

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Mette E. Matthiasen (mem@rigsrevisionen.dk)
Titel: Høringssvar vedr. lovforslag
E-mailtitel: Høringssvar vedr. lovforslag (Id nr.: 304854)
Sendt: 24-01-2024 13:00

Transportministeriet har den 18. januar 2024 sendt forslag til lov om udvidelse af Øresundsmotorvejen i høring.

Ministeriernes forpligtelse til at høre Rigsrevisionen er fastlagt af rigsrevisorloven, §§ 7 og 10 (Lovbekendtgørelse nr. 101 af 19/01/2012) og angår revisions- og/eller regnskabsforhold, der kan have betydning for Rigsrevisionens opgaver.

Vi har gennemgået lovforslaget og kan konstatere, at det ikke omhandler revisions- eller regnskabsforhold i staten eller andre offentlige virksomheder, der revideres af Rigsrevisionen.

Vi har derfor ikke behandlet henvendelsen yderligere.

Med venlig hilsen

Mette E. Matthiasen
Specialkonsulent

Logo Rigsrevisionen

Landgreven 4
DK-1301 København K

Tlf. +45 33 92 84 00
Dir.+45 33 92 85 73
mem@rigsrevisionen.dk

www.rigsrevisionen.dk

Læs om Rigsrevisionens behandling af personoplysninger [her](#)

Fra: Anders Robodo Petersen <arp@trm.dk>

Sendt: 18. januar 2024 12:19

Til: kommunen@taarnby.dk; borgerservice@kk.dk; By og Havn - Info <info@byoghavn.dk>; Else Ebbesen <e.ebbesen@cph.dk>; sara.fenger@cph.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; regionh@regionh.dk; 'hbr@hbr.dk' <hbr@hbr.dk>; DSB <dsbpost@dsb.dk>; Movia <movia@moviatrafik.dk>; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; info@danskerhverv.dk; info@danskerhvervsfremme.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Industri <transport@di.dk>; Fælles Fagligt Forbund (3F <3f@3f.dk>; Forbundet af Offentlige Ansatte <foa@foa.dk>; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; dalo@da.dk; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; Jurateamet@danskeenergi.dk; dof@dof.dk; dvl@dvl.dk; Dansk Vejforening <dv@dv.dk>; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Danske motorcyklister <skovloekke@dmc-org.dk>; info@rgo.dk; info@energinet.dk; hoering <hoering@fdm.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Friluftsrådet <fr@friluftsradaet.dk>; Kommissarius Øerne <komoe@komoe.dk>; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; Rigsrevisionen <info@rigsrevisionen.dk>; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>

Emne: Høring over lovforslag (Id nr.: 304854)

Til rette vedkommende

Se vedlagte høring over forslag til lov om udvidelse af Øresundsmotorvejen.

Med venlig hilsen

Anders Petersen

Chefkonsulent

Transportministeriet

Ministry of Transport

Vej- og Brokontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995

arp@trm.dk

www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:

<https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen>

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: DSB (dsbpost@dsb.dk)
Fra: Rasmus Holscher Baggesen (rhb@dsb.dk)
Titel: SV: Høring over lovforslag
E-mailtitel: SV: Høring over lovforslag (Id nr.: 304854)
Sendt: 02-02-2024 09:30

Kære Anders

DSB har ingen bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen

Rasmus Holscher Baggesen
Sekretariatsmedarbejder

Økonomi, Koncernsekretariatet, DSB, CVR 25 05 00 53
Mobil 24 68 30 87, E-mail rhb@dsb.dk



DSB Rejs med

Fra: Anders Robodo Petersen <arp@trm.dk>
Sendt: 18. januar 2024 12:19
Til: kommunen@taarnby.dk; borgerservice@kk.dk; By og Havn - Info <info@byoghavn.dk>; Else Ebbesen <e.ebbesen@cph.dk>; sara.fenger@cph.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; regionh@regionh.dk; 'hbr@hbr.dk' <hbr@hbr.dk>; DSBPOST <DSBPOST@dsb.dk>; Movia <movia@moviatrafik.dk>; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; info@danskerhverv.dk; info@danskerhvervsfremme.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Industri <transport@di.dk>; Fælles Fagligt Forbund (3F <3f@3f.dk>; Forbundet af Offentlige Ansatte <foa@foa.dk>; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; dalo@da.dk; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; Jurateamet@danskeenergi.dk; dof@dof.dk; dvl@dvl.dk; Dansk Vejforening <dv@dv.dk>; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Danske motorcyklister <skovloekke@dmc-org.dk>; info@rgo.dk; info@energinet.dk; hoering <hoering@fdm.dk>; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Friluftsrådet <fr@friluftsradet.dk>; Kommissarius Øerne <komoe@komoe.dk>; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; Rigsrevisionen - Info <info@rigsrevisionen.dk>; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>
Emne: Høring over lovforslag (Id nr.: 304854)

Til rette vedkommende

Se vedlagte høring over forslag til lov om udvidelse af Øresundsmotorvejen.

