskærme ikke vil have tilstrækkelig effekt. Teknik- og Miljøforvaltningen foreslår på den baggrund, at Vejdirektoratet undersøger og belyser mulighederne i en effektiv indkapsling af vejstøjen via en overdækningsløsning, som endvidere ifølge Brøndby Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning kan rumme nye muligheder for forbindelse mellem rekreative arealer og lokale bydele, der i dag er støjplagede. Hertil fremhæver Teknik- og Miljøforvaltningen, at "Fremtidens Brøndby Strand" er et af de største byudviklingsprojekter i hovedstadsområdet, og at mulighederne for ny og bedre støjafskærmning også bør undersøges på Køge Bugt Motorvejen længere mod vest end det område, der p.t. undersøges.

Dansk Industri (DI Transport) opfordrer til, at mulighederne for at reducere støjgener, f.eks. ved brug af støjdæmpende asfalt, støjvægge, etablering af overdækninger eller tilsvarende, bliver prioriteret højt i de videre analyser.

Danmarks Naturfredningsforening (DN) ønsker, at Vejdirektoratet overvejer muligheden for støjafskærmning, som omfatter hele Amagermotorvejen, samt Køge Bugt Motorvejen ned mod Brøndby Strand. DN ønsker også, at en støjafskærmning udformet som en overdækning af motorvejen undersøges gennem de fredede områder grænsende tæt op til boligkvartererne.

Technical Education Copenhagen (TEC) antager, at en motorvejsudbygning og specifikt en frakørsel ved TEC vil medføre øget støj uanset graden af støjafskærmning, både under og efter anlægsperioden. TEC mener, at dette vil begrænse mulighederne for udendørsaktiviteter på Campus Hvidovre og forbeholder sig ret til at rejse krav om erstatning, hvis projektet medfører behov for støjisolering af TEC's bygninger.

SF Hvidovre mener ikke, at det vil hjælpe med de ca. 8 km støjskærm, som opsættes for at reducere støjbelastningen og håber på en nedgravning eller overdækning af motorvejen og Kalvebodbroerne.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Det er en udbredt holdning at støjafskærmningen i Vejdirektoratets forundersøgelse er uambitiøs. I forhold til at motorvejsstrækningen i dag ikke er afskærmet, var det Vejdirektoratets opfattelse at det i forundersøgelsen ikke var realistisk at præsentere forskellige løsninger til udbygning af motorvejen uden at indarbejde støjdæmpende foranstaltninger. Så til trods for at der normalt ikke arbejdes med konkrete støjberegninger i planlægningsundersøgelser på forundersøgelsesstadiet, blev der udført støjberegningerne af mere overordnet karakter.

Resultatet af disse støjberegninger viser, at det vil have en effekt at sætte støjafskærmning op langs motorvejen, men at der skal arbejdes med andre løsninger, som kan give en bedre effekt. I denne undersøgelse vil der blive gennemført støjberegninger på baggrund af det vejprojekt, som bliver udarbejdet til miljøkonsekvensvurderingen. Typen af støjafskærmning vil blive fastlagt på baggrund af konkrete analyser af forskellige afskærmningers effekt og pris.

Tilsvarende vil Vejdirektoratet undersøge effekterne af støjskærme på Kalvebodbroerne, samt muligheden for hel eller delvis overdækning af motorvejen. Desuden vil der blive set på andre virkemidler som støjdæmpende vejbelægninger og lokal hastighedsnedsættelse på motorvejen.

Endeligt har Vejdirektoratet vurderet, at en tunnel under Kalveboderne eller samtænkning med kystsikring ligger udenfor for rammerne af vejprojektet

### **Generel bekymring for støjgener og behov for støjdæmpning af Amagermotorvejen**

En borger foreslår, at Vejdirektoratet involverer parter udefra, som forstår at inkludere borgernes ønsker og behov, for at finde en løsning på at reducere den allerede eksisterende trafikstøj fra Amagermotorvejen.

Mange mener, at en generel støjdæmpning i forhold til den nuværende situation bør være et minimumskrav, før en eventuel udbygning af Amagermotorvejen tages i betragtning, og nogle mener, at de to projekter med fordel kan samtænkes. Flere borgere anfører, at de trafikale udfordringer begrænser sig til få timer på hverdage i myldretiderne, mens støjgener er konstante.

Grundejerforeningen Rosendalen (GR) påpeger, at de normale lokale støjgener blev meget tydelige under corona-nedlukningen, hvor dalende trafikmængder medførte, at mange Hvidovre-borgere kunne opholde sig i haven og endda høre fuglekvidder og summen fra humlebier. GR har på den baggrund en bekymring for, at en udbygning af Amagermotorvejen kan dreje støjforholdene i en negativ retning.

Skolebestyrelsen på Langhøjskolen samt forældrerådet ved SFO 3høje på Langhøjskolen er voldsomt bekymrede over planerne om udbygning af Amagermotorvejen, navnlig for så vidt angår øgede støjgener.

En borger oplyser, at man i institutionen Cassiopeia hver dag dør med støj på legepladsen.



Flere undrer sig over, at Avedøre Stationsby, med over 6.000 beboere, ikke er omfattet af de påtænkte støjskærme præsenteret i det foreløbige materiale.

Grundejerforeningen Strandholm og mange borgere mener, at en til- og frakørsel ved Strandengen vil generere støj, både fordi trafikanter bremses og accelereres, og fordi til- og frakørsel vil kræve huller i støjskærmen og dermed gør det meget sværere at dæmpe trafikstøjen.

En borger undrer sig over rimeligheden i, at lovkrav for privatpersoners køb af varmepumper sætter støjgrænsen ved støj i skel til nabo på 45 dB om dagen og 35 dB om natten, mens Vejdirektoratet i et projekt som dette opererer med støj på 58-65 dB som acceptable grænser.

Flere, bl.a. gruppen "Stop støjforureningen i Hvidovre Syd", påpeger, at langt de fleste borgere i Hvidovre Syd bor over 300 m fra motorvejen, og at traditionelle støjskærme derfor vil have begrænset effekt, idet støj skubbes ud over støjskærmene grundet vejens bredde.

En borger udtrykker bekymring for, at projektets støjpåvirkning vil skade Københavns Kommunes naturprojekt Byskoven langs med Kalveboderne samt Københavns Kommunes planlagte badeanlæg ved Byskoven, Kystagerparken og Valbyparken samt de tilstødende villa- og lejlighedskvarterer.

En enkelt borger mener, at støj i dag ikke fylder meget i lydbilledet i Hvidovre, men ellers repræsenterer de indkomne hørings svar en overvægt af borgere, som mener det modsatte; at støjniveauet allerede i dag er for højt inden for store dele af undersøgelsesområdet. Avedøre Stationsby/Avedøre Boligselskab oplyser endvidere, at der i dag opleves meget støj fra både Holbækmotorvejen og Amagermotorvejen, S-banen og jernbanen København-Ringsted. En borger fortæller, at det i boligområdet mellem Langagerskolen og Avedøre Havnevej kan være vanskeligt at føre en samtale udenfor, selv uden for myldretiderne. En anden påpeger, at støjniveauet i området, som både rummer vuggestuer, børnehaver og skole, allerede i dag ligger over Miljøstyrelsens grænseværdier. Flere andre fremhæver især Strandmarkskvarteret som hårdt støjplaget. En borger fortæller, at små børn ikke kan sove udenfor alle steder, da motorvejsstøjen opfanges af babyalarmen. Andre påpeger, at man ikke kan sove med åbne vinduer om sommeren, samt at mange lokale oplever at blive vækket af deres søvn ved 4-tiden om morgenen, hvor motorvejsstøjen tager til. En borger fortæller, at det ikke er muligt at tale sammen i et normalt toneleje under gåture vestpå i retning mod Avedøre Havnevej. Nogle mener, at øget støj vil gøre flere områder ubeboelige.

Flere pointerer, at støjen er værst i vådt vejr samt om vinteren. Andre lægger til, at generne oftest i form af vindstøj og rullestøj fra trafikken og i mindre grad motorstøj. En borger oplyser, at dækstøj ved våde vejbaner er på højde med støjen fra en flymotor. En anden borger påpeger, at 99 % af motorvejsstøj kommer fra dækkenes kontakt med asfalten, og at et stigende antal elbiler risikerer at forværre dækstøj, idet disse biler ifølge den pågældende borger er tungere og har større dæk.

### **Vejdirektoratet bemærkninger**

Vejdirektoratet har stor forståelse for borgernes bekymring for øgede støjgener ved udbygning af motorvejen, og anerkender ønskerne om støjafskærmning af motorvejen. Udbygningen af motorvejen har til formål at forbedre trafikafviklingen på motorvejen og afhjælpe de nuværende problemer med trafikstøj. Selvom en udbygning af motorvejen vil forøge trafikstøjen, vil det være muligt at nedbringe støjen i de berørte boligområder, når der etableres støjafskærmning sammen med anlæg af to parallelramper ved siden af den eksisterende motorvej.

I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen vil der blive gennemført beregninger af en række scenarier i forhold til at vurdere de udformninger af støjskærme, som vil give den bedste støjdæmpning i forhold til den forventede effekt.

Flere høringsvar bemærkes det, at der i forundersøgelsen ikke var støjafskærme langs Avedøre Stationsby, og svaret fra Vejdirektoratet på borgermøderne var også, at det vil blive ændret i denne undersøgelse. Det vil sige, at der arbejdes med støjafskærmning langs Avedøre Stationsby i miljøkonsekvensvurderingen.

#### Forøget trafik i anlægsfasen

En borger nævner muligheden for øget trafik og følgelig mere støj i anlægsfasen på Gl. Køge Landevej og påpeger, at Vejdirektoratet bør overveje, om det vil være muligt at nedbringe støjniveauet her.

#### Vejdirektoratets bemærkninger

Støj i anlægsfasen vil blive behandlet i miljøkonsekvensvurderingen, herunder tiltag for begrænsninger af støjen i forhold til arbejdstider, midlertidig afskærmning mv. Det skal her bemærkes, at trafikken skal fordobles for at give en hørbar ændring.

Det forventes dog ikke at støjniveauet på Gl. Køge Landevej vil blive forøget til et hørbart niveau i anlægsperioden, da trafikken på motorvejen vil kunne passere samtidig med at anlægsarbejdet bliver udført.

#### Helbredsmæssige effekter af støj

Strandby Grundejerforening finder det essentielt, at man ved en udbygning af motorvejen sikrer fremkommeligheden på et tåleligt niveau og samtidig tager hensyn til de helbredsmæssige påvirkninger, som støj har på mennesker.

Flere borgere mener, at de sundhedsskadelige effekter af støjpåvirkning for både mennesker og dyr ikke prioriteres tilstrækkeligt. Mange påpeger, at støj kan kobles til bl.a. dårlig trivsel, søvnproblemer, træthed, overaktivering af nervesystem og hormonakser, hovedpine, kræft, demens, diabetes, alzheimers, forøget blodtryk og kolesterol, hormonelle påvirkninger, stress, allergier, forøget risiko for hjertesygdomme samt risiko for indlæringsproblemer, høre- og koncentrationsbesvær, og at sådanne folkesygdomme og lidelser kan forværres, hvis støjpåvirkningen fra motorvejen eksempelvis reducerer muligheden for at besøge rekreative områder. Nogle mener, at en udbygning af Amagermotorvejen vil have livsforkortende virkning for

naboer til motorvejen. Andre spørger, hvordan man gør denne type følgeskader op i kroner og ører. Enkelte spørger, om Vejdirektoratet har lavet en konkret vurdering af de sundhedsmæssige konsekvenser for de borgere, der bor i området – og i modsat fald hvornår det så vil ske. En enkelt borger ønsker at vide, hvor meget større risiko man har for at pådrage sig nogle af de ovennævnte lidelser, hvis motorvejen udbygges. En borger mener, at der skal foretages en vurdering af sundhedsrisici forbundet med øget partikelforurening og relaterede sygdomme som f.eks. lungekræft.

Mange mener, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj bør overholdes, og mange føjer til, at WHO's vejledende grænseværdier burde være gældende. En borger spørger, om Miljøstyrelsens grænseværdier kun er proforma.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

De helbredsmæssige effekter af støj er et vigtigt fokusområde i miljøkonsekvensvurderingen, og både støj, luftforurening og sundhed er emner, hvis påvirkning vil blive vurderet sammen med de nødvendige afværgeforanstaltninger, der skal indarbejdes i vejprojektet.

I de samfundsøkonomiske beregninger vil støjpåvirkningen indgå, og der anvendes enhedspriser for helbredseffekter og støjgener i henhold til Transportministeriets vejledning.

