

1	INDLEDNING OG PROJEKTETS BAGGRUND	3
1.1	Indledende idé- og forslagsfase.....	3
2	GENERELLE BEMÆRKNINGER	5
2.1	Løsningsforslag	5
2.2	Sammenhæng med andre projekter	5
2.3	Trængselsproblematikken	5
2.4	Ekspropriation	6
3	STØJ.....	7
3.1	Generelt om støj ved Øresundsmotorvejen	7
3.2	Støjvolde og støjskærme.....	7
3.3	Hastighedsnedsættelse	7
3.4	Støjmodeller	8
3.5	Overdækning af øresundsmotorvejen.....	8
3.6	Slidlag	9
4	TRAFIKALE OG TEKNISKE FORHOLD	10
4.1	Tilslutningsanlæg 19 – Ørestad.....	10
4.2	Tilslutningsanlæg ved Kongelundsvejen.....	10
4.3	Nyt tilslutningsanlæg ved Amager Landevej.....	10
4.4	Tilslutningsanlæg ved Kastrupvej	11
4.5	Kastrup: Ændring af tilslutningsanlæg 16 Amager Strandvej.....	11
4.6	Kastrup: Stor rundkørsel over motorvejen.	11
4.7	Kastrup: Ny rundkørsel på Kystvejen	12
4.8	Kastrup: Frakørsel 16 fra vest til Amager Strandvej	12
4.9	Tilkørsel til Sverige fra nord på Amager Strandvej.....	13
4.10	Kastrup: Placering til tilslutningsanlæg på erhvervsområde ved lufthavnen.....	13
4.11	Kastrup: Anvendelse af P-arealer mv. til udvidelse af tilslutningsanlægget til Amager Strandvej.....	13
4.12	Kastrup: Forslag til begrænsning af trafikken - løsning af trafikknuder.....	13
4.13	Kastrup: Genoptag forkastet forslag fra foranalysen.....	15
4.14	Kastrup: Samkøring af trafiklys.....	15
4.15	Forslag vedrørende Østlig Ringvej	15
4.16	Trafikmålinger og oversigtstegninger.....	16
4.17	Forbud mod kørsel med pigdæk.....	16
4.18	Virkninger fra andre kommende projekter.....	16
4.19	Tilslutningsanlæg for østlig ringvej (havnetunnel).....	17
4.20	Trafikken på Amager Strandvej	17
5	NATUR, MILJØ OG REKREATIVE FORHOLD	18
5.1	Påvirkning af yngle- og rasteområder for bilag IV-arten grønbroget tudse.....	18
5.2	Luftforurening	18
5.3	Klimasikring.....	18

6	ANDRE EMNER.....	19
6.1	Helhedsorienteret trafikplan.....	19
6.2	Genhusning.....	19
6.3	Offentliggørelse af data	19
6.4	Miljøkonsekvensrapportens omfang	19

1 INDLEDNING OG PROJEKTETS BAGGRUND

Der blev den 28. juni 2021 indgået en aftale om Infrastrukturplan 2035 mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne. (Nye Borgerlige er dog senere udtrådt af aftalen). Som en del heraf blev der afsat midler til en udvidelse af Øresundsmotorvejen. Den del af aftalen, som omfatter fremtidens veje, støttes ikke af Enhedslisten og Alternativet.

På grundlag af Infrastrukturplan 2035 har Sund & Bælt indledt en miljøkonsekvensvurdering af udvidelsen af Øresundsmotorvejen, der beskriver og vurderer de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser af udvidelsen af motorvejen.

På store dele af Øresundsmotorvejen registreres i dag trængselsproblemer i myldretiden og omfattende kødannelse, primært på den vestlige strækning og ved tilslutningsanlægget i Kastrup. Med den prognosticerede trafikforøgelse fremover vil Øresundsmotorvejen i stadig stigende omfang fremstå som en trafikal flaskehals med kritisk trængsel.

Formålet med udvidelsesprojektet er derfor at forbedre fremkommeligheden og trafiksikkerheden på Øresundsmotorvejen ved gennemførelse af en udvidelse på de strækninger og tilslutningsanlæg, der er eller vil blive flaskehalse de kommende 15 år. Dette indebærer en udvidelse af Øresundsmotorvejen med et spor i hver retning fra Vestamager til Lufthavn Vest inkl. slidlag, en udvidelse af sammenfletningen med Amagermotorvejen, en ny parallelrampe ved Ørestad, og en udvidelse af tilslutningsanlægget til Amager Strandvej.

1.1 INDLEDENDE IDÉ- OG FORSLAGSFASE

Processen for miljøkonsekvensvurderingen blev indledt med en offentlig idé- og forslagsfase i perioden 5. maj - 7. juni 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 det formål udarbejdede Sund & Bælt en informationspjece, som kan læses her [Pjece Udvidelse af Øresundsmotorvejen \(sundogbaelt.dk\)](#)

Der blev, som led i idé- og forslagsfasen, ligeledes afholdt et borgermøde den 19. maj 2022, hvor Sund & Bælt orienterede om miljøkonsekvensvurderingen og lyttede til forslag og bemærkninger fra de mere end 200 deltagere. Borgermødet kan ses på [Borgermøde Del 1 | Get this video \(skyfish.com\)](#) og [Borgermøde Del 2 | Get this video \(skyfish.com\)](#).

Præsentationsmaterialet fra borgermødet kan ses på [oemv-borgermøde-præsentation-19-05-2022.pdf \(sundogbaelt.dk\)](#)

Der er indkommet i alt 44 bemærkninger i idé- og forslagsfasen. I de efterfølgende afsnit er alle indkomne forslag og idéer samlet i emneområder med Sund & Bælts bemærkninger hertil. Alle indkomne forslag kan læses her [anonymiserede-indkomne-idéer-og-forslag.pdf \(sundogbaelt.dk\)](#)

Når miljøkonsekvensvurderingen er tilendebragt i foråret 2023, bliver undersøgelsen offentliggjort. Der vil blive afholdt en offentlig høring af minimum otte ugers varighed, hvor alle igen har mulighed for at komme med bemærkninger. Tilsvarende vil der i høringsperioden blive afholdt endnu et borgermøde.

