

Udvidelse af Motorring 4 syd

Sammenfatning af ideer og forslag fra den indledende idéfase

Januar 2024



Indhold

| | |
|--|-----------|
| Indledning | 3 |
| Støj og sundhed | 4 |
| Høringssvar fra myndigheder og interesseorganisationer | 4 |
| Generel bekymring for støjgener og behov for støjdæmpning af Motorring 4 syd | 5 |
| <i>Helbredsmæssige effekter af støj</i> | 6 |
| <i>Forslag til støjdæmpende tiltag</i> | 7 |
| <i>Støjberegninger</i> | 9 |
| Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvar | 9 |
| Hensyn til natur, dyreliv og klima | 10 |
| Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvar | 10 |
| Vej- og trafikforhold | 11 |
| Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvarene | 11 |
| Øvrige henvendelser | 12 |
| Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvar | 12 |

Indledning

Den 28. juni 2021 blev der indgået et bredt politisk forlig om "Infrastrukturplan 2035", som omfatter statens investeringer og initiativer på transportområdet for perioden 2022-2035. Det fremgår af aftalen, at der skal udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering for udvidelse af Motorring 4 mellem motorvejskryds Ishøj og motorvejskryds Vallensbæk. Som led i aftalen indgår også anlæg af udbygningen med forventet start i 2026.

Som led i miljøkonsekvensvurderingen afholdt Vejdirektoratet en indledende idéfase i perioden 25. oktober til og med 6. december 2023. Vejdirektoratet afholdt borgermøde d. 8. november i Ishøj med ca. 75 deltagere.

Indledende idéfase

Formålet med den indledende idéfase er at informere om projektet og den overordnede proces samt at indhente idéer og synspunkter, som kan indgå i det videre arbejde med projektet og undersøgelsen.

Vejdirektoratet har modtaget i alt 24 hørings svar. Henvendelserne er grupperet i en række emner, som er listet nedenfor:

- Støj og sundhed
- Hensyn til natur, dyreliv og klima
- Vej- og trafikforhold
- Øvrige henvendelser

Støj og sundhed

Hovedparten af de indkomne hørings svar omhandler i en eller anden grad projektets potentielle støjpåvirkning, herunder støjs betydning for folkesundheden.

Hørings svar fra myndigheder og interesseorganisationer

Ishøj Kommune oplyser, at den langt overvejende del af problematisk trafikstøj i kommunen forårsages af motorvejen og henviser til, at Motorring 4 og Køge Bugt Motorvejen gennemskærer kommunen i et tæt bebygget boligområde. Den overvejende bekymring i Ishøj Kommune er af denne grund de støjmæssige konsekvenser af en udvidelse af Motorring 4 syd, og kommunen oplyser, at de har ansøgt Vejdirektoratet om at sænke hastigheden på strækningen til 90 km/t. Hertil ønsker kommunen, at der i udbygningsprojektet udføres støjberegning for både 90 km/t og den nuværende hastighedsgrænse på 110 km/t. Yderligere opfordrer kommunen Vejdirektoratet til at sikre, at der som en del af udvidelsesprojektet af Motorring 4 sker en netto støj reduktion i Ishøj Kommune, samt at Vejdirektoratet overholder de vejledende støjgrænseværdier.

Greve Kommune udtrykker bekymring for udvidelsen af Motorring 4 syd, som de forventer vil øge trafikken og støjen på Køge Bugt Motorvejen. Med 3.600 støjbelastende boliger langs Køge Bugt Motorvejen ønsker kommunen at reducere dette antal, selvom Motorring 4 syd udvides. De foreslår anvendelse af mere økonomiske og effektive alternativer, de nævner bl.a. drænasfalt, støjvolde og hastighedsbegrænsninger. Kommunen opfordrer til at inkludere disse forslag i miljøkonsekvensvurderingen. Desuden ønsker kommunen at nedsætte hastigheden på motorvejen og undersøge trafikledelsessystemer for at reducere støj på specifikke tidspunkter. Kommunen mener yderligere, at en udbygning af Motorring 4 kun afhjælper trængselsproblemerne i ringforbindelsen midlertidig, grundet den nuværende byudvikling. Kommunen efterspørger af denne grund, at miljøkonsekvensvurderingen skal undersøge potentialet i at placere ny byudvikling, hvor der er ledig kapacitet i vejnettet for at undgå yderligere belastning af infrastrukturen.