Med venlig hilsen

Anders Petersen
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995

arp@trm.dk

www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:

<https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen>

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk)
Fra: Pia Saxild (PS@fbr.dk)
Titel: SV: Høring over lovforslag
E-mailtitel: SV: Høring over lovforslag (Id nr.: 304854)
Sendt: 12-02-2024 10:06

Forbrugerrådet Tænk vurderer, at denne konkrete høring ligger uden for vores for tiden prioriterede arbejdsområder og vil derfor undlade at forholde os hertil. Forbrugerrådet Tænk kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte. For en god ordens skyld skal det understreges, at Forbrugerrådet Tænk stadig er interesseret i at modtage høringer inden for området.

Med venlig hilsen

Vagn Jelsøe

CHEFKONSULENT

T +45 7741 7741

W taenk.dk

Forbrugerrådet Tænk

Ryesgade 3A, 2. th. | 2200 Kbh. N



Fra: Anders Robodo Petersen <arp@trm.dk>

Sendt: 18. januar 2024 12:19

Til: kommunen@taarnby.dk; borgerservice@kk.dk; By og Havn - Info <info@byoghavn.dk>; Else Ebbesen <e.ebbesen@cph.dk>; sara.fenger@cph.dk; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; regionh@regionh.dk; 'hbr@hbr.dk' <hbr@hbr.dk>; DSB <dsbpost@dsb.dk>; Movia <movia@moviatrafik.dk>; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; info@danskerhverv.dk; info@danskerhvervsfremme.dk; Dansk Metal <metal@danskmatal.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; Dansk Industri <transport@di.dk>; Fælles Fagligt Forbund (3F <3f@3f.dk>; Forbundet af Offentlige Ansatte <foa@foa.dk>; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; dalo@da.dk; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; Jurateamet@danskeenergi.dk; dof@dof.dk; dvl@dvl.dk; Dansk Vejforening <dv@dv.dk>; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Danske motorcyklister <skovloekke@dmc-org.dk>; info@rgo.dk; info@energinet.dk; høring <hoering@fdm.dk>; Forbrugerrådet Tænk Hoeringer <hoeringer@fbr.dk>; Friluftsrådet <fr@friluftsradaet.dk>; Kommissarius Øerne <komoe@komoe.dk>; NOAH-Trafik <noahtrafik@noah.dk>; Rigsrevisionen - Info <info@rigsrevisionen.dk>; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>

Emne: Høring over lovforslag (Id nr.: 304854)

Du får ikke ofte mails fra arp@trm.dk. [Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt](#)

Til rette vedkommende

Se vedlagte høring over forslag til lov om udvidelse af Øresundsmotorvejen.

Med venlig hilsen

Anders Petersen
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995
arp@trm.dk
www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:
<https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen>

HØRINGSSVAR
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Sendt til e-mail:
trm@trm.dk og arp@trm.dk

Formandssekretariatet
Emil Drevsfeldt Nielsen
Erhvervspolitisk chef
Telefon +45 2229 3521

emni@danskmetal.dk
danskmetal.dk

13. februar 2024

Høringssvar til Høring over udkast til forslag til lov om udbygning af Øresundsmotorvejen

Dansk Metal takker for muligheden for at indgive bemærkninger til Transportministeriet til *Høring over udkast til forslag til lov om udbygning af Øresundsmotorvejen*.

Trængsel på de danske veje må ikke skabe manglende fremkommelighed, som forhindrer godstransport og pendlere til og fra arbejde i at komme frem. Vi kan desværre se, hvordan trængsel flere steder i landet, presser vejnettet til det maksimale og skaber udfordringer landet over. En sammenhængende infrastruktur er vigtigt for samfundet. Og for Dansk Metal er det vigtigt, at vores infrastruktur er med til at binde hele Danmark sammen.

På denne baggrund er vi i Dansk Metal derfor særdeles positive over for Infrastrukturplan 2035 fra juni 2021. Infrastrukturplanen er med til at sikre en nødvendig udbygning af vores vejnet, så det kan håndtere det stigende pres fra både private pendlere og godstransport og binde Danmark bedre sammen.