2 GENERELLE BEMÆRKNINGER

2.1 LØSNINGSFORSLAG

En række indkomne forslag og bemærkninger er afgivet under indtryk af, at flere af løsningsforslagene fra foranalysen – Teknisk beskrivelse [teknisk-beskrivelse.pdf \(sundogbaelt.dk\)](#) allerede er fravalgt, og at Sund & Bælt har lagt sig fast på én teknisk løsning for udvidelsen af tilslutningsanlægget ved Amager Strandvej (tilslutningsanlæg 15/16).

Sund & Bælts bemærkninger:

Beklageligvis er der under idé- og forslagsfasen opstået forvirring om, hvilke tekniske løsninger der indgår i det videre arbejde. Alle løsningsforslag (tilslutningsanlæg 15/16 A – E), som er præsenteret i foranalysen – Teknisk beskrivelse, vil blive undersøgt nærmere på lige fod med andre udarbejdede løsningsforslag. Der er altså ikke på forhånd valgt en endelig løsning. Den endelige løsning vil først blive valgt, når miljøkonsekvensvurderingen af projektet er afsluttet.

2.2 SAMMENHÆNG MED ANDRE PROJEKTER

En række af de modtagne forslag og bemærkninger vedrører projektets sammenhæng med andre infrastrukturprojekter, herunder særligt Østlig Ringvej.

Sund & Bælts bemærkninger:

Sund & Bælt er opmærksom på, at udvidelsen af Øresundsmotorvejen ikke er det eneste infrastrukturprojekt i området, men skal ses i sammenhæng med de planlagte udbygninger af Motorring 3, Amagermotorvejen, Englandsvej, Udvidelse af Københavns Lufthavn Station, etablering af vendespor ved Københavns Lufthavn Station, og en eventuel Østlig Ringvej.

Udvidelsen af Øresundsmotorvejen vil derfor blive tænkt sammen med alle ovenstående projekter. Det gælder både trafikalt, anlægsteknisk, miljømæssigt og i forhold til arealbehov og naboinformation. Konkret i forhold til miljøkonsekvensrapporten vil projekterne, indgå i vurderingen af "de kumulative påvirkninger".

2.3 TRÆNGSELSPROBLEMATIKKEN

Flere borgere udtrykker i deres høringssvar, at de er uenige i Sund & Bælts beskrivelser af trængselsproblematikken nær tilslutningsanlægget ved Amager Strandvej og peger i stedet på konkrete løsninger andre steder, hvor der i dag opstår trafikknuder og kødannelse.

Sund & Bælts bemærkninger:

Trods den relativ korte strækning, er Øresundsmotorvejen en af de vigtigste trafikforbindelser i Danmark. Det er Sund & Bælts ansvar at sikre den nødvendige kapacitet på Øresundsmotorvejen både nu og i fremtiden. Formålet med projektet er således at forbedre fremkommeligheden og trafiksikkerheden på Øresundsmotorvejen ved gennemførelse af en udvidelse på de strækninger og tilslutningsanlæg, der allerede er – eller vil blive – flaskehalse de kommende 15 år.

Af foranalyserne, og de bagvedliggende OTM-beregninger (regionalt trafikanalysesystem) fremgår det, at der vil blive trængselsproblemer i tilslutningsanlægget ved Amager Strandvej i fremtiden, uanset om Østlig Ringvej etableres eller ej,

hvorfor mulighederne for en udbygning indgår i udvidelsesprojektet. Der vil som led i miljøkonsekvensvurderingen blive gennemført en ny undersøgelse af trafikken i tilslutningsanlægget, så beslutningen om udvidelsen af tilslutningsanlægget træffes på det bedst mulige grundlag.

2.4 EKSPROPRIATION

En række forslag og bemærkninger udtrykker en alvorlig bekymring for ekspropriation af motorvejens naboer som følge af projektet.

Sund & Bælts bemærkninger:

Øresundsmotorvejen blev ved etableringen i 1990'erne forberedt til tre spor i hver retning. Det betyder, at selve motorvejen forventes at kunne udvides uden behov for permanente ekspropriationer. Midlertidige ekspropriationer til arbejdsarealer langs motorvejen vil imidlertid ikke helt kunne undgås, men vil som en del af miljøkonsekvensvurderingen blive forsøgt planlagt således, at det påvirker projektets naboer mindst muligt. De midlertidige ekspropriationer omfatter ikke bebyggelse eller tilsvarende.

Som en del af projektet planlægges en udvidelse af tilslutningsanlægget ved Amager Strandvej. En række forskellige løsninger er beskrevet i foranalysen, hvoraf de mest indgribende løsninger ikke vil kunne holdes inden for de nuværende vejarealer og derfor vil føre til permanent ekspropriation af op til 11 boliger.

De forskellige løsninger, herunder indkomne forslag, vil blive behandlet i miljøkonsekvensvurderingen, således at løsningernes gavnlige effekter på fremkommeligheden i tilslutningsanlægget, med og uden en eventuelt kommende Østlig Ringvej, kan sættes i forhold til de alvorlige konsekvenser for de berørte naboer, som nogle løsninger vil medføre.

Ekspropriation er et alvorligt indgreb og kan ikke ske uden en eksplicit lovhjemmel. Hvis det, på baggrund af miljøkonsekvensvurderingens resultater, besluttes at etablere løsninger, som medfører ekspropriation, skal projektet således vedtages ved lov, hvor der gives hjemmel til ekspropriation. Eventuelle ekspropriationer vil følge en klar og fast proces, hvor de berørte boligejeres rettigheder varetages (ekspropriationsprocesloven).

3 STØJ

3.1 GENERELT OM STØJ VED ØRESUNDSMOTORVEJEN

En række høringssvar udtrykker bekymring for det eksisterende støjniveau, hvor det oplyses, at trafikstøjen omkring Øresundsmotorvejen i forvejen ligger over den vejledende grænseværdi, samt bekymring for det kommende støjniveau, som en udvidelse af Øresundsmotorvejen forventes at medføre. Det ønskes i øvrigt oplyst, om der vil blive ansøgt om midler, der er afsat til støjreducerende tiltag i Infrastrukturplan 2035.

Sund & Bælts bemærkninger:

En udvidelse af Øresundsmotorvejen og tilhørende tilslutningsanlæg vil påvirke trafikmængderne på selve motorvejen og de tilstødende veje i området og dermed også støjforholdene i området. Der vil derfor som led i miljøkonsekvensvurderingen blive gennemført beregninger af den nuværende støj fra trafikken i området. Der vil ligeledes blive gennemført beregninger af støj fra den fremtidige trafik i området med den udvidede motorvej og tilslutningsanlæg.