Danmarks Naturfredningsforening Vallensbæk-Ishøj (DN) påpeger, at der er afsat begrænsede midler til støjbekæmpelse i forhold til det samlede budget for nye vejprojekter. DN mener, at de ved borgermødet blev efterladt med en opfattelse af, at det er et succeskriterie for Vejdirektoratet, hvis projektet kan gennemføres uden, at støjen forværres i området og mener, at ambitionsniveauet skal være højere. DN argumenterer for, at en udvidelse bør indebære betydelige støjreducerende tiltag. Desuden insisterer DN på, at miljøkonsekvensvurderingen også inkluderer påvirkning på natur og biodiversitet.

Vejdirektoratets bemærkninger til hørings svar

Vejdirektoratet er opmærksom på de omfattende støjproblemer, som motorvejene gennem Ishøj og Greve Kommune giver anledning til.

I miljøkonsekvensvurderingen vil der derfor blive udført omfattende beregninger af støjbelastningen for effekterne af projektet, både for den nuværende situation og hvor strækningen er udbygget.

Derudover vil der indgå beregninger af støjbidraget af afledte ændringer i trafikken på tilstødende veje.

Beregningerne for de forskellige løsninger vil omfatte scenarier for støj dæmpende tiltag. F.eks. støjskærme i forskellige højder og udstrækning, nedsættelse af hastighed, etablering eller forhøjelse af støjvolde o. lign.

Hvis projektet medfører væsentlige ændringer i støjbelastningen på det omkringliggende vejnet, vil der - ud over støj dæmpning på selve projektstrækningen - præsenteres tilvalgsmuligheder for støj dæmpende tiltag ved særligt støjudsatte lokaliteter langs tilstødende kommunale og statslige vejstrækninger.

Vejdirektoratet er opmærksom på, at den generelle byudvikling i hovedstadsområdet giver anledning til et øget pres på det eksisterende vejnet. Rammener for den fysiske planlægning i hovedstadsområdet fastsættes imidlertid gennem Fingerplan 2019 - Landsplandirektiv for Hovedstadsområdet, hvor Plan- og Landdistriktstyrelsen er myndighed. Nærmere undersøgelse af potentialerne i ændring af rammerne for den overordnede byudvikling ligger derfor uden for projektets kommissorium og Vejdirektoratets ressortområde.

Generel bekymring for støjgener og behov for støj dæmpning af Motorring 4 syd

Det påpeges af flere, at udvidelsen af Motorring 4 syd forventes at øge støjniveauet yderligere langs strækningen, hvoraf flere høringssvar mener, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj bør overholdes. En borger påpeger, at støjforureningen fra motorvejen allerede overskrider WHO's vejledende anbefalinger med 10-15 dB.

Tranegilde Landsbylaugs støjudvalg skriver i et høringssvar, at de deltog i borgermødet og værdsætter informationen fra Vejdirektoratet. De anerkender projektets samfundsmæssige værdi for trafikudviklingen, men udtrykker stærk bekymring for støjbelastningen i området, der allerede er hårdt ramt af støj fra de eksisterende motorveje. Hertil påpeges det, hvordan en tiltagende støj vil påvirke livet og de rekreative områder negativt. De insisterer på støjreducerende foranstaltninger på både Motorring 4 og Køge Bugt Motorvejen for at begrænse støjniveauet til maksimalt 53 dB i Tranegilde og de tilstødende områder.