Derfor hilser Dansk Metal regeringens lovforslag om udbygningen af Øresundsmotorvejen velkommen, så udbygningen af strækningen kan påbegyndes. Udvidelsen af Øresundsmotorvejen vil sammen med planerne om udvidelse af E20 Amagermotorvejen sikre en forbedring af fremkommeligheden for de mange bilister i Hovedstadsområdet, som kører på denne strækning mod Københavns Lufthavn og videre til Sverige.

Såfremt ovenstående giver anledning til spørgsmål eller kommentarer, står vi til rådighed.

Med venlig hilsen

Emil Drevsfeldt Nielsen
Erhvervspolitisk chef

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Sven Norup (SNJ@nst.dk), Kbh Skyttecenter Vagt (vagt@kbh-skyttecenter.dk)
Fra: Kbh Skyttecenter (ksc@kbh-skyttecenter.dk)
Titel: VS: Takser: Ministeriel høring over forslag til Lov om udvidelse af Øresundsmotorvejen [RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION]
E-mailtitel: VS: Takser: Ministeriel høring over forslag til Lov om udvidelse af Øresundsmotorvejen (Id nr.: 304859) [RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION]
Sendt: 13-02-2024 15:49
Bilag: Bilag Ministeriel høring.pdf; Bilag Udkast til lov.pdf;

Kære Anders Petersen

Vi, Skydebaneforeningen Københavns Skyttecenter, er blevet opmærksomme på denne høring via vores lejer, Forsvarets Ejendomsstyrelse.

Vi vil sikre os at Naturstyrelsen, som ejer den grund vi lejer, er blevet informeret. Derfor sætter vi vores kontaktperson på denne mail.

Vi vil tilslutte os Forsvarsministeriets ejendomsstyrelses svar nedenfor, med understregning af sætningen: *. Det er væsentligt, at adgang kan opretholdes, idet ETAB 220 udgør et skydebanelæg, der udover hjemmevernet anvendes af de samlede væbnede styrker, herunder politi. Hertil kommer, at der ikke er alternativer i Hovedstadsområdet.* Vi vil tilføje at politiet træner hos os med i gennemsnit 80 ansatte pr. hverdag og at vi derudover har ca. 3.000 brugere.

Med venlig hilsen

Ylva Harders

Forretningsfører

Københavns Skyttecenter

Tlf: 31 21 13 83

Fra: FES-JPS02 Tønder, Peter Eliasson

Sendt: 13. februar 2024 10:55

Til: FMN-TMB: Tatiana

Cc: FES-EJS03 Sørensen, Carsten Drammelsbæk <FES-EJS03@fin.dk>;

Emne: SV: Takser: Ministeriel høring over forslag til Lov om udvidelse af Øresundsmotorvejen (Id nr.: 304859)

Kære Tatiana

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse meddeler herved ikke at have bemærkninger til høringen over:

- **forslag til Lov om udvidelse af Øresundsmotorvejen (Id nr.: 304859)**

Det foreslås dog, at Transportministeriet, eventuelt Vejdirektoratet, angiver en kontaktperson med, hvem adgangsforhold til Hjemmevernets skydebane, Kalvebod Skydebane, ETAB 220, under anlægsarbejdet kan drøftes. Det er væsentligt, at adgang kan opretholdes, idet ETAB 220 udgør et skydebanelæg, der udover hjemmevernet anvendes af de samlede væbnede styrker, herunder politi. Hertil kommer, at der ikke er alternativer i Hovedstadsområdet.

Hertil bemærkes, at det fremgår af høringsmaterialet, at den foreslåede udvidelse af Øresundsmotorvejen, herunder omfatter sammenfletning med Amagermotorvejen og udvidelse fra tilslutningsrampe 20 (København C), jf. nedenstående gengivelse af henholdsvis afsnit 3.1.2. og 3.1.3. fra udkastet til lovforslaget.

Som det endvidere fremgår af bilagets oversigtskort, s. 6, vil den foreslåede sammenfletning og udvidelse være tæt beliggende på ETAB 220, der er lejet.

Hjemmevernskommandoen, har oplyst, at anlægsarbejdet ses ikke at være en hindring for anvendelse af ETAB 220, og har ingen bemærkninger såfremt E20 er åben for trafik i hele anlægsperioden. I modsat fald kan der være operative forhold der skal tages hensyn til, herunder rettidig koordination for mitigerende tiltag.