Som en del af udvidelsesprojektet skal det sikres, at støjbelastningen fra trafikken på de udvidede anlæg ikke forøges i forhold støjbelastningen fra trafikken på de nuværende anlæg. Der vil således i miljøkonsekvensvurderingen blive taget stilling til behovet for støjreducerende tiltag. Udgifterne til de støjreducerende tiltag, som besluttet, vil blive afholdt som en del af anlægsbudgettet for projektet. Sund & Bælt ansøger derfor ikke om særskilte midler hertil.

3.2 STØJVOLDE OG STØJSKÆRME

Det foreslås, at der i miljøkonsekvensrapporten planlægges for bedre placering af støjvolde, idet støjen er kraftigst nord for motorvejen og på de steder, hvor de nuværende støjmure er flyttet væk fra vejen på grund af jernbanen. Det foreslås derudover at forhøje støjskærmen langs motorvejen på den nordlige side til 9 meter. Derudover spørges der til, om man vil anlægge en støjskærm langs den nye parallelrampe syd for Selinevej.

Sund & Bælts bemærkninger:

Øresundsmotorvejen og jernbanen er allerede i dag gravet flere meter ned under det oprindelige terræn, og jorden er lagt op i støjvolde på begge sider. Slutteligt er der etableret støjskærme på toppen af disse støjvolde. Som anført ovenfor, skal det som en del af udvidelsesprojektet sikres, at støjbelastningen fra trafikken på de udvidede anlæg ikke forøges i forhold støjbelastningen fra trafikken på de nuværende anlæg. Hvorvidt ovenstående kan sikres via eksempelvis støjreducerende slidlag, hastighedsnedsættelse eller højere støjskærme mod nord og støjskærme langs parallelrampen vil blive afklaret i miljøkonsekvensvurderingen.

3.3 HASTIGHEDSNEDSÆTTELSE

Flere af de modtagne løsningsforslag peger på hastighedsnedsættelse som et tiltag for at reducere støjbelastningen. Heriblandt foreslås også en løsning med hastighedsnedsættelse kombineret med opsætning af stærekasser.

Sund & Bælt bemærkninger:

Den støjmæssige effekt af lavere hastighedsgrænser på hele eller dele af motorvejsstrækningen vil blive undersøgt i miljøkonsekvensvurderingen. Opstilling af størekasser vurderes derimod at ligge uden for miljøkonsekvensvurderingens rammer.

3.4 STØJMODELLER

Det foreslås at udarbejde to støjmodeller. En støjmodel, der viser støjudbredelsen med motorvejsudvidelsen uden etablering af støjskærme, og en anden støjmodel, der viser støjudbredelsen med motorvejsudvidelsen med etablering af høje støjskærme nord for og midt for motorvejen. Det foreslås, at disse modeller sendes i en ny høring. Derudover påpeges det, at støjskærme bør være lydabsorberende.

Sund & Bælts bemærkninger:

Støjmodelleringer indgår som en del af miljøkonsekvensvurderingen, både med og uden støjreducerende tiltag. Som det indledningsvist er beskrevet, vil miljøkonsekvensvurderingen blive sendt i offentlig høring, når den er udarbejdet.

3.5 OVERDÆKNING AF ØRESUNDSMOTORVEJEN

Der er modtaget en række forslag og spørgsmål, der handler om overdækning af Øresundsmotorvejen som et løsningsforslag til støjreduktion og lokal reduktion af luftforurening. I den forbindelse peges der blandt andet på, at en overdækning ved og gennem Ørestaden har været omtalt i flere år, og at støjbelastningen på omgivelserne formentlig forhøjes ved udvidelsen af Øresundsmotorvejen. Desuden nævnes fordelene ved at lave overdækning samtidig med udvidelsen af motorvejen, hvor trafikken alligevel flyttes, bedre byliv, bedre fremkommelighed for de bløde trafikanter, plads til rekreative områder m.v.

Københavns Kommune gør i deres forslag opmærksom på, at der bliver udarbejdet en foranalyse for en overdækning, hvor der vil blive indledt dialog og samarbejde med Sund & Bælt samt andre aktører som By & Havn.

Sund & Bælts bemærkninger:

Sund & Bælt har i forbindelse med etableringen af Øresundsmotorvejen i 1990-erne etableret overdækning af både jernbanen og Øresundsmotorvejen igennem Tårnby, og har gode erfaringer med såvel den støjreducerende effekt som den udnyttelse af arealerne, der kan ske oven på en overdækning. Sund & Bælt ser derfor frem til dialogen og samarbejdet med Københavns kommune om kommunens foranalyse.

Som det er redegjort for ovenfor, skal det som en del af udvidelsesprojektet sikres, at støjbelastningen fra trafikken på de udvidede anlæg ikke forøges relativt i forhold til støjbelastningen fra trafikken på de nuværende anlæg med den fremskrevne trafiktilvækst. Der vil således i miljøkonsekvensvurderingen blive taget stilling til behovet for støjreducerende tiltag.

Det vurderes umiddelbart, at hastighedsnedsættelse på strækningen, yderligere støjværn og støjreducerende slidlag alene eller i kombination vil kunne reducere støjen tilstrækkeligt i forhold til målsætningen, men en overdækning vil sammen med andre støjreducerende tiltag indgå i miljøkonsekvensvurderingen, og det

støjreducerende potentiale vil blive vurderet i forhold til teknik, økonomi, arealbehov, trafiksikkerhed mv.

3.6 SLIDLAG

Der er modtaget spørgsmål vedrørende hvilken type af slidlag, der tænkes anvendt, herunder om man vil anvende typen "Støjreducerende tyndlagsbelægning", samt hvem der i fremtiden varetager vedligehold af slidlaget. Derudover foreslås asfaltslidlagets støjreducerende effekt over tid, slidlagets holdbarhed, samt vedligehold af slidlaget ligeledes undersøgt i miljøkonsekvensvurderingen.

Sund & Bælts bemærkninger:

Det er Sund & Bælts opgave at vedligeholde slidlaget på Øresundsmotorvejen. Det er ikke på forhånd fastlagt, hvilken type asfalt der skal anvendes. Valget af slidlaget vil indgå i de vejtekniske overvejelser. Anvendelse af støjreducerende slidlag er et af de værktøjer, der kan blive taget i anvendelse for at nedbringe trafikstøjen fra Øresundsmotorvejen.