En borger påpeger betydelige støjproblemer i forbindelse med Motorring 4-projektet, især ved "Fly-over'en" ved Ørnekærs Vænge. Borgeren fik opfattelsen af, at udvidelsen kunne forværre støjniveauet, selvom Vejdirektoratet er opmærksom på WHO's vejledende retningslinjer om en maksimal støjgrænse på 53 dB. Borgeren udtrykker bekymring over de eksisterende støjproblemer og insisterer på, at projektet skal sikre en markant reduktion af støjbelastningen, helst ned til 53 dB.

En borger udtrykker bekymring for, hvordan udvidelsen vil påvirke beboerne med yderligere støjgener, enten direkte eller indirekte. Borgeren ønsker klarhed om muligheden for at inkludere støjværn som en del af udvidelsesprojektet ved at sikre økonomisk støtte hertil. En anden borger opfordrer Vejdirektoratet til at anvende midler fra den afsatte støjbekæmpelsespulje fra infrastrukturplan 2035, hvis det budgetterede beløb ikke er tilstrækkeligt.

Et høringssvar påpeger, hvordan støjniveauet i Vallensbæk, som følge af motorvejstrafik, er blevet forværret over de seneste mange år. Vedkomne har boet på sin ejendom i over 30 år, og har oplevet markant stigning i støjniveauet efter udvidelser af motorveje i området. Trods gentagne udvidelser af veje som Ring 3, Ring 4 og Amagermotorvejen, mener borgeren ikke, at der er implementeret støjreducerende foranstaltninger, hvilket har resulteret i en social ulighed og forringet livskvalitet for områdets beboere. Borgeren kræver en grundig undersøgelse af konsekvenserne for området og støj dæmpende tiltag for at reducere den påvirkende støj.

En borger skriver i et høringssvar, at der er observeret en uheldig støjkoncentration, omtalt "støjtragt" ved Baldersbækkens og Ishøjstiens underføring, der forværrer støjniveauet fra motorvejen. Til borgermødet fik borgeren opfattelsen af, at det ikke kunne forventes, at projektet ville medføre en reduktion af støjgenerne i området, og borgeren påpeger, at den aktuelle indsats ikke synes tilstrækkelig.

Vejdirektoratets bemærkninger til høringssvar

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. Selvom en udbygning af motorvejen vil forøge trafikstøjen, vil det være muligt at nedbringe støjen i de berørte boligområder, når der etableres støjafskærmning.

I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen (MKV) vil der blive gennemført beregninger af en række scenarier i forhold til at vurdere de udformninger af støjskærme, som vil give den mest effektive støjdæmpning i forhold til omkostningen.

I MKV'en vil der også indgå beregninger af effekten af og forslag til en ny og bedre støjafskærmning ved fly'overen og underføringen af Baldersbækken samt Ishøj stien.

Helbredsmæssige effekter af støj

Tranegilde Landsbylaugs Støjvalg og en bekymret borger fra området udtrykker alvorlig bekymring for støjforureningen fra både nuværende og potentiel fremtidig trafik, især relateret til den mulige udvidelse af Motorring 4 syd. De fremhæver de sundhedsmæssige konsekvenser som stress, søvnforstyrrelser og risici for alvorlige sygdomme som diabetes 2, demens og slagtilfælde. Både Tranegilde Landsbylaug og borgeren opfordrer til, at der implementeres støjreducerende foranstaltninger, herunder barrierer eller lydæmpende asfalt, og de insisterer på, at der gennemføres omfattende støjvurdering inden igangsættelsen af projektet. De anmoder også om, at Vejdirektoratet tager ansvar for at sikre beboernes livskvalitet og generelle trivsel.

En borger er imod udvidelsen af Motorring 4 syd på grund af den eksisterende belastning af trafikstøj fra motorvejen. Borgeren bor tæt på Greve Nord-afkørslen og oplever konstante støjgener dag og nat, selvom der er en jordvold, som skal reducere støjen. Borgeren henviser til en nylig undersøgelse, der advarer om farerne og den stressende påvirkning af at bo tæt på støjende veje og argumenterer derfor imod udvidelsen af motorvejen, da støjproblemet ikke synes at blive mindre.