Gengivelse af afsnit 3.1.2. og 3.1.3. fra ”Bilag Udkast til lov”

3.1.2. Udvidelse af sammenfletningen med Amagermotorvejen

Strækningen fra Amagermotorvejen til de østvendte ramper i tilslutningsanlæg 20 (København C) foreslås udvidet fra to til tre vognbaner i hver retning ved at inddrage cirka to meter af midterrabbatten og cirka 1,5 meter af yderrabbatten til kørebane, og vejforløbene tilpasses til udbygningen af Amagermotorvejen i samarbejde med Vejdirektoratet. Anlægsarbejderne koordineres med Vejdirektoratet

3.1.3. Etablering af parallelrampe ved Ørestad Mellem tilslutningsanlæg 19 (Ørestad) og 20 (København C) foreslås der etableret en parallelrampe, der muliggør, at trafikken mellem disse tilslutningsanlæg ikke påvirker trafikken på Øresundsmotorvejen i vestgående retning. Rampen foreslås etableret med en vognbane og et nødspar adskilt fra motorvejen med en cirka 2,5 meter bred spærreflade.

Den forsinkede fremsendelse af ovenstående beklages.

Med venlig hilsen

Peter Eliasson Tønder

Cand.jur.

Chefkonsulent

FORSVARSMINISTERIETS EJENDOMSSTYRELSE

Jura- og Indkøbsafdelingen, Jura- og Policysektionen

Bygning 64 - lokale 120

Arsenalvej 55, 9800 Hjørring

NOTAT

HØRINGSSVAR - FORSLAG TIL LOV OM UDVIDELSE AF ØRESUNDSMOTORVEJEN

Energinet takker for muligheden for at komme med kommentarer til de foreslåede ændringer til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse.

Energinet har noteret sig, at Sund & Bælt Holding A/S er anlægsmyndighed i forhold til udvidelse af Øresundsmotorvejen.

Energinet har gennemgået lovforslaget med fokus på de emner, der har særlig betydning for Energinet, og har målrettet kommenteringen til disse.

1. Energinets bemærkninger

1.1 Eksisterende eltransmissionsanlæg

Energinet Eltransmission A/S har to 132 kV kabelanlæg, som krydser under motorvejen og jernbanen i nærheden af broen (Amager Strandvej), som krydser hen over motorvejen og jernbanen.

Energinet Eltransmission A/S anmoder om, at anlægsmyndigheden tidligt i planlægning- og projekteringsfasen kontakter Energinet Eltransmission A/S ved henvendelse til e-mail adressen 3.parter@energinet.dk med henblik på at få igangsat en proces, hvor det skal afklares, om de eksisterende to 132 kV kabelanlæg skal omlægges eller forstærkes, som en forudsætning for, at Øresundsmotorvejen med tilhørende til/frakørselsramper ved afkørsel 16 kan udvides.

3.1. Beskrivelse af anlægsprojektet

"Nedenstående beskrivelse i punkt 3.1.1- 3.1.4 er baseret på det anlægsprojekt, der er undersøgt og afrapporteret i miljøkonsekvensrapporten for anlægsprojektet nævnt i lovforslagets § 1"

Energinet bemærker, at der bør tilføjes i bemærkningerne til lovforslaget, at anlægsmyndigheden skal sikre, at eventuelle afledte ledningsomlægninger, som er forudsætning for udvidelsen af Øresundsmotorvejen, også indgår, som en del af den samlede miljøkonsekvensvurdering.

3.4.2. Transportministeriet overvejelse og den foreslåede ordning (side 25)

”Det forudsættes, at flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredjemand som udgangspunkt sker ved frivillig aftale herom eller ved ekspropriation med hjemmel i lovgivningen for de pågældende ledninger. Nærværende lov indeholder ikke hjemmel til ekspropriation til placering af ledninger på tredjemands ejendom”

Energinet bemærker, at Energinet ikke har hjemmel til at ekspropriere til omlægning af eltransmissionsanlæg grundet et vejprojekt. Hvis anlægsloven ikke giver anlægsmyndigheden hjemmel til at ekspropriere til omlægning af ledningsanlæg, bør nærværende anlægslov derfor indeholde hjemmel til de afledte ledningsomlægninger. Således kan rettigheds erhvervelse til afledte ledningsomlægninger sikres gennem ekspropriationsprocessen til selve motorvejsprojektet, hvis ledningsejer ikke kan indgå frivillig aftale med lodsejer. Hjemlen til afledte ledningsomlægninger skal gælde både indenfor anlægslovens projektområde samt udenfor.

1.2 Eksisterende gastransmissionsledning

Energinet Gastransmission A/S ejer gastransmissionsledningen ”Kalvebod-HCØ” som berøres af anlægsarbejdet. Ledningens placering fremgår af Plandata.dk.