Miljøstyrelsen har fastlagt vejledende grænseværdier for vejstøj, og for boliger er den 58 dB. På meget trafikerede motorveje som Amagermotorvejen kan det være vanskeligt at nedbringe støjen til 58 dB. Ikke desto mindre er målsætningen, at støjen bringes under dette niveau. Vejdirektoratet vil i denne undersøgelse arbejde på at støjdæmpe motorvejen mest muligt indenfor de rammer, vi er underlagt.

I forlængelse af den indledende høring har Vejdirektoratet valgt ikke at arbejde videre med alternativer, der inkluderer en sløjferampe på Strandengen.

### **Støj fra Kalvebodbroerne**

Flere er bekymrede for stigende støj som følge af stigende trafik over Kalvebodbroerne – navnlig hvis broforbindelsen ikke støjreguleres. En borger mener, at både trafikmængde og støj fra E20 og Kalvebodbroerne siden 2005 er steget voldsomt med store ulemper til følge. Flere mener, at støjværn over Kalvebodbroerne ville være et mere nyttigt tiltag end en udbygning af samme. En borger mener, at den manglende støjskærm på Kalvebodbroerne underminerer øvrige støjskærme og andre tiltag i undersøgelseskorridoren.

En borger savner beregninger af, hvordan støjen vandrer over vandet i Kalveboderne og anbefaler, at Vejdirektoratets medarbejdere tager en gåtur i Kystagerparken for selv at høre støjen. Andre forventer, at støjberegningerne tager højde for, at støj spredes lettere over vand.

Grundejerforeningen Strandholm og mange borgere mener, at der skal etableres støjskærme eller overdækning på Kalvebodbroerne, alternativt at broen bør erstattes af en tunnel.

Mange tvivler på, om det vil være muligt at reducere støjen fra Kalvebodbroerne og frygter, at støjen – der af mange fremhæves som betydelig i dag, og som spreder sig over vandet – kun vil blive værre fremover.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Som det fremgår af tidligere bemærkninger, vil støjskærme på Kalvebodbroerne blive undersøgt både i forhold til mulig placering og brokonstruktionernes styrke. Beregningerne vil vise, om støjafskærmning vil indgå i vejprojektet som en nødvendig afværgeforanstaltning.

I bemærkningerne til 'Støjberregninger' er beregningsmodellen beskrevet, og det fremgår at vandoverfladen i Kalveboderne indgår som hårdt og reflekterende terræn, hvilket har betydning for størrelse af støjen i Hvidovre.

### **Forslag til støjdæmpende tiltag**

Grundejerforeningen Strandholm anfører, at hele motorvejsstrækningen skal overdækkes, og at der skal etableres og udvikles nye holdbare støjløsninger, hvis en fuld overdækning/nedgravning ikke er mulig. Grundejerforeningen Strandholm mener endvidere, at man kan nøjes med at overdække den gennemkørende trafik, som alligevel er adskilt fra den øvrige trafik via de rabatter, som foreslås, og at denne overdækning kan fungere som støjværn for fordelingstrafikken mod Avedøre Holme/Amager, så man alene skal fokusere på støjskærmen ind mod beboelsesområdet. Endelig mener Grundejerforeningen Strandholm, at alle broer over motorvejen indvendigt skal beklædes med støjabsorberende elementer.

På baggrund af forundersøgelsens rapport om miljøforhold, anfører en borger, at støjskærm langs motorvejen vil give en væsentligt større reduktion af støj end placering af støjskærm ved de planlagte parallelveje og undrer sig over, at denne løsning ikke er medtaget i Vejdirektoratets egen rapport.

En borger foreslår, at man eventuelt kan dæmme op for støj på Strandengen ved at etablere en jordvold på engen, f.eks. ved at benytte overskudsjord fra andre anlægsprojekter.

En borger mener, at det bør tages med i overvejelserne, at den nuværende støjvold ind imod Mågeparken forstærker den nuværende støj fra motorvejen op imod Gl. Køge Landevej.

En borger mener, at man bør omlægge Østre Landkanal, som går via Mågeparken og videre gennem Strandengen, samt måske rørlægge den. Den pågældende borger mener hertil, at det vil give mulighed for, at man kan opfylde og bygge en jordvold i 10-15 m højde med beplantning samt opfylde med jord på den gamle losseplads (Strandengen) og plante træer, så der over årene bliver en tæt skov, hvorved man opnår en yderligere støjdæmpning.

Enkelte foreslår, at støjskærmene opsættes allerede inden anlægsarbejdet igangsættes for at minimere lyd fra arbejderne.

En borger ønsker støjvægge som naturhegn langs Vestvolden, men mener samtidig, at en sådan løsning kun vil være effektiv nær hegnet. En anden borger mener, at der bør plantes nogle flere træer langs motorvejen, og at dette må reducere støjen.

En borger spørger, om Vejdirektoratet har undersøgt støjabsorberende støjskærme i stedet for støjreflekterende støjskærme og på sigt måske aktivt støjværn, der virker på et helt område.

En borger ønsker lydbølgeødelæggende støjværn inklusive en form for luftrensingsmoduler for at afbøde luftforurening.

En enkelt borger ønsker løsninger, som inkorporerer energigenerering og CO<sub>2</sub>-opsamling i forbindelse med støjdæmpning, og gerne beplantede lydbarrierer.

Mange efterspørger støjdæmpende asfalt og enkelte nævner Teknologisk Instituts projekt *Klimavejen* som et godt eksempel. Enkelte påpeger, at asfalten i dag har en hård kerne, der forårsager meget larm. En enkelt borger spørger, hvilken sikkerhed der er for, at Vejdirektoratet vil blive ved med at vedligeholde veje med støjsvag asfalt fremadrettet, hvis noget sådant indføres, samt hvilken effekt støjdæmpende asfalt reelt har på lydniveauet.

Flere er bekymrede for, om en udbygning af motorvejen vil blive fulgt af tilstrækkelig støjdæmpning, herunder om der er finansiering til støjdæmpende virkemidler. Mange er bekymrede for, om det vil være muligt at dæmpe støj i området i forbindelse med en udbygning af motorvejen.

En borger ønsker, at Vejdirektoratet undersøger andre og måske bedre støjafskærningsmuligheder end støjværn. Andre ønsker ikke en udbygning til 10 spor, medmindre støjdæmpning foretages a la Hamborgløsningen med 9,5 m vold og 4 m i 45 grader vinkel.

Enkelte oplyser, at de har installeret støjdæmpende effekter i egne hjem, herunder trelagsvinduer, uden nævneværdig effekt. Andre oplyser, at de er undervejs med tilsvarende tiltag, men alligevel frygter for øget støj som følge af en motorvejsudbygning.

Flere påpeger, at den store bygning Boye Nielsens Hus på Stamholmen ved indkørslen til Avedøre Holme kaster støj tilbage hen imod beboelsesområdet, navnlig efter at bygningen har fået monteret glas på fronten mod villakvarteret. I den forbindelse ønsker flere, at de store bygninger på Avedøre Holme, som ligger ud til motorvejen og kaster støjen tilbage, skal beklædes med støjabsorberende elementer.

En borger spørger, hvordan man vil forhindre en 7 m høj og flere kilometer lang støjskærm i at blive landets største graffiti-væg.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

I undersøgelsen vil der blive undersøgt forskellige virkemidler til reduktion af støj. Det omfatter støjskærme og støjvolde. Støjvolde kræver plads, men det vil også blive vurderet om det er en

mulighed. Der vil blive udført konkrete analyser af skærmenes effekt i forhold til placering langs motorvejen og/eller de nye parallelramper, udstrækning og højde af skærmene. Det omfatter også en alternativ udformning af skærmtoppen, som bukes ind over motorvejen. Støjskærmene vil normalt være støjabsorberende, og det er Vejdirektoratets erfaring at risikoen for graffiti kan reduceres ved hensigtsmæssig udformning af skærmene. Desuden vil der blive undersøgt forskellige scenarier, hvor afskærmningen bliver kombineret med nedsat hastighed og/eller særlig støjdæmpende asfalt.

Desuden vil de støjmæssige effekter ved en hel eller delvis overdækning af motorvejen blive undersøgt som et alternativ til en udbygning med støjafskærmning.

Vejdirektoratet er bekendt med, at Hvidovre Kommune har bedt Lützen Arkitekter, KI Rådgivende Ingeniører og Atkins om at gennemføre en indledende analyse af mulighederne for og effekterne af en let overdækning af Amagermotorvejen syd om Hvidovre, hvor overfladen beklædes med solpaneler. Resultatet af denne analyse vil på overordnet plan blive gengivet i miljøkonsekvensvurderingen.

#### **Nedsatte hastighedsgrænser**

Flere ønsker hastighedsnedsættelser, både af hensyn til støj og risiko for trafikulykker. Det gælder bl.a. Grundejerforeningen Nymarken. Grundejerforeningen Strandholm savner overvejelser om lavere hastighedsgrænser, når trafikstøjen er højest, samt i weekender, på sene eftermiddage, aftener og ferieperioder, så områdets beboere generes mindst muligt. I flere høringsvar spekuleres desuden i, at en sænkelse af hastigheden vil føre til mindre trængsel på vejene.

Grundejerforeningen Strandholm undrer sig over, at der er hastighedsnedsættelse på østsiden af Kalvebodbroerne til 90 km/t, mens hastigheden vest for Kalvebodbroerne er sat til 110 km/t, selv om der bor flere mennesker vest for broen og foreslår lige som flere borgere en generel hastighedsbegrænsning på 90 km/t på hele Amagermotorvejen. En borger henviser til undersøgelser, som viser, at en hastighedsbegrænsning ikke har den store negative effekt på mobiliteten, men stor indflydelse på støj, og ønsker derfor lavere hastighed og stærekasser på alle støjbelastede broer. En anden borger foreslår fartnedsættelse til 60 km/t med faste stærekasser i begge retninger og mener, at dette både vil begrænse støj samt minimere antallet af bilulykker.

Brøndby Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning beder Vejdirektoratet belyse tiltag med nedsættelse af hastighederne på motorvejen, sådan som det er tilfældet ved vejprojektet for Motorring 3.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Den støjmæssige effekt ved lavere hastighedsgrænser på motorvejen vil blive undersøgt i miljøkonsekvensvurderingen.

## Støjberegninger

En borger mener, at kommende støjanalyser ikke blot skal indeholde gennemsnitlige støjværdier, men også tydelige værdier for spredningen i de målte støjniveauer, samt at en sådan analyse bør vise målinger for et år, så der tages højde for støjniveauer i forhold til bl.a. årstider, vindretning og grad af nedbør. En borger ønsker at få oplyst, hvad støjgenen er, når vinden kommer fra syd og sydøst og spørger i forlængelse heraf, om Vejdirektoratet vil lave en beregning baseret på, hvad lydgenen er om sommeren, når vinden kommer fra sydøst. En anden borger mener, at støjmålinger bør foretages på dage med meget støj som følge af vind og vejr samt i myldretider med spidsbelastning. Samme borger mener ikke, at beregninger af fremtidig trafikstøj vil kunne give et retvisende billede. Enkelte mener, at beregninger skal rumme belastning i spidsperioder og worst case-vindretning.

Flere mener, at det vil øge støjforureningen i hele nærområdet, hvis projektet *Holmene* realiseres, og at dette bør indgå i støjberegningerne.

Grundejerforeningen Strandøre (GS) undrer sig over de anvendte grænseværdier for støj i de foreløbige analyser samt klassificeringen af forskellige områder inden for undersøgelseskorridoren og de støjgrænseværdier, disse områder tilskrives. Specifikt undrer GS sig over, at nogle områder ikke klassificeres som rekreative, selv om de efter GS' overbevisning er netop det. GS ønsker også, at det lokale rekreative stisystem afskærmes hele vejen fra Brøndby Havn som minimum.

En borger spørger, om Vejdirektoratet har udregnet, hvor højt støjniveauet vil være i 2030, hvis der som ventet kører 140-150.000 biler dagligt mod 120-130.000 køretøjer på motorvejen i dag. Samme borger spørger, om der ikke i støjhandlingsplanen for 2018-23 er afsat midler til etablering af støjreduktion ved anlæg af nye motorveje.

En borger udtrykker, at støjkorridorens størrelse i beregningsgrundlaget er mangelfuld, da den næsten ikke berører de store boligområder der ligger tæt på motorvejen, og som er stærkt støjplagede allerede i dag, ligesom det ikke er beskrevet, at dB-skalaen er opbygget logaritmisk. Andre tilføjer, at undersøgelseskorridoren burde omfatte flere områder nord for motorvejen, og at der på den baggrund er tale om mangelfuld inddragelse af berørte beboere.