Flere borgere udtrykker bekymring om at luft- og partikelforurening langs vejen vil stige yderligere efter en udvidelse af Motorring 4 syd, blandt andet fra udstødningsgasser samt mikropartikler fra dæk og vejbane og beder Vejdirektoratet at overveje forskellige løsninger, både økonomisk omkostningstunge og mere omkostningseffektive, for at belyse dette problem.

En borger har specifikt fokus på boligområdet ved Ørnekærs Vænge og efterspørger etablering af støjskærme i maksimal højde, således dette kan medvirke til maksimal udtynding af skadelige stoffer i luften. Borgeren henviser også til eksisterende beregningsmodeller, der bruges til udledning fra skorstene og spredning af røggasser som en mulig løsning til dette formål.

Et høringssvar fokuserer på den alvorlige udfordring med trafikstøj og behovet for en mere helhedsorienteret tilgang til transportplanlægning. Vedkommende påpeger, at trods Vejdirektoratets fokus på trafikikkerhed, så overses de sundhedsmæssige konsekvenser af støjforurening. Borgeren mener, at udvidelser sker uden

en overordnet plan og forværrer støjproblemerne og argumenterer for en mere omfattende revision af transportplanlægningen, der prioriterer støjreduktion og forbedring af offentlig transport. Anbefalinger som brugen af støjdæmpende asfalt og generel støjreduktion eventuelt ved overdækning af veje, er fremhævet som nødvendige skridt. Borgeren understreger uligheden mellem arbejdsmiljøkrav og manglen på fokus på trafikstøj i hjemmet, og opfordrer til regulering og fokus på støjreduktion for at skabe et mere støjsvagt og bæredygtigt miljø.

Vejdirektoratets bemærkninger til hørings svar

Vejdirektoratet er opmærksom på, at støj har negative helbredsmæssige konsekvenser. Emnet er gennemgået i forskellige typer af undersøgelser i regi af Kræftens Bekæmpelse og WHO mfl.

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. Det er Miljøstyrelsen, der i Danmark fastlægger retningslinjerne til støjbeskyttelsesniveauet, og derfor henholder Vejdirektoratet sig til Miljøstyrelsens anbefalinger.

Støj kan også være generende, når niveauet er lavere end Lden 58 dB. WHO har i sin rapport 'Environmental Noise Guidelines for the European Region' (2018) en anbefaling om, at støj fra vejtrafik holdes under et niveau på 53 dB, fordi højere støjniveauer kan være forbundet med negative gener og helbredsmæssige konsekvenser.

Miljøstyrelsen har på nuværende tidspunkt ikke fundet det nødvendigt at revidere de danske vejledende støjgrænseværdier på baggrund af WHO-rapporten. Endvidere er det Vejdirektoratets erfaring, at det i praksis dog er langt fra alle boliger, hvor det er teknisk eller økonomisk muligt at reducere støjen til den vejledende grænseværdi på 58 dB. Særligt langs meget trafikerede motorveje som Motorring 4 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 støjdampe motorvejen mest muligt indenfor de rammer, Vejdirektoratet er underlagt.

På transportområdet foreligger en planlægnings- og investeringsplan på transportområdet for perioden 2022-2035, som blev fastlagt med den politiske aftale om "Infrastrukturplan 2035". Udvidelsen af Motorring 4 Syd er et af de projekter, som er besluttet med infrastrukturplanen. En mere omfattende revision af transportplanlægningen ligger derfor uden for projektets kommissorium.

Forslag til støjdampende tiltag

Flere hørings svar, blandt andet borgere fra Ishøj Landsby, foreslår, at der i projektet implementeres forskellige støjreducerende tiltag i de økonomiske planer, som støjværn, støjmur, støjvold, støjsvag asfalt, nedsat fartgrænse eller lignende foranstaltninger for støj. Et hørings svar efterspørger specifikt at nedsætte hastighedsgrænsen mellem Køge og Sydhavnen til 50 km/t, således støjen mindskes.