Energinet Gastransmissions ledning krydser Øresundsmotorvejen lige vest for Ørestad. Gastransmissionsledningen ligger med fuld tilstedeværelsesret, jf. lovforslagets § 6, Stk. 2. Ledningen er desuden beskyttet af en deklARATION, som regulerer arbejder i ledningens nærhed.

Energinet Gastransmission A/S hæfter sig ved lovforslagets § 7 og ser frem til snarlige lednings-ejermøder, hvor detaljer omkring arbejdets sikre tilrettelæggelse kan specificeres og aftales.

Hvis nærværende høringssvar giver anledning til spørgsmål eller noget ønskes uddybet, kan Energinet kontaktes på myndighed@energinet.dk

Med venlig hilsen



Sisse Guldager Larsen
Energinet Myndighedsenheden

14. FEBRUAR 2024
GREEN POWER DENMARK
LANGEBROGADE 3H
1411 KØBENHAVN K

Transportministeriet
Att.: trm@trm.dk og arp@trm.dk

DOK. ANSVARLIG: MEH
SEKRETÆR:
SAGSNR.: S2021-1549
DOKNR: D2024-614714-02-2024

Bemærkninger til lov om udvidelse af Øresundsmotorvejen

Green Power Denmark har modtaget udkast til lov om udvidelse af Øresundsmotorvejen i høring. Green Power Denmark takker for høringen.

Indledende bemærkninger

Elforsyningsområdet og elnettet er afgørende for den elektrificering, som vi som samfund står overfor, som led i den grønne omstilling. Det vil i de kommende år betyde betragtelige investeringer i elnettet så det kan tilpasses en omlægning af såvel energiproduktion og kundegrupper som en øget efterspørgsel efter el. Der ligger derfor allerede en stor omstillingsopgave for elnetselskaberne, og der er samlet set tale om store værdier. Det er helt afgørende for elektrificeringen, at der er en hurtig udbygning af elnettet.

Lovforslagets bestemmelser om ledninger.

Lovforslagets §§ 6-8 om ledningsarbejde har karakter af standardbestemmelser i anlægslovgivningen, herunder dette lovforslag. Bestemmelserne betyder, at det bliver lovfæstet i denne særlov, at gæsteprincippet finder anvendelse, når ledninger skal flyttes under store anlægsprojekter. Green Power Denmark har tidligere forholdt sig kritisk til anvendelse af gæsteprincippet i nationale anlægsprojekter. En ukritisk anvendelse af gæsteprincippet kan betyde, at regningen for en ledningsomlægning i sidste ende lander hos nogle borgere og virksomheder mens andre ikke rammes. Det må forventes, at også dette lovforslag vil medføre betydelige omkostninger for ledningsejere, og at forsyningerne må foretage store omlægninger.

Når ledninger skal flyttes på grund af anlægsprojekter, vil det medføre at der dels skal gennemføres dels en ledningsflytning til etablering af det specifikke anlægsprojekt dels en ledningsplaceringsproces, når ledningerne skal genplaceres.

Det fremgår af lovforslaget, at anlægsmyndigheden i forbindelse med anlægsprojektet skal vise hensyn til ledninger og tidligt i processen forsøge at koordinere anlægsarbejdet med ledningsejers mulighed for flytning af ledninger. Ledningsejer har en klar interesse i at finde fælles løsninger men kan møde forhindringer, der

umuliggør de drøftede løsninger, som f.eks. muligheden for at finde et areal til genplacering samt de tidsmæssige og/eller tekniske implikationer der er forbundet med en given lednings- og anlægshæftning. Efter lovforslaget har anlægsmyndigheden dog i sidste ende altid ret til at kræve ledningsarbejder udført af ledningsejer.

Der kan derfor opstå en situation, hvor der trods krav om at flytte ledninger, hverken foreligger nyt areal eller vilkår for en genplacering af ledninger, hvilket er en forudsætning for at opretholde forsyningssikkerheden. Lovforslaget synes at have et særligt fokus på gennemførelsen af anlægsmyndighedens projekt uden at der tages højde for den betydning som forsyningssikkerheden har.

Dette ensidige fokus kan i sidste ende også blive problematisk for anlægsmyndigheden. Forsyningen, som ledningsejere varetager i et givent område, er nødvendig og kan ofte ikke afbrydes. Et eventuelt krav om flytning vil derfor ikke kunne gennemtvinges inden en erstatning er etableret.