Sund & Bælt er opmærksom på, at effekterne af støjreducerende slidlag er aftagende over en årrække. Dette forhold indgår i støjberegningerne, som gennemføres efter gældende praksis.

4 TRAFIKALE OG TEKNISKE FORHOLD

4.1 TILSLUTNINGSANLÆG 19 – ØRESTAD

Det påpeges, at man bør inkludere tilslutningsanlæg 19 i projektet og lave en ringvej, der fører over til Tycho Brahes Allé.

Sund & Bælts bemærkninger:

Forslaget vurderes som værende uden for miljøkonsekvensvurderingens område. Forslaget er videresendt til Københavns Kommune.

4.2 TILSLUTNINGSANLÆG VED KONGELUNDSVEJEN

Det foreslås at etablere et tilslutningsanlæg ved Kongelundsvejen for at lette presset på de andre tilslutningsanlæg.

I et andet løsningsforslag påpeges, at en tilslutning ved Kongelundsvej vil tiltrække flere trafikanter på lokalvejen, som er en kolonihave-/parcelhusvej. Derfor foreslås det, at en sådan tilslutning alene bør udføres, hvis den eksisterende bussluse fjernes, og vejen etableres som en blind vej.

Sund & Bælts bemærkninger:

Løsningen søger primært at aflaste det eksisterende tilslutningsanlæg 19. Trængselsproblemerne i tilslutningsanlæg 19 er begrundet i trængsel på motorvejen og ikke selve tilslutningsanlæggets udformning. Et nyt tilslutningsanlæg til Kongelundsvej vil derfor ikke medføre større reduktion i trængslen omkring Øresundsmotorvejen.

Den relativt korte afstand mellem tilslutningsanlæggene 18 og 19 samt Kongelundsvej kan give anledning til nedsat kapacitet og øge risikoen for uheld på grund af vognbaneskift. Der er ligeledes mangel på plads mellem eksisterende jernbane og motorvejen, som vil medføre væsentlige anlægsomkostninger, da der vil blive behov for at flytte hele motorvejen eller jernbanen nogle meter sidelæns.

Der er igangsat et projekt til udvidelse af kapaciteten på tilslutningsanlæg 18 (Englandsvej), og der er ikke konstateret trængselsproblemer som følge af for lille trafikkapacitet ved tilslutningsanlæg 19 (Center Boulevard).

Det vurderes, at et nyt tilslutningsanlæg til Kongelundsvej ikke medvirker til løsning af de fremkommelighedsproblemer, der i dag opleves på Øresundsmotorvejen. Derfor indgår dette forslag ikke i det videre arbejde med miljøkonsekvensvurderingen.

4.3 NYT TILSLUTNINGSANLÆG VED AMAGER LANDEVEJ

Der er modtaget en række forslag om at tilføje et nyt tilslutningsanlæg ved Amager Landevej. Forslagene begrundes med, at et sådant anlæg vil kunne tage en del af den trafik, som kommer fra Amager Strandvej, og at det kan udføres uden behov for ekspropriation. Der efterspørges en oversigtstegning for en mulig løsning af ramper ved Kongelundsvej og Amager Landevej midt i Øresundskorridoren, og som kan vise, at ekspropriation kan undgås.

Det påpeges i øvrigt i et forslag, at sløjfningen af tilkørslen til motorvejen fra Amager Landevej har medført en voldsom trafikbelastning af ruten Sirgræsvej - Alleen - Kastruplundgade - Skøjtevej.

Sund & Bælt bemærkninger:

Løsningsforslag om vestvendte ramper fra Amager Landevej har tidligere været undersøgt i forbindelse med forundersøgelsen. Afstanden mellem den østvendte rampe på tilslutningsanlæg 18 og den vestvendte rampe på Amager Landevej er meget kort, hvilket kan give anledning til trafiksikkerhedsproblemer ved udfletning. Forslaget viderebehandles i miljøkonsekvensvurderingen.

4.4 TILSLUTNINGSANLÆG VED KASTRUPVEJ

Det foreslås i en række høringssvar, at Kastrupvej, som er den oprindelige hovedfærdselsåre til og fra lufthavnen, med fordel kunne forsynes med tilslutningsanlæg til motorvejen. Kastrupvej er en bred vej med cykelsti i hver side, der går midt gennem Amager og stopper ved jernbanen foran motorvejen. Løsningsforslagene begrundes blandt andet med, at man dermed kan reducere trafiktrykket på Amager Strandvej og i øvrigt, at der ikke er behov for ekspropriationer, idet man alene vil genere nogle fodboldbaner.

Sund & Bælts bemærkninger:

Kastrupvej er placeret ved tilslutningsanlæg 17, hvor jernbanen krydser under motorvejen. En tilslutning til Kastrupvej kommer således til at ligge ved siden af ramperne fra Lufthavn Vest, som mod vest er klemt inde imellem jernbanen og motorvejen, og fra vest er klemt inde mellem P-husene på Lufthavnens arealer og motorvejen.

De nye østvendte ramper fra Kastrupvej til motorvejen skal tilkobles motorvejen på broen, der fører jernbanen under motorvejen.

Teknisk vil løsningsforslaget blive meget omkostningstungt, og pladsmæssigt vil der være store udfordringer. Forbedringerne af fremkommeligheden på de eksisterende tilslutningsanlæg, som følge af dette forslag, vurderes at være begrænsede og vil ikke kunne erstatte tiltag på de andre tilslutningsanlæg. De trafiksikkerhedsmæssige udfordringer ved dette forslag vurderes at være for omfattende til at kunne opretholde det nuværende trafiksikkerhedsmæssige niveau. Løsningsforslaget undersøges derfor ikke nærmere.

4.5 KASTRUP: ÆNDRING AF TILSLUTNINGSANLÆG 16 AMAGER STRANDVEJ

En borgergruppe har foreslået en alternativ tilslutning til Amager Strandvej, hvori der etableres en bro øst for Cirklen (pladsen ved Netto, Circle K og McDonald's) fra Kystvej hen over jernbanen og motorvejen til det nuværende nordlige kryds mellem motorvejsramperne og Amager Strandvej. Derudover indeholder forslaget en ny fly-over umiddelbart vest for Amager Strandvejsbroen. Den skal føre trafikken fra Sverige og en eventuel Østlig Ringvej over motorvejen, jernbanen og parkeringspladsen ned til lufthavnens østlige rundkørsel

Sund & Bælts bemærkning:

Forslaget viderebehandles i miljøkonsekvensvurderingen.