En nabo til Motorring 4 gør opmærksom på, at tidligere udvidelser ikke har medført tilstrækkelig støjbeskyttelse. Borgeren fortæller, at der er oplevet støjniveauer på over 78 dB, når der kommer vind fra vestlig retning og håber derfor på et ordentlig støjværn.

En Borger påpeger, at "Fly-over"-området på Motorring 4 syd især skaber støjfordringer, da støjen fra trafikken fra første sals højde frit stråler ud over Ørnekers Vænge og Vibeholms Vænge, og borgeren mener,

at den nuværende støjdemping er utilstrækkelig. Borgeren mener, at der mangler etablering af planlagte støjsluger, og ved en eventuel ombygning af "Fly-over" bør der etableres en betydeligt forbedret støjskærm, med højere og mere passende materialevalg for at undgå refleksion, til at afhjælpe de nuværende støjproblemer.

En borger foreslår at installere støjværn langs strækningen fra Ishøj Stationsvej til Vallensbæk mose, samt fra Winthersmindevej til Røglegrøften Naturpark for at skåne naturen bedst muligt. Borgeren foreslår muligheden for et 3 meter højt støjværn konstrueret af kombinerede materialer såsom indkapslet flamingo bag plastikplader og armeringsnet, adskilt i fag af 3 meter mellem stålsøjler. Hertil nævnes også at plante Ved-bend og Klatrevildvin langs siden af støjværnet.

En borger gør opmærksom på, at Vejdirektoratet bør tage højde for mulig reflekterende støj ved etablering af støjmure, da der i Ishøj Landsby blev oplevet, at der ved etablering af en støjmur mod øst dannedes mere støj i landsbyen mod vest.

Et hørings svar fra grundejerforeningen Ørnekærgård udtrykker bekymring for en mulig stigning i hastigheden og støjniveauet som følge af en motorvejsudvidelse. Foreningen foreslår i stedet en reduktion af antallet af vejbaner som en alternativ løsning. Hertil påpeger borgeren, at biler, der holder i kø, genererer mindre støj, hvilket indikerer muligheder for alternative tiltag fremfor blot at udvide vejen.

En borger foreslår at dække hele motorvejsstrækningen med solcellepaneler for at kompensere for CO₂-udledning, reducere støjniveauet og fremme Ishøj kommune som et globalt banebrydende eksempel på bæredygtige infrastruktur. Borgerens idé fokuserer på at skabe et miljømæssigt positiv bidrag samtidig med at byen positioneres som en innovativ frontløber i denne retning.

Vejdirektoratets bemærkninger til hørings svar

Støjundersøgelsen vil omfatte forskellige virkemidler til reduktion af støj. Beregningerne for de forskellige løsninger vil omfatte scenarier for støjdempende tiltag, f.eks. støjskærme i forskellige højder og udstrækning, nedsættelse af hastighed og etablering eller forhøjelse af støjvolde o. lign.

Støjskærme fjerner ikke støjen, men kan dæmpe den. Støjskærmene udføres med en lydabsorberende kerne, som sikrer, at der ikke opstår lydrefleksioner på den anden side af vejen.

Hvis projektet medfører væsentlige ændringer i støjbelastningen på det omkringliggende vejnet, vil der - ud over støjdemping på selve projektstrækningen - præsenteres tilvalgs muligheder for støjdempende tiltag ved særligt støjudsatte lokaliteter langs tilstødende kommunale og statslige vejstrækninger.

Lavere hastighedsgrænser på motorvejen vil blive undersøgt i miljøkonsekvensvurderingen, både ift. den støjmæssige og den samfundsøkonomiske konsekvens.