## Vejdirektoratets bemærkninger

Vejdirektoratet anvender beregningsmodellen Nord2000, som er en meget detaljeret og omfattende beregningsmodel, der tager højde for data om blandt andet vejbelægnings, hastighed, trafikmængder, vejrforhold og trafikfordeling. Desuden indgår topografi og afskærmning fra for eksempel bygninger, samt terrænets akustiske egenskaber og udformning, det vil sige om terrænet er akustisk hårdt og dermed reflekterer støjen (det kan bl.a. være vandoverflader, vejes overflader) eller om det er akustisk dæmpende (det kan for eksempel være græsarealer, marker).

Beregningsmodellen bygger på konkrete støjmålinger af køretøjer, der bl.a. er foretaget i Danmark. På denne baggrund kan modellen beregne udbredelsen af støjen i en konkret situation. Det er Miljøstyrelsens vejledning Nr. 4, 2007 'Støj fra veje' og Støjbekendtgørelsen BEK nr. 717 af

13/06/2006 der foreskriver hvordan støj fra veje skal beregnes og kortlægges bl.a. ved planlægning af større infrastrukturprojekter.

I Miljøstyrelsens vejledning 'Støj fra veje' er beskrevet, at der for vejstøj benyttes parameteren  $L_{den}$ , der er en årsmiddelværdi baseret på et vægtet gennemsnit over et døgn beregnet for et helt år. Selvom vejstøj ikke er konstant over tid, er der en god sammenhæng mellem menneskers opfattelse af støjen og støjen angivet som en årsmiddelværdi. Vejstøj opleves mere generende om natten og aftenen end om dagen. Derfor vægtes støj fra et køretøj om aftenen tre gange så meget, som støjen fra et køretøj om dagen, mens støjen fra et køretøj om natten tæller 10 gange så meget. Det svarer til et tillæg på + 5 dB i aftenperioden og + 10 dB i natperioden.

Støj regnes som et vægtet gennemsnit, vil man på nogle tider af døgnet opleve at støjen er højere end 58 dB typisk om dagen, mens den på andre tider af døgnet er lavere end 58 dB typisk om aftenen og natten.

Vejdirektoratet er opmærksom på, at støjen fra Amagermotorvejen kan høres og føles generende i et stort område. Når Vejdirektoratet skal vurdere støjbelastningen i omgivelserne til vejen, anvendes Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for boliger på 58 dB som indikator for, om boligområdet er støjbelastet.

Støjberegningerne vil omfatte flere forskellige scenarier med afværgeforanstaltninger. Motorvejen samt relevante skærende veje og øvrige eksisterende nærliggende vejstrækninger vil indgå i beregningerne. Trafikken på vejnettet vil blive fremskrevet til 2040, og omfatter data om trafiksammensætning, døgnfordeling og hastigheder. Resultaterne vil blive præsenteret som dynamiske støjkort på projektets hjemmeside.

Beregningsområdet forventes at ville dække en korridor på op til 2 på begge sider af vejen. Hvis man kommer længere væk fra Amagermotorvejen vil der være for stor usikkerhed på beregningerne, da motorvejen her ikke længere vil være den primære støjkilde.

Projektet *Holmene* er endnu ikke besluttet, og eventuel gennemførelse vurderes at ligge så langt ud i fremtiden, at det ikke vil være retvisende at lade det indgå i trafik- og støjberegninger.

### Ønsker om støjmålinger

Flere efterspørger aktive/manuelle støjmålinger samt målinger af trafikken fremfor beregninger på baggrund af modellering, navnlig i områder tæt på motorvejen, men også længere væk, herunder på skoler og andre institutioner.

Enkelte forventer analyser af eventuelt øget støj i områder, hvis støjen efter opsætning af støjværn flyttes fra de i dag mest belastede områder og mener, at det er både rimeligt og nødvendigt at indbygge målinger fra det eksisterende støjniveau i modellerne. Flere frygter, at den beregnede støjreducering ikke er korrekt. En borger foreslår i forlængelse heraf, at man iværksætter samme forsøg som på strækningen forbi Nyborg med lydmålinger placeret i villakvartererne langs motorvejen, så det er muligt at se støjen i realtid, og så man også kan se, om støjreducerende tiltag har den lovede effekt.



En borger forventer, at der i anlægsperioden opsættes lydmålere til kontinuerlige referencemålinger hen over en længere periode, som inkluderer sæsonudsving i støj fra trafikken, herunder dækstøj og påvirkning fra vind og vejrlig.

En borger spørger, om det kan passe, at Vejdirektoratet ikke vil lave støjmålinger i folks haver før, undervejs eller efter byggeriet.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Miljøstyrelsen har fastlagt at regulering af støj foretages på baggrund af beregninger. Der foretages derfor ikke støjmålinger af trafikstøj ved planlægning af nye veje eller udbygning af eksisterende veje, da det ikke er muligt at måle støj fra en fremtidig situation. Her kan man kun beregne.

Vejdirektoratet har i 2019 udført længerevarende støjmålinger langs E45, som viser at variationerne i støjen i løbet af døgnet svarer til at støjen i dagtimerne kan være lidt højere end gennemsnitsværdien (1- 2 dB). Samtidig viste målingerne, at de laveste støjniveauer var mellem 15 dB og 20 dB lavere end den beregnede gennemsnitsværdi. Disse målinger giver detaljeret viden om støjens variation over døgnet ved varierende trafik- og vejrforhold. Samtidig viser målingerne, at der er god sammenhæng mellem de beregnede og målte støjniveauer.

I forbindelse med anlægsarbejdet kan det blive aktuelt at opsætte støjmålere, men det vil først blive fastlagt på et senere tidspunkt. I miljøkonsekvensvurderingen vil det blive vurderet hvilken type overvågning, der forudsættes for at kunne følge effekten af de planlagte afværgeforanstaltninger.

#### **Luftforurening**

Flere udtrykker bekymring for stigende luft- og partikelforurening som følge af øget trafik. Grundejerforeningen Strandøre ser i den forbindelse meget gerne, at Vejdirektoratet undersøger den øgede dieselforurening og de helbredsmæssige følger heraf, herunder lungekræft og mulige sammenhænge mellem daglig eksponering for dieselos og amyotrofisk lateral sklerose (ALS).

Flere bekymrer sig om øget luftforurening, herunder dieselforurening fra særligt lastbiler, og øget forbrug af fossile brændstoffer generelt. En borger påpeger, at den stigende elektrificering af bilparken ikke afgørende ændrer graden af luftforurening, da elbiler ifølge den pågældende er tungere og har større dæk, som udleder flere PM10-partikler, der spredes af vinden, præcis som udstødningsgasser.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Luftforurening fra vejtrafikken vil blive behandlet i miljøkonsekvensvurderingen.

## Natur, dyreliv og rekreative interesser

### Miljøkonsekvensvurdering - generelt

Flere udtrykker bekymring for vejprojektets betydning for både natur og herlighedsværdi, dyrs, fugles, insekters og menneskers leveforhold og rekreative muligheder, herunder i Mågeparken, ved Dæmningsstien, på Strandengen og ud mod Brøndby Havn.

Flere borger mener, at der er dårlig sammenhæng mellem ønsket om at fremme biodiversitet og at bygge mere motorvej. Flere mener, at den frie og vilde natur i forvejen har trænge kår, særligt i og omkring de store byer, og at man af den grund ikke bør inddrage flere grønne områder til motorvej, herunder af hensyn til dyr og insekter. Nogle tilføjer, at det er svært at få natur tilbage, og at der allerede i dag er mangel på grønne og rekreative områder. Grundejerforeningen Strandholm savner overvejelser om biodiversitet og fauna i det fremlagte materiale.

Hvidovre Kommune mener, at det kræver helt særlig opmærksomhed både i udformningen og navnlig i tilrettelæggelsen af anlægsarbejderne, så både mennesker, dyr og natur påvirkes mindst muligt.

Dansk Industri (DI Transport) opfordrer til, at vejprojektet i videst muligt omfang tager hensyn til kultur- og naturværdier i de lokalområder, vejen passerer igennem.

Danmarks Naturfredningsforening noterer sig, at udbygningen af motorvejen vil påvirke både Natura 2000-arealer, fredninger, §3-områder, skovbyggelinjer, søbyggelinjer samt natur- og vildtreservater og ser frem til, at alle disse forhold bliver undersøgt i forbindelse med miljøvurderingen.

Avedøre Stationsby/Avedøre Boligselskab er bekymrede for vejprojektets betydning for naturarealet Kystagerparken i det sydlige Hvidovre.

Flere er bekymrede ved udsigten til ny infrastruktur i nærheden af både boliger og rekreative områder og mener, at den visuelle påvirkning vil være betydelig.

En borger mener, at Hvidovre Kommune generelt dygtigt sørger for grønne områder og beplantning, men at det fremlagte vejprojekt vil skade Hvidovre Kommunes naturværdier.

Et enkelt hørings svar udtrykker bekymring for de planter, træer og buske, som er begyndt at vokse op i området, men som vil skulle fjernes i forbindelse med en udbygning af motorvejen.

Flere mener, at vejprojektet tilgodeser biltrafik på bekostning af de ovennævnte værdier og ikke i tilstrækkelig grad medregner det, der går tabt, samt at vejprojektet er udtryk for manglende grønne ambitioner og visioner, herunder når det gælder beskyttelse af fredede arealer. Enkelte påpeger, at undersøgelseskorridoren rummer naturværdier, som er sjældne i Københavnsområdet, og at det vil være ærgerligt for både dyr og mennesker at begrænse omfanget af naturområdet. I forlængelse heraf mener nogle, at Hvidovre Kommune og hele kystlinjen fra Sydhavnen og nedad har væsentlig værdi for København og omegn og derfor ikke må

blive nedprioriteret. Mange påpeger, at vejstøj allerede i dag forringer oplevelsen af grønne områder såsom Hvidovre Strand, Langhøjparken, Strandvangsparken, Strandengen, Quark, Vestvolden, Planetstien, Avedøresletten og Vestvolden.

En borger mener, at rapporterne om miljøvurdering i for høj grad er baseret på en ingeniørmæssig tilgang, der ifølge den pågældende borger primært fokuserer på, om områder er naturbeskyttet eller har en anden særlig status, der f.eks. kræver affredning. Samme borger efterspørger en mere naturfaglig vurdering, der angår tabet af natur og rekreative værdier samt støjforurening og mener, at disse konsekvenser er langt større end de umiddelbare økonomiske gevinster såsom fremkommelighed. I forlængelse heraf ønsker den pågældende borger et fuldt stop for inddragelse af rekreative- og naturområder til infrastruktur, så disse områder ikke forsvinder eller ødelægges af støj og overudnyttelse.

En borger mener, at vejprojektet ikke er rentabelt, hvis man ødelægger naturen. Flere påpeger, at naturen i området har gennemgået en positiv udvikling gennem nogle år og frygter, at en udbygning af Amagermotorvejen vil vende denne udvikling.

Endelig foreslår en borger, at opsamling af regnvand indtænkes i vejprojektet.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Vejdirektoratet har noteret input i forhold til bekymring om natur, dyreliv og rekreative forhold for området.

Projektets placering og overordnede udformning er politisk besluttet, bl.a. på baggrund af forundersøgelsen. Med infrastrukturplanen 2035 fremgår det, at motorvejen skal udbygges, og at anlægsarbejdet forventes at blive igangsat i 2024. Dette arbejde starter med en miljøkonsekvensvurdering, som bl.a. har til formål at udforme, justere og tilpasse vejprojektet, således at det i mindst muligt omfang påvirker natur, dyreliv og mennesker.

I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen vil der blive foretaget en kortlægning af eksisterende natur- og miljøforhold i området. I den forbindelse gennemføres blandt andet en række feltundersøgelser, som har til formål at kortlægge de forskellige naturværdier og arter i området, herunder §3 beskyttet natur og bilag IV-arter, herunder grønbroget tudse, som udpegede egnede steder eftersøges ved eDNA-analyser. Ved kortlægningen belyses arternes spredningskorridorer. Med udgangspunkt i kortlægningen vil det herefter blive vurderet i henhold til miljølovgivningen, om der sker påvirkninger af miljøet og naturen, herunder også i forhold til biodiversitet og fauna i forbindelse med vejprojektet. Påvirkningsgraden vil blive vurderet i forhold til det enkelte fagtema og der vil blive vurderet og foreslået om afværgeforanstaltninger af uundgåelige påvirkninger er nødvendige. Afværgeforanstaltninger kan for eksempel være ved at etablere og/eller forbedre faunapassager. Det kan også være ved at etablere ny natur som erstatning for noget, som inddrages. De nødvendige foranstaltninger beskrives i miljøkonsekvensvurderingen og indarbejdes i vejprojektet.