4.6 KASTRUP: STOR RUNDKØRSEL OVER MOTORVEJEN.

Der foreslås en stor rundkørsel placeret oppe over motorvejen, som inddrager Amager Strandvej, rundkørslen ved Lufthavn Øst og Kystvejen. Fra Kystvejen etableres en ny broforbindelse over jernbanen og motorvejen frem til frakørselsrampen fra Sverige. Til Københavns Lufthavn laves et tilslutningsanlæg, hvor med store dele af det eksisterende vejnet kan benyttes, og suppleres med en rundkørselsvej. Forslagsstiller påpeger en række fordele ved denne løsning, heriblandt, at der ikke eksproprieres, ensrettet kørsel, ingen lyssignaler mv.

Sund & Bælts bemærkninger:

Forslaget undersøges nærmere i miljøkonsekvensvurderingen.

4.7 KASTRUP: NY RUNDKØRSEL PÅ KYSTVEJEN

Der er modtaget løsningsforslag, der specifikt vedrører forslag til undgåelse af trængselsproblemer ved den østlige del af lufthavnen. Løsningsforslaget indeholder ny rundkørsel på Kystvejen, omlægning af cykelsti fra Dragør, 3 - 4 spor på ny bro, nedlæggelse af lyskryds ved Amager Strandvej, flytning af tilkørsel mod Sverige, lukning af eksisterende bro, flytning af indkørsel til Cirklen og eventuel nedlæggelse af branddam.

Forslagsstilleren bemærker, at løsningsforslagets fordele består i, at der ikke sker ændringer for eksisterende bebyggelse, og at størstedelen af arbejdet kan udføres, mens trafikken stadigt afvikles som nu. Som ulempe påpeges, at forslaget medfører bro over to togspor og motorvej.

Der er modtaget indlæg, der påpeger, at det er centralt, at lufthavnen og det østlige område har en god og velfungerende opkobling til Øresundsmotorvejen, for at sikre en god passagerservice og en god infrastruktur for vare- og logistiktransport i fremtiden. Konkret er den østlige del af lufthavnen den vigtigste forbindelse i denne sammenhæng, hvorfor det foreslås at etablere en fly-over fra Kystvejen til motorvejen.

Sund & Bælts bemærkninger:

Disse løsningsforslag vil umiddelbart ikke afhjælpe de nuværende eller fremtidige trafikale udfordringer i de to signalanlæg ved Amager Strandvej på broen over motorvejen. Løsningen vil ligeledes ikke ændre på fremkommeligheden på motorvejen. Løsningsforslaget kræver, at der udføres en ny brokrydsning over jernbane og motorvejen.

Teknisk vil løsningsforslaget møde meget store udfordringer med at få broerne højt nok op over jernbanesporene og derefter få dem ned til motorvejen. Samtidig bliver det meget lange og dermed dyre broer. På grund af den manglende trafikale effekt og de tekniske udfordringer/væsentlige anlægsomkostninger er løsningsforslaget fravalgt og vil ikke blive undersøgt nærmere.

4.8 KASTRUP: FRAKØRSEL 16 FRA VEST TIL AMAGER STRANDVEJ

Det er modtaget en række løsningsforslag vedrørende frakørsel 16, herunder at frakørslen forbedres og ændres, og at frakørslen udvides til 3 spor.

Sund & Bælts bemærkninger:

En udbygning af frakørselsrampe 16 alene vil ikke afhjælpe trængslen i tilslutningsanlægget, da hovedårsagen til trængselsproblemerne er i det nordlige kryds. Hvis trængselsproblemerne i dette kryds fjernes, vil en udvidelse af frakørslen formentlig blive nødvendig. Forslaget indgår derfor i behandlingen af andre forslag i miljøkonsekvensvurderingen.

4.9 TILKØRSEL TIL SVERIGE FRA NORD PÅ AMAGER STRANDVEJ

Det foreslås at etablere en tilkørsel til Sverige fra Kastrup via et nyt loop over den eksisterende lufthavnsparkeering.

Sund & Bælts bemærkninger:

Løsningen søger primært at aflaste den eksisterende rundkørsel ved lufthavnen. Forslaget vil ikke løse nuværende eller fremtidige trafikale udfordringer i de to signalanlæg på Amager Strandvej-broen over motorvejen. Løsningen vil ikke ændre på fremkommeligheden på motorvejen. Løsningsforslaget medfører en ny bro-konstruktion over eksisterende afkørselsrampe og jernbane inkl. den kommende Ny Kastrup Lufthavn Station.

Teknisk vil løsningsforslaget ikke kunne gennemføres kote- og pladsmæssigt, da en sådan bro vil skulle krydse over eksisterende afkørselsrampe og jernbane og efterfølgende skulle ned under den eksisterende Amager Strandvej-bro. På grund af den manglende trafikale effekt og de tekniske udfordringer/væsentlige anlægsomkostninger er løsningsforslaget fravalgt og vil ikke blive undersøgt nærmere.

4.10 KASTRUP: PLACERING TIL TILSLUTNINGSANLÆG PÅ ERHVERVSOMRÅDE VED LUFTHAVNEN

Det foreslås, at tilslutningsanlæg kunne placeres på de matrikler, hvor der i dag ligger Netto, Circle K og McDonald's (Cirklen). I dette område er der ingen beboere.

Sund & Bælts bemærkninger:

Trængslen på Amager Strandvej i signalanlæggene ved motorvejen ses ikke afhjulpet ved at flytte tilslutningsanlægget syd for motorvejen. Dette er begrundet i at den del af trafikken der kommer fra, eller skal til områderne nord for motorvejen, så skal igennem signalanlæggene. Forslagene vurderes derfor til ikke at afhjælpe de nuværende og fremtidige trængselsproblemer i krydsene mellem Amager Strandvej og motorvejens tilslutningsanlæg. Løsningsforslagene undersøges derfor ikke nærmere i miljøkonsekvensvurderingen. Men forslagene vurderes at kunne afhjælpe de trafikale udfordringer, der er på Kystvejen ved indkørslen til Cirklen. Tårnby Kommune og Københavns lufthavn er blevet orienteret om forslagene.