Hvis der ikke kan opnås en frivillig aftale med en lodsejer om en anden placering, kan det betyde at ledningsejer også skal gennemføre en ekspropriationsproces. Det kan af ovennævnte grunde være umuligt at gennemføre en ledningsflytning, før en ny placering er fundet. Denne dobbelte proces er til ulempe for såvel ledningsejer som for lodsejer, der potentielt stilles overfor to ekspropriationsprocesser i forbindelse med etablering af veje eller jernbaner ligesom det kan forsinke anlægsprojektet.

Forenklet proces for genplacering af ledninger

Givet at ledningerne skal flyttes, er det Green Power Danmarks opfattelse, at der kan opnås en forenklet proces, hvis der sikres hjemmel til at det altid er anlægsmyndighedens forpligtelse, i samarbejde med ledningsejer, at finde genplacering til de ledninger, der skal flyttes på grund af et anlægsprojekt.

En forenklet proces vil have betydning for hastigheden for genetablering af elnettet i anlægsprojekter, som kan have betydning for hastigheden i den øvrige udbygning af elnettet og for forsyningssikkerheden. Samtidig vil en forenklet proces alt andet lige også være en betydelig fordel for lodsejer og i sidste ende anlægsmyndigheden.

Green Power Denmark vil opfordre til, at der skal være klar hjemmel til at anlægsmyndigheden ved ekspropriering af et areal, hvori der ligger ledninger som skal flyttes, også skal finde et nyt areal disse ledninger ved én og samme proces. Dermed kan der opnås klarhed om alle nødvendige arealer, hvormed ledningsejere hurtigere kan finde genplacering.

Green Power Denmark står til rådighed for evt. spørgsmål om ovenstående.

Med venlig hilsen

Mette Horneman

Green Power Denmark

Mette Louise Horneman
Chefkonsulent, cand. jur.

Chefkonsulent Anders Petersen
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
trm@trm.dk, arp@trm.dk

Københavns Lufthavne A/S
Box 74
Lufthavnsholmen 6
2770 Kastrup
www.cph.dk

Tlf.: +45 32 31 32 31
Fax: +45 32 31 31 00
E-mail: cph@cph.dk
CVR: 14 70 72 04

København, 14. februar 2024

Høringssvar vedr. forslag til lov om udvidelse af Øresundsmotorvejen

Transportministeriet gennemfører høring af forslag til lov om udvidelse af Øresundsmotorvejen. Københavns Lufthavne (herefter CPH) takker for muligheden for at kommentere på tilsendte høring.

CPH er af den opfattelse, at en udvidelse af Øresundsmotorvejen er af afgørende betydning for fremkommeligheden til CPH. Øresundsmotorvejen er hovedfærdselsåre for passagerer, der ankommer og afgår fra lufthavnen i hhv. bil, taxa og bus. Derudover er Øresundsmotorvejen også hovedfærdselsåre for vare- og logistiktransporten i Danmark samt til Sverige.

CPH er derfor grundlæggende positivt indstillet overfor lovforslaget, fordi det vil gøre det nemmere for både passagerer og medarbejdere at komme til og fra lufthavnen – særligt i myldretiden, hvor den trafikale situation efterhånden er presset.

CPH gør opmærksom på vigtigheden af, at udvidelsen af Øresundsmotorvejen ledsages af overvejelser om, hvordan den øgede trafikmængde vil skulle håndteres på det lokale vejnet. I den forbindelse ser CPH det som vigtigt, at der overvejes løsninger, der kan håndtere trafikken fra både udvidelsen af Øresundsmotorvejen og en mulig kommende Østlig Ringvej, da det tidsmæssige sammenfald mellem disse to projekter gør, at løsninger for den lokale trafik vil skulle dimensioneres til at kunne håndtere begge projekters effekter.

I det østlige område i den forbindelse er en række større vare- og logistikvirksomheder placeret i det østlige område af lufthavnen. Området er udlagt til godstransport, og med den nylige vedtagelse af lov om rammerne for arealanvendelse i Københavns Lufthavn, forventes udviklet yderligere til dette formål de kommende år. Det er derfor centralt, at lufthavnen og det østlige område har en god og vel-fungerende opkobling til Øresundsmotorvejen, hvis en god passagerservice og en god infrastruktur for vare- og logistik skal sikres i fremtiden.

Konkret er Rundkørsel Øst i lufthavnen og Kystvejen de vigtigste forbindelser i denne sammenhæng. Dette forhold har løbende været drøftet med Sund & Bælt og Tårnby Kommune, hvilket førte til, at CPH i 2018 udvidede Rundkørsel Øst for at sikre tilstrækkelig kapacitet i rundkørslen til udbygning af østområdet i lufthavnen med en ny airport business park.