I miljøkonsekvensvurderingen undersøges desuden både grundvandsforhold og områder med særlige drikkevandsinteresser mv., ligesom undersøgelser ift. afvanding og overfladevand også

indgår. Der laves betydelighedsvurdering for alle målsatte vandforekomster som påvirkes af vejprojektet, i henhold til indsatsbekendtgørelsen. Desuden foretages vurderinger af påvirkningen af den økologisk tilstand i henhold til vandrammedirektivet, dvs. en vurdering af den økologiske påvirkning herunder kemisk og biologisk påvirkning. Eventuelle påvirkninger og deraf følgende afværgeforanstaltninger vil også blive fastlagt i miljøkonsekvensvurderingen.

Hovedsigtet ved miljøkonsekvensvurderingen af vejprojektet er at undgå eller minimere væsentlige miljøpåvirkninger, herunder indgreb i natur- og rekreative områder.

I forhold til fredninger, så udgør de generelt en skærpet beskyttelse af naturområder, som det er meget vanskeligt at omgå og først efter en ansøgningsproces og dispensation i henhold til fredningsbestemmelserne. Fredningsbestemmelserne for arealerne langs Amagermotorvejen indeholder alle bestemmelser for, at det er muligt at etablere "forsynings- og trafik anlæg" i nærmere specificerede transportkorridorer. Dvs. at fredningsbestemmelserne er forberedt for en udbygning af Amagermotorvejen og der derfor ikke skal søges dispensation.

I forhold at vejstøjens betydning for rekreative områder, så vil dette emne blive behandlet i miljøkonsekvensvurderingen. I afsnittet 'Støj og sundhed' kan læses Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvar vedrørende støj.

#### Undersøgelseskorridor

Enkelte borgere mener, at den valgte undersøgelseskorridor er for smal, og at den burde omfatte bl.a. de rekreative områder ved Lodsparken, Kystagerparken og Hvidovre Strand.

Andre mener, at undersøgelseskorridorens forløb ikke burde være defineret af fauna- og miljøundersøgelser, men af hvor folk faktisk bor, og at man burde blive betragtet som nabo til motorvejen, hvis man bor inden for f.eks. 2 km.

#### Vejdirektoratets bemærkninger

Undersøgelseskorridoren er udpeget på baggrund af vejprojektet fra forundersøgelsen. Når miljøkortlægningen er i gang vil det være muligt at kortlægge forhold udenfor korridoren, såfremt der er behov for dette.

Undersøgelseskorridoren for naturundersøgelser har ingen sammenhæng med den områdeafgrænsning, der benyttes til vurdering af vejprojektets støjmæssige effekter.

#### Sløjferamperne på Strandengen

Danmarks Naturfredningsforening og flere borgere mener, at frakørslen med de planlagte sløjferamper på engarealet alvorligt vil skade fredet natur – navnlig hvis den føres i højden – samt at vejprojektet vil ødelægge de grønne og rekreative arealer på Strandengen. Flere oplyser, at området i forvejen er plaget af støj fra motorvejen, og at en udbygning af motorvejen vil skæmme oplevelsen yderligere.

Flere påpeger, at Strandengen rummer naturtyper, som er omfattet af Naturbeskyttelseslovens beskyttelse, og en enkelt føjer hertil, det vil være vanskeligt at tilvejebringe erstatningsnatur i tilknytning til de nuværende beskyttede områder, idet de beskyttede områder indrammes af dæmning og gammelt lossepladsopfyld, samt fordi alle fugtige lavninger allerede indgår i beskyttede naturtyper. Samme borger påpeger, at etablering af erstatningsvandhuller på bekostning af beskyttet strandeng ifølge normal praksis ikke accepteres, og at vejprojektet derfor bør tilpasses, så beskadigelse af beskyttede naturtyper undgås. Andre mener, at eventuel øget trafik må føres ud mod holmene – hvis ikke naturområderne skal påvirkes negativt.

Flere borgere anfører at Strandengen er levested for bl.a. rovfugle, salamandere, køer, får og lam, vibe, gøg, nattergal, fasan, ræv og anden fauna samt vilde blomster. En enkelt borger påpeger, at der på placeringen for sløjferamperne findes et vandhul gravet af Københavns Amt, som har stor værdi for bl.a. vandinsekter, skrubtudse, lille vandsalamander og grøn frø.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Sløjferamperne på Strandengen ved Jernholmen i Avedøre Holme indgår ikke længere i vejprojektet, idet der arbejdes med alternative tilslutningsmuligheder, der ikke griber ind i Strandengen nord for Østre Landkanal. Dermed friholdes engarealet, hvor sløjferampen oprindeligt var tænkt anlagt.

Det vides endnu ikke, om der som erstatning for sløjferampen skal projekteres et nyt rampeanlæg, eller hvorvidt en omdisponering af det eksisterende tilslutningsanlæg ved Avedøre Havnevej kan løse de trafikale udfordringer. Dette analyseres nærmere i miljøkonsekvensvurderingen.

Projektet indbefatter støjafskærmning langs Amagermotorvejen i forhold til de nordligt beliggende boligområder i Hvidovre Kommune. Dette vil også reducere støjpåvirkningen i store dele af engarealet.

Fordi sløjferamperne ikke længere indgår i vejprojektet, bliver eksisterende vandhul/sø ikke påvirket og dermed er det ikke aktuelt at skulle etablere erstatningsvandhuller.

Natur og dyrelivet på Strandengen er stadig en vigtig del af miljøkortlægningen og miljøvurderingen, da anlægsprojektets indirekte konsekvenser på området skal belyses og vurderes, og eventuelt kompenseres.

### **Rekreative forhold**

Flere oplyser, at ikke mindst Langhøjskolens personale og elever er flittige brugere af de grønne arealer i området, herunder Mågeparken og Strandengen. Andre tilføjer, at Strandengen også er meget besøgt af institutioner og borgere i Hvidovre Kommune samt børnehaver, spejdere, hundeluftere, fugleinteresserede og motionister. En enkelt borger supplerer med, at dette ikke mindst har været tilfældet under Corona-pandemien.

Hvidovre Kajakklub udtrykker bekymring for, at vejprojektet vil forringe mulighederne for at ro i kajak.

En borger mener, at man bør stoppe udbygningen af motorvejen og i stedet investere i fysisk og mental sundhed, kunstgræsbaner, forbedrede legepladser samt etablering af flere naturområder.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Inddragelse af rekreative- og naturområder til infrastruktur, byområder m.m. er ofte problematiske, og rejser dilemmaet mellem på den ene side den nuværende arealanvendelse af områderne og den fremtidige arealanvendelse af områderne, samt de forskellige "behov" for arealudnyttelse, som eksisterer, og som forskellige parter har. Miljøkonsekvensvurderingen for Amagermotorvejen vil belyse og vurdere disse forhold, og der udarbejdes behovsanalyser for rekreative aktiviteter i relevante områder.

Projektet vil ikke forringe mulighederne for at ro i kajak, da vejprojektet ikke indbefatter anlæg eller ændringer i forbindelse med havet eller andet kajakvand.

### **Hensyn til dyrelivet**

Flere er bekymrede for, at vejprojektet vil medføre artstab, og nogle oplyser, at der er et rigt dyre- og fugleliv i mange af de berørte områder. Grundejerforeningen Strandholm og flere borgere mener, at der af hensyn til biodiversitet og fauna skal etableres overgange og passager for dyrelivet, så disse ikke lider unødigt overlast over den næsten 70 meter brede motorvej. Samtidig mener Grundejerforeningen Strandholm, at der skal etableres en faunapassage mellem Vestvolden, Mågeparken og Strandengen samt under/over Gl. Køge Landevej.

En borger mener, at der på strækningen ud for Vestvolden bør etableres en faunabro som spredningskorridor for relevant dyreliv mellem kysten ved Strandparken samt Avedøresletten og Vestvolden. Den pågældende borger mener, at denne spredningskorridor efterfølgende med fordel kan forlænges med nye faunabroer i forbindelse med fremtidig udbygning af Køge Bugt Motorvejen ved Brøndby, som led i en langsigtet afvikling af spredningsbarriererne omkring Den Grønne Kile.

Enkelte oplyser, at Mågeparken/Strandengen som et af de eneste steder på Sjælland er hjemsted for grønbroget tudse. Hertil tilføjes, at Østre Landkanal er et tidligere ynglested for grønbroget tudse, og at manglende vedligehold af landkanalen og utilstrækkelig vandføring kan være årsager til, at grønbroget tudse i de senere år ikke synes at have ynglet i området ved Strandengen, men at denne art yngler på tilgrænsende dele af Avedøre Holme, og at en genindvandring derfor er mulig, hvorfor Strandengen jf. EU-domstolens såkaldte hamsterdom kan anses som beskyttet yngle- og rasteområde for arten. En borger påpeger, at anlægsarbejderne i forbindelse med en eventuel udbygning af Amagermotorvejen ikke må resultere i tab af økologisk funktionalitet for grønbroget tudse, at der fortsat skal være lysåbne vådområder med sparsom bevoksning og mulighed for, at vandet kan blive varmet op til ca. 30 grader. Hertil føjer den pågældende borger, at gennemsnitlige standardvandhuller som erstatningsbiotop ikke vil være tilstrækkelige. Endvidere påpeger samme borger, at der kan være flere afledte effekter af vejprojektet for så vidt angår bestanden af grønbroget tudse på Avedøre Holme, navnlig anlæg af en ny frakørsel, der kanaliserer mere trafik via Jernholmen, eftersom kystområdet og grundene mellem dette og de

nærmeste veje (Jernholmen og Kystholmen) ifølge den pågældende borger udgør kerneområder for bestanden af grønbroget tudse, ligesom de nord-sydgående veje, herunder Jernholmen, fungerer som lineære spredningskorridorer for artens ynglesteder langs Kystholmen. Samme borger forventer, at trafikken på Jernholmen og Kystholmen vil stige som følge af jordtransporter, anlægsaktiviteter og den efterfølgende bosætning i de nye erhvervsområder og mener, at dette må håndteres som en kumulativ effekt. Den pågældende borger ønsker på den baggrund, at den øgede påvirkning af grønbroget tudse vurderes i forhold til realistiske modelberegninger af trafikspringet.

En anden borger tilføjer, at grønbroget tudse er observeret på Skrædderholmen og muligvis også findes ved Birkedam på Vestamager ligesom skrubtudse, grøn frø, troldflagermus og dværgflagermus. Samme borger oplyser, at der er fisk i de fleste vandhuller i området, at butsnudet frø tidligere yngede talrigt i de to største søer, men synes mere eller mindre at være uddød i kommunen nu, samt at der i flere dele af undersøgelsesområdet også findes mange almindelige flagermusarter. Den pågældende borger mener, at Skrædderholmen bør undersøges for forekomster af beskyttede arter på land.

En borger påpeger, at Hvidovre Strandeng benyttes af ynglende viber og rødben, samt at andre vadefugle og bl.a. gæs, ænder, vipstjerter og lærker periodisk søger føde i området. Den pågældende borger udtrykker stor bekymring for, hvad en eventuel udbygning af Amagermotorvejen vil betyde for dyrelivet på Strandengen.

En borger påpeger, at Strandengen vedligeholdes ved afgræsning med kvier og får til gavn for bl.a. ynglende viber og rødben, at anlægsarbejdet ikke midlertidigt eller vedvarende må forhindre dette, og at det må være Vejdirektoratets ansvar at foretage de ændringer i foldene, der måtte være nødvendige for at udføre arbejderne og samtidig muliggøre fortsættelse af afgræsningen. Endvidere ønsker ko- og fåregræsserforeningens medlemmer vished om, at de kan fortsætte deres virke og har græsningsmulighed for deres dyr. Foreningen mener, at det ikke vil være muligt fortsat at have dyr på engen til afgræsning af området, hvis der tages areal fra området til motorvej, og at dette vil betyde, at man ikke længere kan holde vegetationen nede.

Nogle er bekymrede for, at den grønne kile med Kystagerparken og Mågeparken, og som forbinder Hvidovre med resten af kysten mod sydvest, vil forsvinde. Enkelte oplyser, at området i forvejen er plaget af støj, og en borger mener, at støjforurening skader dyrs muligheder for at kommunikere.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Vejdirektoratet har noteret de mange input i forhold til hensyn til dyrelivet i området.