4.11 KASTRUP: ANVENDELSE AF P-AREALER MV. TIL UDVIDELSE AF TILSLUTNINGSANLÆGGET TIL AMAGER STRANDVEJ

Det foreslås at grave parkeringspladserne ved lufthavnen ned og bruge disse arealer, samt fjerne McDonald's og Netto og bruge disse arealer. Det foreslås ligeledes at lave et nyt tilslutningsanlæg ude fra Dragør (Kystvej) eller at grave under lufthavnen.

Sund & Bælts bemærkninger:

Udvidelse af tilslutningsanlægget fra motorvejen mod syd over jernbanearealet og lufthavnens P-pladsarealer mv. udgør ikke en løsning, der i sig selv reducerer de nuværende og fremtidige fremkommelighedsproblemer i området omkring tilslutningsanlægget til Amager Strandvej. Dele af forslaget vil indgå i mere konkrete forslag til nye vejforløb i miljøkonsekvensvurderingen.

4.12 KASTRUP: FORSLAG TIL BEGRÆNSNING AF TRAFIKKEN - LØSNING AF TRAFIKKNUDER

En forslagsstiller ser gerne Skøjtevej spærret for gennemkørende trafik. Det foreslås at bore en tunnel fra krydset Englandsvej /Ugandavej til Kalvebodbroen med blandt andet tilslutning fra Kongelundsvej, hvormed man kan aflaste Englandsvej og trafikken i sløjfen i lufthavnen ved Netto og McDonald's.

Det påpeges, at man bør overveje behovet for trafiklys-fri tilkørsel til motorvejen ved Amager Strandvej. I den forbindelse nævnes problematikker vedrørende cykel- og fodgængertrafik, som skal håndteres, hvis bilerne skal kunne passere uden stop. Det påpeges, at en forbedring af tilkørselsforholdene mellem Amager Strandvej og Øresundsmotorvejen kræver, at der ses på en samlet plan for hele strækningen af Amager Strandvej, hvor man fokuserer på sikkerhed for alle trafikanter og den forandring, der vil ske på miljøet i området. Helt specifikt foreslås det at etablere en havnetunnel, hvormed trafikken flyttes væk fra Amager Strandvej. Tilkørsel til havnetunnellen foreslås placeret enten via Øresundsmotorvejen, eller hvor Amager Strandvej starter.

Det påpeges, at det vil være en fordel, at der indtænkes opkobling af cykelstisystemet i projektet i tråd med beslutning i Infrastrukturaftalen om at afsætte finansiering til etablering af supercykelsti i Tårnby Kommune "Lufthavnstruten".

Det foreslås af en borger, at man undersøger muligheden for at fjerne køreskolekontoret fra Amager Strandvej, da denne skaber unødigt trafik og besværliggør fremkommeligheden.

Det foreslås i flere af de modtagne løsningsforslag, at Netto og McDonald's nedlægges med henblik på at begrænse private bilister på strækningen. Særligt peges der på, at McDonald's skaber kødannelse og meget trafik.

Der er modtaget en række løsningsforslag, som indebærer hastighedsnedsættelser på hele eller dele af motorvejsstrækningen. Derudover foreslås det at ensrette vejene for eksempel fra Amager Strandvej med henblik på at tage farten ud af trafikken, herunder på Skøjtevej.

Sund & Bælts bemærkninger:

Forslag vedrørende en tunnel fra krydset Englandsvej /Ugandavej til Kalvebodbroen og Avedøre Holme vurderes at ligge uden for miljøkonsekvensvurderingens område, og behandles ikke yderligere.

Sund & Bælt er opmærksom på problematikkerne omkring supercykelstier og de bløde trafikanter. Forholdene for denne trafikantgruppe indgår i miljøkonsekvensvurderingen.

I Sund & Bælts løbende samarbejde med Tårnby Kommune og Københavns Kommune, Københavns Lufthavn og Østlig Ringvej-projektet sikres det, at kendte planer for ændringer inddrages i miljøkonsekvensvurderingen.

I drøftelse med Tårnby Kommune ses der på planer for trafikafviklingen på kommunevejene, herunder de i forslaget nævnte planer om at dæmpe trafikken på Amager Strandvej, ligesom kommuneplaner og kommunens Planstrategi 2019 indgår som grundlag i miljøkonsekvensvurderingen.

I koordineringen med Østlig Ringvej-projektet ses der på tilslutningen af denne til Øresundsmotorvejen.

Forslaget vedrørende afspærring af Skøjtevej, flytning af køreskolekontoret, fjernelse af Netto og McDonald's, ensretning af Skøjtevej og nedsætte hastigheden har ikke betydende følger på fremkommelighedsproblemerne i tilslutningsanlægget fra motorvejen til Amager Strandvej. Forslagene vil blive viderebragt til Tårnby Kommune og Københavns Lufthavne A/S som vejmyndigheder.

4.13 KASTRUP: GENOPTAG FORKASTET FORSLAG FRA FORANALYSEN

Der udtrykkes utilfredshed med valget af "TSA 15/16 A" i foranalysen, da den medfører ekspropriation.

Efter borgerens opfattelse er en ny tilslutning til Øresundsmotorvejen ikke afgørende for trafikafviklingen. Der ses derimod fordele ved løsning "TSA 15/16 B".

Det oplyses i øvrigt, at en ny rampe ned til motorvejen, som foreslået i "TSA 15/16 D", også vil være en forbedring.

Der er modtaget forslag til ændring af punkt 3.5 i foranalysen, hvor forslag om "TSA15/16 - Version A" ændres til Version D(E), som ikke blev medtaget i foranalysen.

Det anføres, at den problematik, der er beskrevet vedrørende stitrafik over motorvejen ved Amager Strandvej, kan løses af det allerede eksisterende stisystem for enden af Kastruplundgade eller alternativt ved at opføre en separat stibro.

Det påpeges, at løsningsforslaget medfører en række fordele, herunder reduktion af støj og forurenede jord, og derudover medfører løsningen ikke behov for ekspropriation og har i øvrigt en begrænset indflydelse på nærmiljøet.

Sund & Bælts bemærkninger:

Alle løsningsforslag i tilslutningsanlæg 15/16 A – E, som er præsenteret i foranalysen (Teknisk beskrivelse), indgår i miljøkonsekvensvurderingen på lige fod med andre udarbejdede løsningsforslag. Der er altså ikke på forhånd fravalgt løsninger.