Baggrunden for udvidelsen var en trafikanalyse, udarbejdet af VIA Trafik i 2017, efter ønske fra en styregruppe bestående af A/S Øresund, Tårnby Kommune og CPH. I forlængelse heraf blev der tegnet forslag til en forbindelse, hvor Kystvejen kobles direkte til Amager Strandvej, hvilket vil reducere trafikken på motorvejsbroen til lufthavnen og dermed skabe mere vejkapacitet til den fremtidige udvikling af lufthavnen og østområdet.

Med henblik på at sikre den fremtidige trafikafvikling på den længere bane bør en løsning med en direkte flyover mellem Kystvejen og motorvejen overvejes, så den fremtidige afvikling af den tunge trafik til og fra cargo- og logistikvirksomheder kan sikres, særlig for tung trafik til og fra Vestsjælland, Jylland og Tyskland.

En flyover til den tunge trafik vil også sikre, at rundkørslen fortsat kan afvikle lufthavnens passagertrafik og ikke bliver blokeret af trafik mellem cargo- og logistikområdet i øst og motorvejen.

Lufthavnen er bekendt med, at der i det skitserede forslag arbejdes med flere løsningsmuligheder for de enkelte ramper, shunts og flyover, som skal undersøges nærmere. CPH sætter pris på at være inddraget i denne del og ønsker fortsat at bidrage til udvikling og kvalificering af løsningerne. I den forbindelse ser CPH positivt på tiltag, som kan sikre en god afvikling af trafikken i Rundkørsel Øst, som f.eks. nedlæggelse af signaler på motorvejsbroen til Rundkørsel Øst, som vil kunne sikre et mere flydende trafikflow i området og færre kødannelser omkring rundkørslen.

Hvis det vurderes mere relevant at udarbejde konkrete, langsigtede løsninger i forbindelse med udviklingen af Østlig Ringvej, er CPH indforstået hermed, men CPH skal påpege, at motorvejsudvidelsen isoleret set kan medføre, at ovenstående forhold skal overvejes allerede nu.

CPH har følgende bemærkninger til lovforslaget indhold.

- CPH noterer sig, at § 2 fastsætter, at anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets påvirkninger på miljøet. Det er efter CPH's opfattelse på denne baggrund uklart, hvordan projektet skal gennemføres, og hvordan projektet påvirker CPH, herunder CPH's arealer, tilbringersystemet m.m. I den forbindelse bør det afdekkes, om trafikken til/fra lufthavnen kan afvikles tilfredsstillende i anlægsperioden.
- Et antal arealer med interesse for CPH påvirkes af projektet:
 - Der er flere rørføringer med vand og spildevand samt vigtige anlæg nord for motorvejen, der potentielt kan blive påvirket af projektet.
 - CPH har en støjmåler i en have med tinglysning tæt ved den nye tilkørsel fra Strandvejen. Det skal afklares med Miljøstyrelsen, der har anvist lokaliteten, om der eventuelt kan anvises en ny målepositionen. CPH har en tinglyst brugsret til målepositionen på 3*3 m samt en "stige" til målestationen.

CPH skal på den baggrund anmode om at få forelagt en samlet og specifik beskrivelse af projektets indvirkning på CPH og de af CPH ejede arealer. CPH anmoder derfor om at få tilsendt en sådan beskrivelse med henblik på kommentering.

- Det fremgår af lovforslaget Kapitel 5, at der etableres en ordning, hvorefter der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter udbygning af vejanlægget i § 1. CPH foreslår, at hotelterne i nærheden af CPH også bliver omfattet af ordningen, hvis de på baggrund af støjkortlægningen måtte vise sig at blive særligt støjramte.

- Det fremgår af lovforslaget Kapitel 6, at der er mulighed for at foretage ekspropriation i forbindelse med projektet. CPH ønsker på den baggrund en afklaring af, hvorvidt projektet medfører (evt. risiko for) permanent eller midlertidig ekspropriation af arealer ejet af CPH, jf. også nedenfor omkring etablering af stibro.

CPH har følgende bemærkninger til lovforslagets bemærkninger.

- Under punkt 4 omtales behov for ekspropriation til en stibro, der skal føre stitrafikken uden om rampetilslutningerne til Amager Strandvej. CPH gør opmærksom på, at der efter CPH's opfattelse er alternativer til etablering af en stibro, der ikke medfører behov for ekspropriation af CPH's arealer. CPH vil opfordre til, at der igangsættes et arbejde med at undersøge mulighederne for at etablere stibroen på en måde, der ikke nødvendiggør ekspropriation.
- Vedrørende Punkt 10.9.2. om påvirkninger i anlægsfasen gør CPH opmærksom på, at fræsning i aften- og nattetimerne vil kunne give forstyrrelser for de gæster, der overnatter på hotellerne i nærheden af lufthavnen. CPH opfordrer derfor til, at arbejdet i videst muligt omfang koordineres med CPH, så det evt. kan gennemføres på det tidspunkt, hvor belægningen på hotellerne er lavest. CPH foreslår, at Sund & Bælt snarest oplyser CPH nærmere om de forventede konsekvenser for hotellerne i forbindelse med anlægsarbejdet, så der kan udarbejdes en fælles plan for arbejdet.