I miljøkonsekvensvurderingen forudsættes, at der anvendes klimavenligt slidlag (KVS) på hele den berørte strækning. Klimavenlig asfalt kan mindske rullemodstanden mellem køretøjerne og vejbanen, og dermed også føre til reduceret brændstofforbrug og CO₂-udledning fra bilerne. Det forventes, at denne asfalt vil støje en smule mindre end en traditionel asfalt, og at den faktiske støj således kan blive en smule lavere.

Vejdirektoratet er opmærksom på udfordringerne med støj fra fly´overen på grund af vejbanens højde og at den eksisterende støjafskærmning ikke lever op til nutidige standarder. Miljøkonsekvensvurderingen vil derfor omfatte beregninger af effekten af og forskellige forslag til en ny og bedre støjskærmsløsning.

Vejdirektoratet deltager i et mulighedsstudie om undersøgelse af forskellige løsninger til overdækning af motorveje for at reducere støjbelastningen. Overdækning som virkemiddel vil derfor ikke blive undersøgt særskilt i Miljøkonsekvensvurderingen for udvidelsen af Motorring 4 Syd, men erfaringerne fra mulighedsstudiet vil generelt blive inddraget i Vejdirektoratets projekter.

Støjberegninger

Et hørings svar fremhæver vigtigheden af at analysere støjkonsekvenserne i forbindelse med motorvejsudvidelserne for de tilstødende motorvejsstrækninger, herunder Holbækmotorvejen og Køge Bugt Motorvejen, der løber gennem Vallensbæk, hvor vedkommende bor. Der udtrykkes bekymring om den forventede øgede støjbelastning som følge af udvidelserne, og borgeren opfordrer til, at disse konsekvenser nøje beregnes og inddrages i beslutningsgrundlaget. Borgeren påpeger desuden de gentagne udvidelser af veje i området, uden at der samtidige indføres tiltag til støjreduktion i Vallensbæk Landsby, hvilket borgeren anser som uretfærdigt.

Grundejerforeningen Ørnebjerg udtrykker bekymring over udvidelsens virkning på støjniveauet og påpeger, at antallet af køretøjer vil stige og påvirke støjniveauet. I hørings svaret efterlyses Vejdirektoratets holdning til de nye støjgrænser fra EU som på nuværende tidspunkt er i en høringsproces, da dette kan påvirke projektet i fremtiden. Grundejerforeningen påpeger også, at støjberegningerne ikke er baseret på målinger i området, og modsiger påstanden om, at beplantning ikke har nogen effekt på støjreduktion, idet beplantning kan skabe læ og dermed reducere støjniveauet.

En anden borger påpeger udfordringer ved støjmålinger før og efter udvidelsen af motorvejen, hvor der efterspørges data fra tidligere udvidelser for at kunne forstå støj udviklingen i området. Uden udvidelsen forventer borgeren mere trafik og støj, mens udvidelsen forventes at lette trafikken og forbedre familielivet for pendlere. Borgeren påpeger elbiler som en støjsvag fremtid, men peger på udfordringen med stigende lastbiltrafik. Forslaget om at sænke lastbilernes hastighed præsenteres som en mulig løsning.

Vejdirektoratets bemærkninger til hørings svar

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. Målinger af trafikstøj er således kun at betragte som stikprøver, da en måling af støjen fx vil kunne variere med op til 20 dB afhængigt af vej- og vindforhold.

Vejdirektoratet anvender beregningsmodellen Nord2000, som er en meget detaljeret og omfattende beregningsmodel, der tager højde for data om blandt andet vejbelægninger, hastighed, trafikmængder, vejforhold 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 16

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

I miljøkonsekvensvurderingen vil der blive udført beregninger af støjbelastningen for:

- Den nuværende situation
- 0 alternativet
- Hovedforslaget
- 0+ løsning (mindre omfattende udbygning).

For 0 alternativ, hovedforslag og 0+ løsning tager beregningerne udgangspunkt i en situation, hvor trafikken er fremskrevet med 10 år fra åbningsåret. Derudover vil der indgå beregninger af støjbidraget af afledte ændringer i trafikken på tilstødende veje.