I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen vil der blive foretaget en kortlægning af eksisterende natur- og miljøforhold i området. I den forbindelse gennemføres blandt andet en række feltundersøgelser, som har til formål at kortlægge de forskellige naturværdier og arter i området, herunder §3 beskyttet natur og bilag IV-arter, herunder grønbroget tudse, som udpegede egnede steder eftersøges ved eDNA-analyser. Ved kortlægningen belyses arternes spredningskorridorer. Med udgangspunkt i kortlægningen vil det herefter blive vurderet i henhold

til miljølovgivningen, om der sker påvirkninger af miljøet og naturen i forbindelse med vejprojektet. Påvirkningsgraden vil blive vurderet i forhold til det enkelte fagtema og der vil blive vurderet og foreslået om afværgeforanstaltninger af uundgåelige påvirkninger er nødvendige. Afværgeforanstaltninger kan for eksempel være ved at etablere og/eller forbedre faunapassager. Det kan også være ved at etablere ny natur som erstatning for noget, som inddrages. De nødvendige foranstaltninger beskrives i miljøkonsekvensvurderingen og indarbejdes i anlægsoverslaget for vejprojektet.

I miljøkonsekvensvurderingen undersøges desuden både grundvandsforhold og områder med særlige drikkevandsinteresser mv., ligesom undersøgelser ift. afvanding og overfladevand også indgår. Der laves betydelighedsvurdering for alle målsatte vandforekomster som påvirkes af vejprojektet, i henhold til indsatsbekendtgørelsen. Desuden foretages vurderinger af påvirkningen af den økologisk tilstand i henhold til vandrammedirektivet, dvs. en vurdering af den økologiske påvirkning, herunder kemisk og biologisk påvirkning. Eventuelle påvirkninger og deraf følgende afværgeforanstaltninger vil også blive fastlagt i miljøkonsekvensvurderingen.

Skrædderholmen indgår i miljøkonsekvensvurderingen og dyre- og planteliv vil her ligeledes blive kortlagt og miljøvurderet.

Miljøkonsekvensvurderingen vil indeholde en grundig beskrivelse og vurdering i forhold til hvad en udbygning af Amagermotorvejen vil betyde for dyrelivet på Strandengen.

Under anlægsarbejderne på Amagermotorvejen vil det fortsat være muligt at have folde med kvier og får på strandengen til afgræsning af området. Ligeledes vil det være muligt efter anlægsarbejderne.



## Klimapåvirkning

Mange mener, at vejprojektet repræsenterer en unødvendig miljøbelastning, og flere ønsker, at miljø- og klimaspørgsmål vægtes tungere i vejprojektet samt i samfundsdebatter generelt. Enkelte mener, at motorvejsudbygningen står i skærende kontrast til klimamålene, og flere ønsker, at klimavenlighed indtænkes i vejprojektet, herunder i form af bidrag til grøn energi, eksempelvis ved at opstille solceller over en overdækket motorvej for at forsyne fjernvarmeproduktionen. Mange mener, at en motorvejsudbygning vil øge incitamentet til at vælge bilen fremover frem for offentlig transport.

Brøndby Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning forventer, at trafikmængderne vil stige som følge af en udbygning af Amagermotorvejen og udtrykker i den forbindelse bekymring for en følgende stigning i CO<sub>2</sub>-udledninger. Hertil føjer Teknik- og Miljøforvaltningen, at Vejdirektoratet bør undersøge mulighederne for at udbygge og udvikle den kollektive infrastruktur.

Hvidovre Kommune påpeger, at der i anlægsfasen skal holdes skarpt øje med røg, støj og møg fra arbejdet.

Avedøre Stationsby/Avedøre Boligselskab og flere borgere er bekymrede for, at CO<sub>2</sub>-udledningen vil øges som følge af vejprojektet.

Flere mener, at en eventuel udbygning af Amagermotorvejen vil medføre øget trafikal vækst samt et stort forbrug af byggematerialer, og at aktiviteter i både anlægs- og driftsfasen vil øge udledningen af CO<sub>2</sub>, hvilket vil afstedkomme en stor klimabelastning – endda i en periode med materialeknaphed. En borger spørger, hvilke tiltag der kan udligne klimabelastning fra f.eks. byggematerialer til vejprojektet.

Industri- og Grundejerforeningen Avedøre Holme ønsker en udbygning af Amagermotorvejen og påpeger, at den forbedrede trafikafvikling vil have stor klimamæssig betydning, da færre køretøjer vil holde i tomgang.

## Vejdirektoratets bemærkninger

Klimapåvirkning og reduktion af emissioner fra trafikken og anlægsarbejdet er et væsentligt fokusområde i miljøkonsekvensvurderingen.

Der udarbejdes beregninger af vejprojektets CO<sub>2</sub> aftryk.

Bæredygtighed indgår generelt i miljøkonsekvensvurderingen bl.a. med henblik på identifikation af tiltag, nye materialer, byggemetoder m.v., der kan have en reducerende effekt på klimabelastningen og andre påvirkninger.

## Stormflodssikring

Danmarks Naturfredningsforening (DN) mener, at Vejdirektoratet bør se på muligheden for en tunnelloøsning under Kalveboderne, som også indtænker nødvendigheden af den fremtidige

etablering af klima-stormflodssikring af Kalveboderne, som ifølge DN bedst sikres ved at lukke indløbet ved Kalvebodbroerne.

Grundejerforeningen Strandholm savner overvejelser om klima og miljø, klimasikring samt stigende havvand og stormflodssikring i det fremlagte materiale og mener, at motorvejen allerede i dag ligger lavt terrænet. Konkret foreslår Grundejerforeningen Strandholm, at der etableres diger, bassiner samt sluser under Kalvebodbroerne. Andre borgere mener også, at stormflodssikring bør indtænkes i vejprojektet, herunder med sluse, diger og porte, så Kalveboderne kan lukkes af under stormflod – og eventuelt ved at fjerne de nuværende høje broer og erstatte dem med lavere broer.

Flere borgere opfatter kystsikring af Hvidovre Syd og Københavns Havn som en bunden opgave, der skal udføres indenfor en årrække som følge af den globale opvarmning, og mange mener, at denne kystsikring bør samtænkes med en eventuel udbygning af motorvejen, og at der kan være store besparelser forbundet hermed. En borger opfordrer Vejdirektoratet til at gå i samarbejde med kommunerne om et højvandslukke ved Kalvebodbroerne.

En borger foreslår, at der etableres et vandkraftværk under motorvejen, som kan udnytte vandets gennemstrømning til gavn for grøn strøm, og mener, at vandet kan føres under motorvejen igennem rør, som kan lukkes helt af i tilfælde af stormflod.

#### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Stormflodssikring af landområderne omkring Kalveboderne ligger ud over Vejdirektoratets kommissorium og varetages af andre myndigheder, som Vejdirektoratet løbende er i dialog med. Emnet vil derfor ikke indgå i miljøkonsekvensvurderingen.

## Vej- og trafikforhold

Vejdirektoratet har modtaget hørings svar, der berører både konkrete strækninger og generelle trafikforhold, herunder påvirkningen af bløde trafikanter.

Enkelte borgere mener, at den påtænkte udbygning af motorvejen vil afhjælpe de trafikale problemer på Amagermotorvejen, mens langt flere undrer sig over nødvendigheden af vejprojektet. Mange borgere mener, at man blot flytter trængselsproblemet til andre lokationer, og en borger fremhæver den tidligere gennemførte udbygning af Køge Bugt Motorvejen som eksempel på dette. Flere mener i forlængelse heraf, at man generelt bør genoverveje, hvordan trafikale udfordringer omkring hovedstaden bedst løses, samt at en udbygning af motorvejen ikke vil lette trafikpresset mod København C, men blot flytte problemet, da indfaldsvejene (bl.a. O2) ikke kan udbygges tilsvarende. Mange mener tilsvarende, at der om få år igen vil blive behov for at udbygge motorvejen, hvis ikke man tænker i alternative løsninger. I den forbindelse efterspørger nogle borgere eksempler på, at udbygningen af motorvejen ikke blot medfører mere vejtrafik, fordi flere fristes til at fravælge kollektiv trafik og i stedet vælger bilen. Mange mener, at beboere i Hvidovre får begrænset eller slet ingen gavn af vejprojektet, men derimod at vejprojektet gør skade lokalt. En borger beder Vejdirektoratet forklare, i hvilken grad transporttiden reduceres med den øgede kapacitet.

Flere fremhæver, at der er kommet mere trafik i området de senere år, også i weekender og på helligdage, og at myldretiderne er længere, blandt andet fordi mange pendlere og især håndværkere kører tidligere afsted om morgenen for at undgå trafikforsinkelser. Dermed er også støjen steget og udbredt over længere perioder.

Enkelte fortæller, at der kun opstår kø på Kalvebodbroerne i forbindelse med trafikuheld. En borger mener, at de trafikale problemer kun gælder i myldretiderne, og at man derfor fremfor en milliardinvestering i motorvejsudbygning hellere skulle ændre på lokale udkørselsforhold/fordeling fra Ørestaden samt ændringer i kørevaner, der ifølge den pågældende borger kunne spare samfundet for mange trafikuheld og relaterede udgifter.

En borger mener, at vejprojektet alene skyldes, at der undertiden er kø i myldretiderne og oplyser, at der resten af dagen ingen trafikpropper er på strækningen, samt at biler endda kan køre hurtigere end det tilladte uden problemer. Samme borger påpeger endvidere, at der allerede findes to frakørsler, der leder til Avedøre Holme, og at disse er langt fra så belastede som andre i myldretiden, samt at disse frakørsler må kunne klare en yderligere belastning ved fremtidig udbygning af bl.a. Stamholmen.

En borger mener, at trafikale problemer ikke skyldes, at Amagermotorvejen kun har seks spor, men derimod de mange sammenfletninger, og at problemerne ikke løses ved at lave en flaskehals i begge ender.

Nogle borgere mener, at Kalvebodbroerne vil blive en flaskehals og i sidste ende ikke give det flow i trafikken, som nogle forventer. Andre mener, at en inddragelse af nødsporene vil give tættere kørsel samt mindske fremkommeligheden for beredskabets udrykningskøretøjer.

En borger påpeger, at Danmarks største trafikudfordring er mangel på intelligent trafikstyring, og at dette element ikke er indtænkt i det fremlagte vejprojekt. I tilgift mener samme borger, at kontrolleret tilkørsel ved sammenfletninger ville kunne løse meget og peger mod et område med dobbeltopstregtet motorvej ved Odense som eksempel på, hvordan man reducerer vognbaneskift i sammenfletningsområder.

En borger opfordrer til, at udbygningen af Amagermotorvejen kommer til at omfatte en ombygning af motorvejskrydsene ved Avedøre og Brøndby af hensyn til trængsel og flow i disse kryds, navnlig for den trafik, der kommer fra Amagermotorvejen og skal videre i nordgående retning af Motorring 3. I modsat fald er der risiko for, at man ikke opnår den ønskede effekt på den vestgående del af Amagermotorvejen. Samme borger foreslår desuden en analyse af ramperne, der i østgående retning forbinder Holbækmotorvejen (Rute 21) med Motorring 3 sydgående (E47) og videre til Køge Bugt Motorvejen vestgående (E20/E47).

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Med aftale om Infrastrukturplan 2035 blev det besluttet, at Amagermotorvejen skal udbygges med parallelramper, kørsel i nødspor m.v. I miljøkonsekvensvurderingen undersøges bl.a. de trafikale og samfundsøkonomiske effekter af vejprojektet inklusive til- og frakørsler, samt rampekryds. Dertil anvendes OTM (trafikmodel for hele hovedstadsområdet). Ved hjælp af OTM er det muligt at beregne, hvor meget trafik den udbyggede motorvej vil tiltrække i fremtiden og hvor meget rejsetid trafikanterne samlet set vil spare. Desuden kan det beregnes, hvor mange ture der overflyttes fra/til andre transportformer og hvor meget det samlede trafikarbejde vil stige. Endvidere kan det ses, hvordan trafikbelastninger på de tilstødende og omkringliggende veje vil ændre sig. Trafikmodelberegninger gennemføres for årene 2030 og 2040.

Ud fra OTM-resultater vil der blive gennemført kapacitetsanalyser for både nuværende og eventuelle nye tilslutningsanlæg med henblik på at få den mest effektive trafikafvikling. Tilsvarende vil der være særlig fokus på optimeringen af grænsefladerne til Motorring 3/Køge Bugt Motorvejen og Øresundsmotorvejen/ København Centrum-forbindelsen. Det gælder ligeledes den nævnte overgangsstrækning mellem motorvejskryds Brøndby og motorvejskryds Avedøre, hvor det store antal ind- og udfletninger giver fremkommelighedsproblemer.