4.14 KASTRUP: SAMKØRING AF TRAFIKLYS

Det foreslås, at man ser på samkøring af trafiklys på Amager Strandvej ved Skøjtevej og Saltværksvej.

Sund & Bælts bemærkninger:

Tårnby Kommune er ansvarlig for de nævnte signalanlæg. Forslaget overdrages til Tårnby Kommune, men da Sund & Bælt er ansvarlig for signalanlæggene ved motorvejen, vil forslaget ligeledes blive taget op i det eksisterende samarbejde mellem de to vejmyndigheder.

4.15 FORSLAG VEDRØRENDE ØSTLIG RINGVEJ

Der er modtaget en række forslag og bemærkninger, der vedrører projektets sammenhæng med Østlig Ringvej-projektet, herunder særligt forslag om at indtænke Østlig Ringvej-projektet i udvidelsen af Øresundsmotorvejen.

Sund & Bælts bemærkninger:

Som en del af den politiske aftale om "Infrastrukturplan 2035" er det besluttet, at Sund & Bælt skal gennemføre en miljøkonsekvensvurdering af en ny Østlig Ringvej, der forløber langs Amagers østkyst og forbinder Helsingørmotorvejen i nord med Øresundsmotorvejen i syd. Både Østlig Ringvej-projektet og udvidelsen af Øresundsmotorvejen undersøges således af Sund & Bælt, og undersøgelserne koordineres tæt mellem de interne projektgrupper. Særligt Østlig Ringvejs tilslutning til Øresundsmotorvejen og ringvejens konsekvenser for trafikstrømmene i området bliver koordineret, så de løsninger, som bliver præsenteret i miljøkonsekvensvurderingen af Øresundsmotorvejens udvidelse, er undersøgt og tænkt sammen med en eventuel kommende Østlig Ringvej.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at en ny Østlig Ringvej endnu ikke er besluttet, hvorfor miljøkonsekvensvurderingen af Øresundsmotorvejens udvidelse både vil indeholde et scenarie, hvor Østlig Ringvej etableres og et scenarie hvor Østlig Ringvej ikke etableres.

4.16 TRAFIKMÅLINGER OG OVERSIGTSTEGNINGER

Der efterspørges data og trafikmålinger. Derudover efterspørges specifikt trafikmodeller på effekten af etablering af ramper ved Amager Landevej og ved Kongelundsvej.

Sund & Bælts bemærkninger:

Som grundlag for en udvidelse af Øresundsmotorvejen og tilslutningsanlæggene anvendes de omfangsrige trafiktællinger, der er gennemført på Øresundsmotorvejen siden åbningen samt de trafiktællinger, der er på kommunevejene. Til fremskrivning af trafikken anvendes samme trafikmodel for alle projekterne i Infrastrukturplan 2035, som ligger i hovedstadsområdet. Denne trafikmodel medtager projekter, der er vedtaget.

For de indkomne forslag til andet vejforløb, rampeanlæg mv., der undersøges nærmere, beregnes trafikdata. Dette gælder blandt andet for forslaget om tilslutningsanlæg til Amager Landevej. Undersøgelse af tilslutningsanlæg til Kongelundsvej indgår ikke i miljøkonsekvensvurderingen, hvorfor de trafikale konsekvenser ikke vil indgå i trafikmodellerne. Hvis tilslutningsanlæg til Amager Landevej undersøges nærmere, vil de trafikale konsekvenser blive afklaret.

4.17 FORBUD MOD KØRSEL MED PIGDÆK

Det foreslås at indføre forbud mod kørsel med pigdæk på danske motorveje i perioden april – oktober med henblik på at reducere støj, slid på vejene og støvpartikler.

Sund & Bælts bemærkninger:

Forbud mod kørsel med pigdæk skal besluttes af Folketinget og ligger uden for rammerne af miljøkonsekvensvurderingen.

4.18 VIRKNINGER FRA ANDRE KOMMENDE PROJEKTER

Det spørges til, om man har indtænkt virkninger fra projekter som den kommende Metro til Malmø og den kommende forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg.

Sund & Bælts bemærkninger:

Virkningerne fra projekter på "idé-niveau", som for eksempel metro til Malmø og Helsingør-Helsingborg forbindelsen, indgår ikke i miljøkonsekvensvurderingen af Øresundsmotorvejens udvidelse. Som nævnt ovenfor er en Østlig Ringvej endnu ikke besluttet. Østlig Ringvej indgår imidlertid i den strategiske miljøvurdering af udviklingen af Østhavnen, herunder Lynetteholmen, som Transportministeriet sendte i offentlig høring fra den 22. august 2022 til den 9. januar 2023. Derudover har Sund & Bælt indledt en miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej med henblik på at skabe det bedst mulige grundlag for en politisk beslutning om, hvorvidt projektet skal realiseres.

Hvis Østlig Ringvej realiseres, vil det medføre trafikale konsekvenser for Øresundsmotorvejen, hvorfor, der som en del af miljøkonsekvensvurderingen af Øresundsmotorvejens udvidelse, vil blive udført en særlig tillægsundersøgelse af dette forhold.

4.19 TILSLUTNINGSANLÆG FOR ØSTLIG RINGVEJ (HAVNETUNNEL)

Det ønskes oplyst, hvor på motorvejen Østlig Ringvej skal tilsluttes, og hvordan tilslutningsanlæggene eventuelt kunne se ud.

Sund & Bælts bemærkninger:

I de nuværende foreløbige analyser af Østlig Ringvej foreslås det, at Østlig Ringvej tilsluttes Øresundsmotorvejen mellem Amager Strandvej og Øresundstunnelen. Tilslutningspunktet er imidlertid ikke endeligt besluttet, ligesom der ikke foreligger en endelig beslutning om etablering af Østlig Ringvej.

4.20 TRAFIKKEN PÅ AMAGER STRANDVEJ

Det bemærkes, at Amager Strandvej er en lokal gennemfartsvej, som ikke bør være en hovedfærdselsåre for gennemkørende trafik, herunder tunge transporter. Denne trafik skal foregå ad veje, der er bygget hertil, og ikke gennem tæt beboede områder.

Der spørges til, om det vil være nødvendigt med en rampeudvidelse ved Amager Strandvej.