Beplantning kan have en visuel skærmende effekt, men har ikke en målbar støjdæmpende effekt, medmindre der er tale om et bredt beplantningsbælte på mere end 50 m. Dog viser forskningsresultater, at beplantning kan reducere den oplevede gene af støjen.

I forhold til el-køretøjers støjemmission ved man for nuværende, at elbiler er tungere pga. tunge batterier og bredere dæk. Dette vil betyde, at elbiler udsender mere støj på motorveje, hvor det er dæk-vejbane-støjen som er dominerende. Med udviklingen kan batterier blive lettere og medvirke til at dæk på elbiler kan blive smallere og dermed bidrage til mindre støj end dagens elbiler. Da der er usikkerhed omkring denne fremtidsudvikling, benyttes de kildestyrker der findes i støjberegningsmodellen for konventionelle køretøjer.

Hensyn til natur, dyreliv og klima

En borger påpeger, at Ishøj Dyrepark er hjemsted for dyr og vilde arter, som ofte opholder sig tæt på motorvejen. For at bekæmpe forurening og tage hensyn til miljøet foreslår borgeren, at Vejdirektoratet overvejer at etablere et "naturbælte" bag støjskærmene. Dette bælte vil kunne opsamle forurening fra motorvejen og bidrage til CO₂-opsamling. Borgeren opfordrer til en mere miljøvenlig tilgang til infrastruktur ved at integrere sådanne naturbælter til gavn for naturen og miljøet.

Danmarks Naturfredningsforening Vallensbæk-Ishøj bemærker, at miljøkonsekvensvurderingen også forventes at omfatte kortlægning og vurdering af projektets påvirkning af lokal natur, herunder småbiotoper og bilag IV-arter.

Vejdirektoratets bemærkninger til høringsvar

I forbindelse med Miljøkonsekvensvurderingen vil der blive udført omfattende feltundersøgelser med registrering af arter, naturtyper og særligt beskyttede arter i henhold til EU lovgivningen (Bilag IV arter).

Der vil desuden blive udført gennemgang af eksisterende registreringer af beskyttede naturtyper og artsfund. Da der er tale om en udvidelse af en eksisterende vejstrækning, kan det ikke undgås at eksisterende skov- og naturområder vil blive berørt.

I det omfang, det vil være nødvendigt at fjerne f.eks. fredskov eller naturområder, vil der blive etableret erstatningsnatur. Vejdirektoratet har noteret forslaget om at etablere sammenhængende naturbælter bag evt. ny støjafskærmning. Vejdirektoratet vil samtidigt afsøge mulighederne for at etablere støjafskærmning med lavere klimaaftryk evt. suppleret med beplantning eller andre tiltag, som kan bidrage til øget naturindhold. På baggrund af naturkortlægningen vil Vejdirektoratet derudover søge at placere evt. erstatningsnatur, så eksisterende natur- og rekreative muligheder så vidt muligt understøttes.

Vej- og trafikforhold

En borger støtter en eventuel udvidelse af Motorring 4 syd, forudsat at støj- og luftforurening er under kontrol. Borgeren bruger selv vejen regelmæssigt og har lagt mærke til trængselsproblemerne, især i den nordlige ende af den planlagte udvidelse, hvor trafikken næsten går i stå hver eftermiddag. Borgerens observation er, at de brede vejbaneanlæg forvirrer førere, som fejlagtigt placerer sig i to rækker i stedet for at flette sammen. Borgeren mener, at denne struktur forværrer situationen og foreslår en forbedring af vejbanen, da de anser det for at være en simpel løsning, når vejen alligevel skal ændres.