### **Trafikberegninger og -forudsætninger**

Danmarks Naturfredningsforening (DN) mener, at den planlagte udbygning af Amagermotorvejen blot vil flytte de trafikale problemer, medmindre kapaciteten på Motorring 3 og Øresundsmotorvejen markant forøges. DN mener i forlængelse heraf, at disse afledte effekter også skal indgå i overvejelserne og analysen af konsekvenserne af en udbygning af Amagermotorvejen.

Dansk Industri (DI Transport) er grundlæggende positive over for udbygning af Amagermotorvejen og forbedring af vejadgangen til Avedøre Holme, med de muligheder det giver for lokalområderne, for etablering af projektet *Holmene* og for Hovedstadsområdet i form af forbedret tilgængelighed og robusthed i infrastrukturen. DI bemærker hertil, at øget kapacitet på strækningen kan have afledte konsekvenser for de omkringliggende motorvejsstrækninger – Øresundsmotorvejen og

Motorring 3 – og opfordrer til, at det allerede planlagte tætte samarbejde mellem de tre projekter med henblik på at fastlægge grænseflader, trafikale forudsætninger, trafikafvikling og anlægslogistik udvides til også at omfatte de trafikale effekter, hvis projekterne ikke anlægges eller bliver udskudt.

Brøndby Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning påpeger, at der endnu ikke er truffet beslutning om en udvidelse af erhvervsområdet ved Avedøre Holme, der figurerer som argument for udbygning af Amagermotorvejen – og at forskellige trafikscenarier derfor bør beskrives i miljøkonsekvensvurderingen.

Det Konservative Folkeparti i Hvidovre (KFH) er ikke enige i Vejdirektoratets antagelser om, at en stor del af de trafikanter, der i dag vælger alternative ruter, fremover vil vælge E20. KFH mener i stedet, at flere trafikanter vil søge over Hvidovre, hvis man udbygger motorvejen. Endvidere undrer KFH sig over, at motorvejen foreslås udbygget, når Vejdirektoratet allerede i dag forudser flaskehalsproblemer ved Kalvebodbroerne, også efter en eventuel udbygning af Amagermotorvejen.

Nogle mener, at de fremlagte beregninger baserer sig på fejlagtige antagelser om trafikmængde, og at det er tvivlsomt, om der er et reelt behov for mere kapacitet på Amagermotorvejen. Enkelte henviser til stigning i hjemmearbejde som en manglende faktor. I forlængelse heraf spørger en borger, hvordan Vejdirektoratet har justeret sine beregninger af kapacitetsbehovet for motorvejsspor, efter at folketinget i april 2022 har vedtaget nye og mere fleksible regler for arbejdstid udført fra hjemmet.

En borger er skeptisk overfor Vejdirektoratets løsningsforslag om at øge kapaciteten ved at anlægge to lokalgader langs motorvejen med to ekstra kørespor, idet den pågældende borger mener, at lokalgader vil gøre det attraktivt for bilisterne på motorvejen at anvende lokalgaderne til smutvejskørsel, men samtidig vil øge antallet af biler, der skal flette ind på motorvejen og dermed skabe grobund for øget vejvrede. Samme borger mener endvidere, at trafikledelsessystemer langs motorvejen ikke vil have effekt.

En borger mener, at det burde være undersøgt bedre i forundersøgelsen, at trafiktætheden på Amagermotorvejen i dag ikke skyldes kø ved frakørsel 21 Avedøre Holme eller frakørsel 22 Gl. Køge Landevej, men udelukkende det forhold, at Motorring 3 samt Kalvebodbroerne og Amagersiden af Amagermotorvejen er overbelastede. I forlængelse heraf mener en anden borger, at en udbygning af Amagermotorvejen vil skabe mere kø på Motorring 3 og Øresundsmotorvejen.

Grundejerforeningen Strandholm mener, at det ikke er ordentligt beskrevet og forklaret, hvordan nye fordelingsveje trafikmæssigt skal fungere med trafikken henover Kalvebodbroerne og påpeger, at en løsning med fordelingsveje i denne skala hidtil er uprøvet i Danmark, og derfor må betragtes som et pilotprojekt. Grundejerforeningen Strandholm mener i forlængelse heraf, at vejprojektet ikke synes egnet sig et tætbebygget område og undrer sig over, at man udbygger motorvejen vest for Kalvebodbroerne til 10 kørebaner, når det ikke er muligt at lede den samme trafik over Kalvebodbroerne, da denne kun udbygges med 2 spor og endda med mindre bredde på kørebanerne.

## Vejdirektoratets bemærkninger

I OTM (trafikmodel for hele hovedstadsområdet) indgår alle infrastrukturprojekter fra Infrastrukturplan 2035, herunder en udbygning af Motorring 3 og Øresundsmotorvejen, og der anvendes i videst muligt omfang ensartede beregningsforudsætninger.

Med OTM er det muligt at beregne hvor meget trafik den udbyggede motorvej vil tiltrække og hvilke ændringer det vil medføre på det omkringliggende vejnet.

I OTM er det forudsat, at trafikanten vælger den rute, der medfører de laveste omkostninger i forhold til rejsetid og rejselængden. Det forventes, at kapacitetsforbedringen på Amagermotorvejen vil medføre højere kørehastigheder i myldretiderne, hvilket vil få flere trafikanter til at vælge Amagermotorvejen pga. rejsetidsbesparelsen.

I OTM beregnes trafikefterspørgslen ud fra observerede kørselsmønstre og en prognose af Danmarks Statistik over udviklingen i befolkningen og antallet af arbejdspladser i hovedstadsområdet.

På nuværende tidspunkt er trafikken i store træk oppe på samme niveau, som før corona-pandemien, og trods de forbedrede muligheder for hjemmearbejde, så vurderes dette ikke pt. at give en mærkbar reduktion i trafikvæksten.

Tanken med de to nye parallelramper langs Amagermotorvejen er at adskille den gennemkørende trafik på Amagermotorvejen fra ind- og udkørende trafik. Hastigheden på parallelramperne vil blive lavere end på Amagermotorvejen, og trafikanterne vil derfor ikke opleve en tidsbesparelse ved at skifte fra motorvejen til parallelramperne og tilbage til motorvejen igen.

Hvad angår udbygningen af Avedøre Holme – projektet *Holmene* – så er dette endnu ikke besluttet, og eventuel gennemførelse vurderes at ligge så langt ud i fremtiden, at det ikke vil være retvisende at lade det indgå i trafikberegningerne. Vejdirektoratet vil i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen drøfte forudsætningerne for trafikberegningerne med Hvidovre Kommune.

## Cykel- og gangstier langs Amagermotorvejen

Hvidovre Kommune og SF Hvidovre forudsætter, at supercykelstien langs med Amagermotorvejen i Mågeparken som minimum bliver opretholdt og/eller udbygget.

En borger påpeger, at områdets cykel-/gangstier gennem flere år er blevet opgraderet og frygter, at vejprojektet vil medføre en nedgradering af disse stier. Flere udtrykker bekymring for, at cykeladgangen til Skrædderholmens rekreative muligheder skades eller forsvinder.

KFUM-spejderne i Hvidovre Syd ønsker som led i vejprojektet en gangbro/sti, som forbinder Hvidovre Havn med en sti rundt om de planlagte ni holme og påpeger, at man i dag kan gå stort set hele vejen fra Københavns centrum langs vandet til Køge undtagen strækningen fra Hvidovre Havn rundt om holmene.

Flere er generelt bekymrede for, at vejprojektet medfører lukning eller nedgradering af cykelstier, herunder supercykelstier. Nogle mener, at dette vil være i direkte strid med den grønne omstilling.

Flere borgere er bekymrede for inddragelse af nødspor samt den dobbeltrettede gang- og cykelsti på Kalvebodbroerne, og flere beklager, at en sti- og cykelforbindelse mellem Avedøre Holme og Amager Fælled, og som muliggør adgang til Skrædderholmen, ikke indgår i det fremadrettede projektarbejde. Flere borgere fremhæver, at der på nogle dage nærmest dannes trafikprop af bløde trafikanter på denne strækning, og at en omlægning af trafikårer i værste fald kan forlænge rejseafstanden med adskillige kilometer via Sjællandsbroen, ligesom tilgængeligheden til Skrædderholmens rekreative områder kan blive udfordret.

En borger er særligt bekymret for opretholdelsen af cykel- og gangstien over Kalvebodbroerne under anlægsfasen og ønsker en opgraderet og permanent løsning for gående og cyklende, da de nuværende forhold allerede i dag er utilfredsstillende.

En borger foreslår to nye spor på cykelstien og spørger, om der er lavet trafiktællinger på broen. Andre er bekymrede for sikkerheden og risikoen for ulykker, hvis man gør kørebanelene over Kalvebodbroerne smallere. En borger mener, at det ville blive tydeligt, at planerne om at inddrage nødsporene på broen ville være til gene for de lette trafikanter, hvis de blev talt med i beregningerne, da der kun er et rækværk mellem den smalle sti og de mange køretøjer på broen. Samme borger mener, at nødsporet her er med til at skabe noget afstand, så vindpust og larm fra lastbiler ikke er lige op ad de lette trafikanter, og at en inddragelse af nødsporene vil forværre trafiksikkerheden. På den baggrund foreslår den pågældende borger, at stien sideudvides til mere end minimumsbredden på 3 m. En borger ønsker, at cyklister henover Kalvebodbroerne beskyttes af en væg, så de ikke risikere at få materialer slynget i hovedet fra passerende køretøjer.

Nogle borgere er bekymrede for sikkerheden på den eksisterende cykelsti mellem Kalvebodbroerne, specifikt på den kunstige ø mellem de to broer, og navnlig når man bevæger sig i vestlig retning i mørke. Her risikerer cyklister nemlig ifølge de pågældende borgere at blive blændet af forlygterne fra de biler, der kører i modsat retning, fordi cykelstien er lagt i et niveau lidt under motorvejens, og fordi stien her er mørk. På den baggrund foreslår en borger følgende løsninger; at cykelstien hæves hen over den kunstige ø, at stibelysning indføres på hele strækningen, eller at der etableres et hegn på den kunstige ø mellem motorvejen og cykelstien. Dette bakkes op af en anden borger, som foreslår, at rækværket forstærkes og ombygges, så lette trafikanter ikke bliver blændet.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Udbygning af Amagermotorvejen vil ikke forringe stisystemet på langs eller tværs af motorvejen. Tværtimod vil det blive undersøgt om der kan etableres en bedre og mere adskilt cykelstiforbindelse langs motorvejen ved krydsningen af Kalveboderne.

Det tilstræbes at opretholde cykelstiforbindelse over Kalveboderne, og adgangen til Skrædderholmen, i hele anlægsperioden.

## Ændringsforslag og alternativer

### Nye vejforbindelser til Avedøre Holme

Mange kommentarer omhandler frakørslen ved Strandengen, herunder udformningen med sløjferamper. Mange frygter, at ramperne føres over området i højden, og at dette vil forøge støj og inddrage et betydeligt rekreativt naturareal. Grundejerforeningen Strandholm foreslår, at sløjferamperne enten helt udgår af vejprojektet eller alternativt frakørslen udformes med almindelige ramper til og fra motorvejen. Flere borgere mener, at en eventuel ny frakørsel bør ligge så langt fra beboelsesområder som muligt, dvs. så langt ud på Strandengen som overhovedet muligt. Strandby Grundejerforening og flere borgere mener, at man med fordel kunne udbygge/ombygge den eksisterende frakørsel 21 Avedøre Holme. Nogle borgere føjer hertil, at der er behov for en ny høringsrunde baseret på mere udførligt materiale, og enkelte ønsker undersøgelser angående andre veje til Avedøre Holme, f.eks. fra Brøndby. En enkelt borger er bekymret for, at sløjferamperne også kan resultere i øget lyspåvirkning fra bilernes lygter.

Technical Education Copenhagen (TEC) er grundlæggende positivt stillet over for en forbedring af vejforbindelserne til Avedøre Holme, hvor der ifølge TEC i dag er relativt ringe adgangsforhold kombineret med dårlige offentlige trafikforbindelser. TEC anfører dog, at de viste motorvejsramper mellem Jernholmen og motorvejen vil beslaglægge et stort areal tværs gennem campusområdet i både anlægs- og driftsfasen. Anlæg af disse ramper vil ifølge TEC umuliggøre undervisning i transportuddannelser på Campus Hvidovre og begrænse synergien mellem de forskellige dele af Campus Hvidovre, reducere udbygningsmulighederne, og medføre nedlæggelse af 300 parkeringspladser. TEC opfordrer derfor Vejdirektoratet til at placere frakørslen øst eller vest for Campus Hvidovre. Hvis det ikke er muligt at placere frakørslen uden for TEC's arealer, opfordrer TEC til, at der skabes en så tilfredsstillende sammenhæng som muligt mellem Campus Hvidovres dele.