Sund & Bælts bemærkninger:

I foranalysen af Øresundsmotorvejens udvidelse blev trængselsproblemerne i tilslutningsanlægget til Amager Strandvej udpeget som én af de vejstrækninger, der skulle gøres noget ved for at undgå risikoen for trafikalt sammenbrud i signalanlæggene i 2035. Dette uanset om Østlig Ringvej etableres. I foranalysen blev der set på rampeudvidelser ved Amager Strandvej, som der arbejdes videre med i miljøkonsekvensvurderingen.

5 NATUR, MILJØ OG REKREATIVE FORHOLD

5.1 PÅVIRKNING AF YNGLE- OG RASTEOMRÅDER FOR BILAG IV-ARTEN GRØNBROGET TUDSE

Det påpeges, at forekomsterne af den grønbrogede tudse på Østamager, på grund af nærhed til projektområdet, kan have særlig relevans for miljøvurderingen af motorvejsudvidelsen.

Sund & Bælts bemærkninger:

Sund & Bælt er opmærksom på forekomsten af den grønbrogede tudse og udbredelsen af yngle- og rasteområde på Amager. Sund & Bælt vil inddrage Tårnby Kommune, Københavns Kommune, Vejdirektoratet, Kastrup Lufthavn og relevante NGO'er med henblik på at indsamle alle relevante oplysninger om arten, som kan sikre, at der ikke vil være negative virkninger på arten i forbindelse med dette projekt. Derudover er der i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen foretaget feltundersøgelser blandt andet med henblik på at klarlægge disse forhold.

5.2 LUFTFORURENING

Det foreslås, at miljøkonsekvensrapporten redegør for den øgede luftforurening, som følger med udvidelsen af motorvejen med udgangspunkt i realistiske forventninger til udviklingen af elbil-parken. Derudover foreslås det, at miljøkonsekvensrapporten redegør for den øgede CO₂-udledning, som udvidelsen vil medføre i både anlægs- og driftsfase.

Sund & Bælts bemærkninger:

Luftforurening fra vejtrafikken vil blive behandlet i miljøkonsekvensvurderingen. Miljøkonsekvensvurderingen vil også redegøre for CO₂-udledningen i anlægs- og driftsfase.

5.3 KLIMASIKRING

Det påpeges, at det vil være en fordel, at projektet også indeholder overvejelser om klimasikring.

Sund & Bælts bemærkninger:

Klimasikring af Øresundsmotorvejen er opdelt i en sikring mod skybrud og mod stormflod. Skybrudssikringen indarbejdes i miljøkonsekvensvurderingen ved at anvende opdaterede regnhændelser i dimensioneringen af afvandingsanlægget.

Stormflodssikringen varetages i et særskilt projekt, hvor der ses på sikring af både jernbane og motorvej mod oversvømmelse fra havet. Dette projekt ser i øvrigt også på muligheder for fælles sikring med Tårnby Kommune, Københavns Kommune, Københavns Lufthavn, Metroselskabet og DSB m.fl.

6 ANDRE EMNER

6.1 HELHEDSORIENTERET TRAFIKPLAN

Der er modtaget forslag om at vente med udvidelsen af Øresundmotorvejen, og at Københavns Kommune i stedet bør udarbejde en helhedsorienteret trafikplan for Amager i samarbejde med Tårnby Kommune og Transportministeriet.

Sund & Bælts bemærkninger:

Folketinget har med aftalen om Infrastrukturplan 2035 besluttet en række infrastrukturprojekter på Amager, som bl.a. har til formål at styrke erhverv, nye boligområder, vejinfrastrukturen og den kollektive transport. Projekterne koordineres allerede tæt mellem Sund & Bælt, Vejdirektoratet, Københavns Kommune, Tårnby Kommune og Transportministeriet og som en del af miljøkonsekvensvurderingen af de enkelte projekter, vil det blive vurderet hvordan projekterne indbyrdes kan påvirke hinanden. På denne baggrund fastholdes tidsplanen for projektet og ønsket om en helhedsorienteret trafikplan vurderes imødekommet i miljøkonsekvensvurderingen.

6.2 GENHUSNING

Det foreslås, at der tilbydes berørte borgere omkring motorvejen mulighed for midlertidige foranstaltninger, som for eksempel genhusning, under anlægsfasen.

Sund & Bælts bemærkninger:

Støj-, støv- og vibrationsgener fra projektets anlægsfase vil blive vurderet i miljøkonsekvensrapporten. Hvis det vurderes, at generne overskrider den naboetlige tålegrænse, vil de relevante naboer blive tilbudt genhusning i henhold til lovgivningen. Der vil imidlertid ikke blive fastsat særskilte genhusningsregler for projektet.

6.3 OFFENTLIGGØRELSE AF DATA

Det anbefales, at støjberegninger og trafiktællinger offentliggøres tydeligt på projektets hjemmeside og løbende opdateres, så borgerne kan følge udviklingen.

Sund & Bælts bemærkninger:

Resultater af beregninger vil fremgå af miljøkonsekvensvurderingen, som vil offentliggøres i forbindelse med høringsperioden.

6.4 MILJØKONSEKVENSRAPPORTENS OMFANG

Der spørges til, om der udarbejdes en fælles miljøkonsekvensvurderings-, projekterings- og udførelsesplan for: Amagermotorvejsudvidelsen, overdækning af Øresundsmotorvejen, Østlig Ringvej, udvidelsen af Københavns Lufthavns Station og udvidelsen af Øresundsmotorvejen. Hvis en sådan fælles plan laves, spørges til, om Sund & Bælt vil fastholde nuværende tidsplan for miljøkonsekvensvurdering, projektering, udbud og udførelse af dette projekt.

Sund & Bælts bemærkninger:

Der forventes i nogen grad tidsmæssigt sammenfald mellem anlægsarbejderne på Øresundsmotorvejens udvidelse, Amagermotorvejens udvidelse og udvidelse af Københavns Lufthavn Station, hvorfor disse projekter vil blive koordineret tæt af hensyn til trafikanter og projekternes naboer. Der er ikke praksis for at udarbejde fælles miljøkonsekvensvurderinger for selvstændige projekter. Der er derimod krav om, at der i miljøkonsekvensvurderingen for hvert enkelt projekt, tages stilling til de kumulative påvirkninger fra andre projekter. Det vil sige, hvorledes projekterne indbyrdes kan påvirke hinanden, og om projekterne samlet set vurderes at give anledning til en større eller anderledes miljøpåvirkning, end når projekterne vurderes hver for sig. På denne baggrund fastholdes tidsplanen for projektet.