En henvendelse påpeger, at en udvidelse af motorvejen fra Ishøj motorvejskryds til indfletning ved Køge Bugtmotorvejen kun vil være effektiv, hvis afkørslerne kan håndtere den øgede trafik. Det forklares, at der allerede i dag skabes kø ved Ishøj Stationsvej-afkørslen, hvor venstresvingende biler blokerer for højresvingene biler, hvilket nødvendiggør længere svingbaner til begge retninger. Behovet for to venstresvingbaner bør eventuelt undersøges. Yderligere forklares det, at der også skabes lang kø ved tilkørslen mod nord fra Ishøj Stationsvej i myldretiden, hvilket også ønskes overvejes i udvidelsesplanerne.

En borger påpeger generelle trafikproblemer langs strækningen, især på grund af sammenfletningen fra E20 til E55 (Motorvejskryds Ishøj). Borgeren mener at dette skyldes, at biler, der skal videre ad E20 skal flette ud, mens dem, der skal skifte fra E20 til E55 skal flette ind. Borgeren foreslår en løsning, hvor der etableres en frakørsel til E55 efter Greve N tilkørslen (TSA 27).

En borger nævner udfordringer med de strækninger, hvor biler fletter mellem kørebaner, især fra Greve N-tilkørslen. Borgeren pointerer, at en løsning kunne være at nedlægge Greve-tilkørslen, men at dette vil føre til øget trafik ad andre veje som Godsvej, Ishøj Parkvej og Ishøj Stationsvej, hvilket vil medføre ekstra støjgener fra flere retninger. Som et alternativ foreslår borgeren at ombytte vejbanerne under ombygningen af "fly-overen", hvilket kan muliggøre etablering af effektive støjskærme på "fly-overen" og sikre mindre støjspredning ved udfletning mod Køge Bugt Motorvejen.

Vejdirektoratets bemærkninger til høringsvarene

Projektet har stort fokus på at forbedre fremkommeligheden på projektstrækningen, der vil derfor blive gennemført en grundig undersøgelse af de fremkommelighedsproblemer der er i dag langs strækningen inkl. flettestrækningerne. Der gennemføres også en række trafikmodelberegninger, som kan sige noget om forventningen til den fremtidige trafikmængde og dermed den forventede vækst i trafikken. Ud fra trafikmodelresultaterne vil der blive gennemført kapacitetsanalyser for tilslutningsanlæggene. Analyserne gennemføres med henblik på at få den mest effektive trafikafvikling.

Øvrige henvendelser

En borger foreslår at prioritere gebyrfri offentlig transport fremfor udvidelser og påpeger, at en reduktion af hastigheden på motorvejen kunne mindske både behovet og støjniveauet.

En borger undrer sig over, at de ikke er blevet kontaktet direkte af Vejdirektoratet i forbindelse med ide- og forslagsfasen af projektet, da deres husstand ligger 400m fra Motorring 4 syd strækningen.

En borger fremhæver, at udvidelsen burde have været gennemført for år tilbage og peger på flere nøgleaspekter. Der argumenteres for 1) forbedret trafikafvikling, 2) udvidelsen giver mulighed for vækst på Avedøre Holme, 3) udvidelsen har sammenhæng med større infrastruktur projekter, 4) prisstigning på boliger og udflytning fra Storkøbenhavn, 5) forventet fald i støjniveau med flere el-biler eventuelt i kombination med en fartgrænse på 90-100 km/t.

En henvendelse gør Vejdirektoratet opmærksom på, at anlægsfasen af en evt. udvidelse af Motorring 4 syd, kan påvirke eller delvis stoppe dele af deres produktion, hvis dette medfører kraftig vibrering af undergrunden. Der efterspørges derfor koordinering for at afhjælpe potentielle problemer med virksomheden.

Vejdirektoratets bemærkninger til hørings svar

Rammen om projektet med en udvidelse af Motorring 4 syd er besluttet og finansieret som en del af infrastrukturplan 2035, der er derfor ikke mulighed for at anvende pengene til andre projekter end udvidelsen af Motorring 4 syd, som f.eks. gebyrfri offentlig transport.