Hvidovre Kommune mener, at frakørslen bør flyttes længere mod øst fra vejkrydset Stamholmen/Jernholmen, specifikt af hensyn til Technical Education Copenhagen (TEC), et af hovedstadsregionens største uddannelsessteder, som ellers risikerer at blive delt i to. Hvidovre Kommune peger på, at frakørselsramperne måske kan lægges i skellet mellem TEC og en nabovirksomhed.

Nogle borgere mener, at til- og frakørselsramper bør placeres syd for den eksisterende motorvej, da disse primært vil betjene industri i samme område – ikke mindst af hensyn til rekreative og grønne områder nord for motorvejen. En anden borger mener, at til- og frakørselsramper generelt bør være så korte som muligt.

Andre borgere foreslår, at frakørslen til Avedøre Holme etableres et godt stykke før den nuværende frakørsel, når man kører mod Amager, og at der i den modsatte retning kunne laves en ekstra bro, hvor trafik til Avedøre Holme kunne køre fra.

Flere borgere foreslår, at til-/frakørsler til holmene føres i tunneler under motorvejen, hvorfra de ledes direkte til Stamholmen.



En borger foreslår, at frakørslen fra motorvejen til Avedøre Holme holdes på Avedøre Holme-siden af motorvejen og spørger, om der kan føres ekstra motorvejsbaner rundt om Avedøre Holme i syd langs dæmningen til Brøndby Havn for tilslutning til de øvrige motorvejsspor, sådan at frakørslen kan etableres på Avedøre Holme.

En borger foreslår, at man ombygger tilkørslen i syd ved Brøndby Havn og bruger Kystholmen som omfartsvej for lastbiler samt gør krydset til den centrale vej til Avedøre Holme, så lastbiler ledes ud på Kystholmen, mens mindre køretøjer fortsætter på Stamholmen. Hertil foreslår den pågældende borger, at der opsættes chikaner, så lastbiler ikke kan komme ind i rundkørslen, men skal tilbage til krydset i syd.

Enkelte mener, at man slet ikke bør lave nye frakørselsramper, men i stedet ombygge eksisterende vejforbindelser til Avedøre Holme, og at det skal inkludere støjsikring.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Vejdirektoratet har igennem konkretiseringen af vejprojektet fundet, at løsningen med rampe gennem TEC på Avedøre Holme og dertil hørende sløjferampe ud over Strandengen, ikke er en løsning der arbejdes videre med.

Der vil i miljøkonsekvensvurderingen blive undersøgt alternative løsninger, som kan forbedre vejforbindelsen mellem Amagermotorvejen og Avedøre Holme. Det gælder såvel nye til- og frakørsler som opgradering af eksisterende tilslutningsanlæg. De fremførte forslag og bemærkninger vil blive vurderet i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen.

### **Ombygning af eksisterende tilslutningsanlæg 21 Avedøre Holme og 22 Gl. Køge Landevej**

En borger foreslår, at man ombygger den eksisterende frakørsel ved at nedlægge fortov og cykelsti fra Avedøre Havnevej-broen og helt hen til rundkørslen for at give bedre trafikflow og plads til flere spor i begge retninger hele vejen. Samme borger foreslår, at man kunne etablere et dynamisk ruderanlæg eller dobbelte svingbaner på frakørslerne og på tilkørslerne. Endvidere foreslår den pågældende borger en let bro til cykler og fortov højre og venstre om Boye Niensens Hus på Stamholmen, som fjerner bløde trafikanter fra rundkørslen og øger sikkerheden. Også andre borgere fremsætter forslag om dynamisk ruderanlæg ved TSA 21 Avedøre Holme.

En borger foreslår, at man fjerner den del af Boye Niensens Hus på Stamholmen, som spærrer for tilkørslen til Avedøre Holme og deler kontorbygningen i to separate bygninger for at skabe plads til udbygning af eksisterende ramper og vejforbindelser til Avedøre Holme.

En borger mener, at der bør kigges grundigere på nuværende til- og frakørselsforhold til Avedøre Holme for at aflaste Gl. Køge Landevej og Avedøre Havnevej og mener, at en vejændring ved Avedøre og Brøndby Havn må være at foretrække, da der her er mulighed for tunnel eller broer, der kan håndtere trafikken uden lysreguleringer samt flere rundkørsler på Avedøre Holmes veje.

En borger påpeger, at Gl. Køge Landevej er hårdt belastet af trafik fra Avedøre Holme ved fra- og tilkørslerne, navnlig krydset ved Avedøre flyveplads, hvor Stamholmen møder Gl. Køge Landevej, samt broen over motorvejen. Den pågældende borger foreslår derfor en til- og frakørsel fra Avedøre Holme, så trafikken ikke skal via Gl. Køge Landevej. Tilsvarende foreslår samme borger, at Gl. Køge Landevej gøres 2-sporet, som den er både før og efter Hvidovre, for at tvinge trafikken ned på motorvejen og for at beboerne på Gl. Køge Landevej mellem krydset ved Byvej og krydset ved Stamholmen ikke skal vende ved de to kryds.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Der vil i miljøkonsekvensvurderingen blive undersøgt alternative løsninger, som kan forbedre vejforbindelserne til og fra Amagermotorvejen. Det gælder såvel nye til- og frakørsler som opgradering af rampekrydsene i eksisterende tilslutningsanlæg. De fremførte forslag og bemærkninger vil blive vurderet i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen.

### **Tunnel under Kalveboderne og overdækning af motorvejen**

Mange foreslår en hel eller delvis overdækningsløsning på Sjællandssiden, eventuelt kombineret med en tunnel under Kalveboderne.

Mange fremhæver, at en overdækket motorvej både kan nedbringe støj og give mulighed for mere natur ovenpå de overdækkede vejarealer, samt at der vil være mulighed for at opsætte solceller på en tildækket motorvej. Grundejerforeningen Strandholm mener, at hele vejstrækningen langs Avedøre Holme bør overdækkes med parklignende områder/arealer, som forbinder Hvidovre med Holmene.

En borger foreslår, at man i stedet for en motorvejsudbygning bruger budgettet på grønne tiltag og føjer hertil, at der med fordel kan opsættes solceller, som vil kunne levere strøm til omkring 9.000 husstande – cirka 35 % af husstandene i Hvidovre – og at disse solceller eventuelt kan placeres ovenpå en nedgravet vejføring.

En borger mener, at det bør være enkelt at lægge søjleunderstøttet tag på motorvejen, og at tunnelloøsning som erstatning for Kalvebodbroerne vil være mere rentabel end en sideudvidelse og afskærmning af den nuværende.

Nogle påpeger med henvisning til Kalvebodbroerne, at det er vanskeligt at støjdampe trafik på broer. Eksempelvis ønsker grundejerforeningen Strandvang og Sammenslutningen af grundejerforeninger i Hvidovre Kommune (SGH), at Kalvebodbroerne erstattes af en tunnel med direkte adgang til Avedøre Holme. Flere mener, at det måske nok er dyrt på den korte bane at etablere en tunnel under Kalveboderne, men at gevinsterne er store for både borgere og stat på den lange bane. En borger føjer hertil, at en overdækket motorvej vil øge efterspørgslen på boliger i området, gøre boligpriserne mere robuste samt stabilisere købekraften og investeringslysten i området.

Gruppen "Stop støjforureningen i Hvidovre Syd" (SSHS) mener, at man ved etablering af en tunnel bør overveje en ny og mere direkte vejføring til Avedøre Holme, evt. til midten af Avedøre Holme,

hvis det giver en bedre fordeling af trafikken. SSHS mener, at flaskehalsproblematikker kan undgås, hvis der etableres en tunnel med samme bredde som vejene og tilføjer, at tunnel og ny vejføring kan etableres uden at forstyrre den nuværende trafik.

En borger ønsker at få undersøgt en tunnelloøsning fra motorvejsfletningen mellem Køge Bugt Motorvejen og Motorring 3 ved frakørsel 22 og frem mod Kalvebodbroerne/Ørestad C samt at lukke for frakørsel 21.

Mange ønsker en bro til bløde trafikanter mellem Amager og Hvidovre/Avedøre, og flere foreslår, at Kalvebodbroerne kan omdannes til formålet, hvis der etableres en tunnel til biltrafikken.

En borger mener, at en overdækning næppe behøver at kunne bære bebyggelse, og at en lettere konstruktion måske kan bære f.eks. solceller eller grønne arealer. En anden borger ønsker derimod en overdækning stærk nok til at bære en multihal, da der ifølge den pågældende borger er mangel på disse i Hvidovre.

En borger mener, at man bør lade sig inspirere af udenlandske overdækningsløsninger og pointerer, at man ikke må glemme de arkitektoniske forhold.

En borger mener, at man bør overdække alle motorveje i Storkøbenhavn, og at det kan gøres relativt billigt ved at opsætte to rækker spunsjern med jord i mellem samt en overdækning udført nogenlunde på samme måde, som når der laves stilladsoverdækninger til tagudskiftning af bygninger.

Mange ønsker en overdækningsløsning, hvor de overdækkede vejarealer benyttes til rekreative formål, herunder grønne arealer, græsning for dyr og opsætning af solpaneler. Enkelte nævner, at Langhøjsskolens 9.-klasseelever har bidraget til et eksempel på overdækning af motorvejen, som omfatter energiopsamling via solceller og bevarelse af rekreative områder med dyreliv samt faunapassager. En borger mener, at dette vil kunne afstedkomme et godt samspil med Avedøreværket, som kan aftage strømmen.

Grundejerforeningen Strandholm mener, at det ikke kan passe, at en overdækning af motorvejen vil koste 1 mia. kr. pr. kilometer.

En borger spørger til beregningerne for en tunnelloøsning og hvad de samfundsøkonomiske og sundhedsøkonomiske omkostninger vil være, samt hvordan vejprojektet ventes at belaste sundhedsvæsnet.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

En tunnelloøsning under Kalveboderne vurderes at ligge uden for miljøkonsekvensvurderingens rammer.

De støjmæssige effekter ved en overdækning undersøges i miljøkonsekvensvurderingen.

Hvad angår de forventede omkostninger til en tunnelloøsning under Kalveboderne, så er Vejdirektoratet bud baseret på erfaringer fra lignende planlægningsundersøgelser.

### Alternativer til vejprojektet

En borger efterspørger sammenhængen mellem det foreslåede vejprojekt, infrastrukturplan 2035 og regeringens aftale 'Et grønnere Danmark' og spørger i forlængelse heraf, hvorfor Vejdirektoratet i lyset af 'Et grønnere Danmark' ikke har overvejet andre løsninger end de to, som er præsenteret i forundersøgelsen, og hvorfor Vejdirektoratet ikke har opstillet scenarier, der tænker i helheder, herunder alternative sammenhænge mellem en udbygning af Amagermotorvejen etableringen af projektet *Holmene* med ni nye holme syd for Avedøre Holme.

En borger foreslår en deling af motorvejen, hvor man eksempelvis får fem spor fra Amager til Sjælland på den nuværende motorvej og fem spor den anden vej og foreslår, at dette kan gøres ved at omdanne Stamholmen til motorvej for så at lade de to dele løbe sammen igen. Alternativt foreslår samme borger, at de vestgående spor trækkes endnu længere ud på Avedøre Holme, f.eks. langs den nuværende kystlinje, hvorved de fremtidige øer på Avedøre Holme ifølge den pågældende borger ville være endnu bedre forbundet med det europæiske vejnet.

En borger håber, at de fire nye vejbaner bliver placeret i højre side, når man kører mod Amager og mener, at der efter Boye Niensens Hus på Stamholmen er plads til udbygningen, hvis man flytter midterrabbatten og tilføjer motorvejen et sving. Derved mener den pågældende borger, at det vil være muligt at forhindre, at den nye frakørsel kommer langt ind på Strandengen.

Danmarks Naturfredningsforening (DN) foretrækker løsningen, hvor man inddrager nødsporet til et ekstra spor i hver retning. I tilgift ønsker DN, at Vejdirektoratet undersøger muligheden for at foretage udbygningen af motorvejen på sydsiden ad den nuværende motorvej gennem Avedøre Holme frem for at inddrage arealer på nordsiden af motorvejen inden for fredningslinjerne og tæt på boligkvartererne.

En borger ønsker fire spor hver vej på hele strækningen eller i det mindste omkring sammenfletningerne på Amager, hvor Amager- og Øresundsmotorvejen mødes, samt i Hvidovre ved Køge Bugt Motorvejen og Motorring 3 – blandt andet af hensyn til sikkerheden i forbindelse med baneskift.

En borger foreslår som alternativ til udbygning af motorvejen og for at sprede trafikken, at man anlægger en ny 2-sporet motortrafikvej syd om Avedøre Holme, hvor der i dag ligger en kanal, og at denne motortrafikvej samtidig kan servicere *Holmene*.

Andre borgere foreslår, at man omlægger motorvejen, så den kommer til at løbe på ydersiden af det nuværende Avedøre Holme, og flere ligger hertil, at man i anlægsfasen vil kunne køre jord til og fra uden at genere beboere i Hvidovre Syd. Grundejerforeningen Rosendalen (GR) foreslår i samme forbindelse, at man anlægger et helt nyt motorvejsstykke på ydersiden af det nuværende Avedøre Holme, fra Amagersiden via den eksisterende bro og derfra via et nyt stykke motorvej, der drejer skråt til venstre og rundt om Avedøre Holme. GR mener, at det eksisterende

motorvejsstykke mellem Kalvebodbroerne og Brøndby kan anvendes i den tidsperiode, hvor det nye motorvejsstykke anlægges, hvorefter hele området kan udstykkes til boligområder, alternativt at Mågeparken og Strandengens rekreative områder udvides.

En borger foreslår et ændret motorvejsforløb rundt om Avedøre Holme og foreslår, at man reducerer de nuværende spor til fire, der stoppes ved Avedøre Havnevej, hvor den nuværende bro rive ned. Hernæst foreslår den pågældende borger at omlægge vejforløbet fra Gl. Køge Landevej venstre om Hvidovre Havn i en bue rundt om de nuværende Holme med 4-6 nye frakørsler og herfra i tunnel til Amager.

En borger er bekymret for, hvad en inddragelse af nødsporet i vestgående retning vil betyde i tilfælde af trafikuheld, da man her ifølge den pågældende borger ikke kan komme væk fra et eventuelt uheld og ud til en sti, sådan som man kan i østgående retning.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

De fremførte forslag og bemærkninger vil blive vurderet i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen.

Det skal dog nævnes, at Folketinget har bedt Vejdirektoratet om at undersøge en udbygning af Amagermotorvejen. Anlæg af nye veje eller omlægning af motorvejen til Avedøre Holme vurderes derfor at ligge uden for miljøkonsekvensvurderingens rammer.

### **Kollektive alternativer**

Danmarks Naturfredningsforening og flere borgere appellerer til en samtænkning af bedre kollektiv trafik, herunder fra Københavns Lufthavn og Hovedbanegården til Avedøre Holme og med park-and-ride-løsninger rundt om København, så man kan nedsætte trafikmængden på motorvejene. Flere foreslår en letbane/metro mellem København og Køge med stationer langs vestegnskommunerne kombineret med nye parkeringsmuligheder. En borger ønsker at få undersøgt, om metrosystemet kan og skal udvides til også at dække f.eks. Avedøre Holme, Friheden Station og Hvidovre Hospital. En anden mener, at trafiktætheden på Amagermotorvejen skyldes manglende offentlig transport.

Flere anfører, at privatbilismen må nedprioriteres til fordel for bedre initiativer for offentlig transport. En borger mener, at man bør undersøge en udbygning af det eksisterende net af busser og letbane ad Avedøre Havnevej for at forbedre transportmulighederne fra Friheden Station og Hvidovre Sygehus som en sandsynlig metrodestination, og at dette bør samtænkes med projektet *Holmene* om ni nye øer syd for Avedøre Holme, som forventes at skabe arbejdspladser til et stort antal mennesker. En borger foreslår i den forbindelse, at man kunne lade S-togslinje E standse på Friheden Station af hensyn til ansatte på Avedøre Holme.

Flere foreslår som alternativ til en udbygning af motorvejen, at man bør overveje en omdannelse af vejbaner til busbaner eller andre kollektive initiativer, som binder Storkøbenhavn og Sjælland bedre sammen.

En borger mener, at mange bilture på Amagermotorvejen er lokale eller pendlere til og fra Ørestad, Avedøre Holme, Fields eller Københavns Lufthavn, som ville kunne overflyttes cykler og kollektiv transport, hvis der investeres i de bæredygtige transportformer, f.eks. gennem forbedringer af de eksisterende busforbindelser med egne busbaner, særligt attraktive stoppesteder og flere cykelstier samt forbedringer af trafikikkerheden for lette trafikanter.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

I forhold til de nævnte forslag til kollektive infrastrukturprojekter i hovedstadsområdet er der tale om forslag, som i dag ikke er belyst mht. trafikale effekter eller anlægs- og driftsøkonomi. Det ligger i den forbindelse uden for såvel Vejdirektoratets myndighed som kommissoriet for miljøkonsekvensvurderingen at foretage sådanne undersøgelser.

I Investeringsplan 2035 fra juni 2021 indgår en lang række forbedringer af den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Opmærksomheden kan her henledes på bl.a. anlæg af en BRT (Bus Rapid Transport)-forbindelse fra Avedøre Holme til Gladsaxe Trafikplads, som vil forbedre den kollektive trafik i bl.a. Hvidovre. Samspelet til dette projekt og Movias projekt til forbedret fremkommelighed for busrute 500S indgår i planlægning og skitseprojektering af vejprojektet for Amagermotorvejen, herunder ombygningsplanerne for broen, der fører ved Avedøre Havnevej over Amagermotorvejen.

Amagermotorvejen er en vigtig international og national vej, der forbinder Norden og København med såvel Europa som det øvrige Danmark, udover at den også er en vigtig vejforbindelse for pendlere og virksomheder i hovedstadsområdet.

Til forslaget om at reservere en del af Amagermotorvejen til busbaner, så vurderes dette ikke realistisk set i forhold til de allerede eksisterende fremkommelighedsproblemer.

## Økonomiske forhold

De indkomne høringssvar vedrører både anlægs- og samfundsøkonomi, mulig værdiforringelse af boliger samt andre forslag, der rummer økonomiske betragtninger. De er samlet i dette afsnit for overskuelighedens skyld.

### Samfundsøkonomi

Flere borgere udtrykker undren over sammenhængen mellem konsekvenser for blandt andet natur og mennesker på den ene side og rejsetidsbesparelser på den anden. I forlængelse heraf spørger en borger blandt andet, hvor hurtigt det er nødvendigt at køre. Andre mener, at fremtidige generationers sundhed bør vægte højest ud fra et samfundsøkonomisk perspektiv. Især støj nævnes som en potentielt fordyrende udgift for det danske sundhedsvæsen, ligesom enkelte mener, at vejprojektet risikerer at påvirke børns indlæringsevne i negativ retning.

Mange mener, at det fremlagte materiale ikke repræsenterer en helhedsorienteret, fremtidssikret eller bæredygtig løsning, og at det på sigt kan vise sig at blive dyrere med en udbygning af Amagermotorvejen som foreslået.

I forlængelse heraf mener mange, at vejprojektets påvirkninger i form af især støj kan medføre betydelige fremtidige udgifter, idet mennesker kan blive syge af den stress, som støj kan medføre. Flere spørger hertil, om vejprojektet medregner den samlede pris inklusive hospitalspladser, sygedagpenge og andre forhold. En borger spørger, om eksempelvis de økonomiske, naturmæssige og menneskelige omkostninger nogensinde blive rentable og retfærdiggjort af, at nogen kan komme fem minutter hurtigere på arbejde.

Industri- og Grundejerforeningen Avedøre Holme ønsker en udbygning af Amagermotorvejen og påpeger, at trængsel på Amagermotorvejen også påvirker Avedøre Holme i form af daglig kødannelse, som forsinker transporten af gods til og fra Avedøre Holme både morgen og eftermiddag – med betydelige samfundsøkonomiske følger.

### Vejdirektoratets bemærkninger

I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen gennemføres en samfundsøkonomisk analyse, hvor Vejdirektoratet opgør så mange omkostninger og effekter knyttet til vejprojektet som muligt - i kroner og øre, så effekterne bliver sammenlignelige. I beregningerne indgår blandt andet brugereffekter i form af rejsetidsgevinster, anlægsomkostninger og gener i anlægsperioden. Derudover beregnes effekter af ændringer i uheld, støj og klimapåvirkning.

### Alternativ finansiering af støjtiltag

Grundejerforeningen Rosendalen, Gruppen "Stop støjforureningen i Hvidovre Syd" og flere borgere mener, at man bør overveje roadpricing, eventuelt i forbindelse med en tunnelloøsning, så udgifter placeres hos brugere af motorvejen.

Enkelte foreslår en tunnelloøsning under Kalveboderne, hvor projektøkonomien samfinansieres af flere parter. Flere foreslår, at den danske stat, Hvidovre kommune, borgerne i den sydlige del af Hvidovre samt private virksomheder og fonde bør gå sammen om finansieringen.

Flere mener, at en løsning med opsætning af solceller på et overdækket vejforløb vil tjene sig selv hjem med tiden, og at en sådan løsning endda kan bidrage positivt til spørgsmål om bl.a. biodiversitet og billigere energi.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Det forventes at udgifterne til vejprojektet finansieres via statskassen. Overvejelser om alternative finansieringskilder kan være relevant at overveje, men ligger uden for rammerne af miljøkonsekvensvurderingen.

### **Påvirkning af boligens ejendomsværdi**

Flere borgere venter, at en udbygning af motorvejen direkte vil medføre en værdiforringelse af deres bolig. Nogle ønsker økonomisk kompensation herfor. En borger håber eksempelvis, at forlodsekspropriation i en eller anden form må komme på tale for naboer til motorvejen, hvis vejprojektet bliver en realitet – navnlig for ejendomme tæt på den planlagte frakørsel ved Strandengen. Enkelte mener desuden, at vejprojektet vil hæmme vækst og udvikling i beboelsesområder i nærheden af projektområdet. En borger ønsker at vide, i hvilket omfang Vejdirektoratet er i dialog med grundejerforeningerne og beboerne i området om økonomisk godtgørelse i forhold til ekspropriation, og om Vejdirektoratet har indregnet dette i selve omkostningerne til udbygning af Amagermotorvejen. Samme borger mener, at eksempelvis væsentlig forøgelse af støjgener vil være at betragte som ekspropriation, og at berørte borgere skal kompenseres økonomisk. I forlængelse heraf spørger den pågældende borger, om man overhovedet har beregnet, hvad denne ekspropriation vil koste, og om man har haft taksatorer ude. Mange påpeger samtidig, at flere områder nær motorvejen allerede i dag er plaget af støjproblemer, og at dette har ført til en værdimæssig devaluering af området – bl.a. Vestvolden, Mågeparken Hvidovre Havn, Lodsparken og Hvidovre Strand nævnes. I forlængelse heraf ønsker enkelt at vide, hvad Vejdirektoratet vil gøre ved hidtidige og fremtidige økonomisk værditab som følge af motorvejsstøj.

En borger mener, at en væsentlige støjreducerende tiltag er nødvendige, hvis ikke vejprojektet skal få negativ indflydelse på Hvidovre Syds vækst, boligpriser samt tiltrækning af familier med højere indkomster og dermed skatteindtægter.

### **Vejdirektoratets bemærkninger**

Ingen af boligområderne langs Amagermotorvejen er i dag beskyttet af reel støjafskærmning. Dette vil der blive ændret markant på i forbindelse med udbygningsprojektet, som omfatter støjafskærmning ved alle boligområder, og det er Vejdirektoratets forventning, at dette vil medføre en betydelig reduktion i genepåvirkningen af de omgivende boligområder.

Ekspropriation gennemføres til erhvervelse af de nødvendige arealer til realisering af det godkendte vejprojekt. Der kan læses mere om ekspropriation på [www.vejdirektoratet.dk](http://www.vejdirektoratet.dk).



Det er også i forbindelse med ekspropriation af arealer til vejprojektet, at det vil blive vurderet, om der er grundlag for at yde erstatning for det værditab, anlægsprojektet skønnes at have påført ejendommene. Hvorvidt den såkaldte tålegrænse er overskredet, så der betales erstatning eller sker overtagelse af hele ejendommen, bliver vurderet af ekspropriationskommissionen. Det vil være konkrete vurderinger af den enkelte ejendoms forhold.