Såfremt det er nødvendigt at uddybe ovenstående, indgår CPH i sagens natur gerne i en sådan dialog, idet det skal påpeges, at der er løbende dialog med Sund & Bælt om projektet.

Med venlig hilsen

Mikkel Ruben Rimsø Sørensen
Lead Public Affairs Advisor

Transportministeriet
Att.: Anders Petersen
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Den 18. februar 2024

Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om udvidelse af Øresundsmotorvejen

Dansk Erhverv har modtaget høringen d. 18. januar 2024. Vi takker for muligheden for at afgive høringssvar.

Anlægslov for udvidelsen af Øresundsmotorvejen

Med lovforslaget sikres det retlige grundlag for, at Sund & Bælt Holding A/S kan udføre de fysiske arbejder, der skal til for at gennemføre udvidelsen af Øresundsmotorvejen.

Dansk Erhverv støtter denne del af lovforslaget, der udmønter den politiske aftale ”*Infrastrukturplan 2035*”.

Dansk Erhverv noterer sig, at projektet har en positiv nettonutidsværdi på 2.855 mio. kr. og en meget høj intern rente på 9,3 pct.

Fremkommeligheden og trængslen skal forbedres

Dansk Erhverv ser udvidelsesprojektet som en nødvendig investering i den danske infrastruktur, der styrker fremkommeligheden, tilgængeligheden og mobiliteten i en af Danmarks mest trafikerede regioner. Projektet er desuden en naturlig forlængelse af den planlagte udvidelse af Amagermotorvejen.

Udvidelsen af Øresundsmotorvejen er afgørende for at sikre fremkommeligheden og en mere effektiv trafikafvikling til og fra Københavns Lufthavn. Det er vigtigt for både erhvervslivet og turismen. Ligeledes understøtter projektet en forbedret forbindelse til Sverige via Øresundsforbindelsen, der fremmer mobilitet af arbejdskraften i regionen og den grænseoverskridende handel og samarbejde.

Udvidelsen af Øresundsmotorvejen adresserer et presserende behov, idet motorvejen er den sjette mest belastede strækning i Danmark med betydelige forsinkelser, især i myldretiden. Denne situation udgør ikke kun en udfordring for den daglige pendling, men også for erhvervstransporten, hvilket direkte påvirker erhvervslivets effektivitet og konkurrenceevne.

Derudover spiller udvidelsen en central rolle i forbindelse med en fremtidig Østlige Ringvej omkring København. Ved at sikre at Øresundsmotorvejen kan håndtere den forventede trafikstigning effektivt, lægger vi grundlaget for en mere sammenhængende og robust infrastruktur i hovedstadsområdet, herunder til Københavns Lufthavn og Sverige.

I den forbindelse er det vigtigt at sikre en god trafikafvikling på de omkringliggende lokale veje, der kan absorbere den øgede trafik, som projekterne vil medføre. Den udfordring bør der allerede nu overvejes løsninger på. Det kan her nævnes, at en række logistik- og godsvirksomheder er beliggende i lufthavnens østlige område, for hvem det er centralt at kunne tilgå Øresundsmotorvejen uden fremkommelighedsudfordringer med den tunge transport. Her kan en mulig løsning være en såkaldt flyover mellem Kystvejen og motorvejen, hvilket bør overvejes. Denne løsning vil desuden forbedre fremkommeligheden for passagertrafikken til og fra lufthavnen.

Under anlægsfasen er det afgørende at bevare god fremkommelighed til lufthavnen. Foranstaltninger, der skal sikres dette, og planlægningen heraf bør se under inddragelse af berørte parter. Endvidere bør det afklares nærmere med berørte parter i hvilket omfang ekspropriation påtænkes at finde sted, herunder afklaring af, om der findes mindre indgribende løsninger – fx kan det nævnes, at der findes alternativer til en stibro, der skal føre stitrafikken uden om rampetilslutningerne til Amager Strandvej, der ikke nødvendiggør ekspropriation.

Støj

Anlægsfasen vil utvivlsomt være forbundet med en del støjgener. Det kan fx være fræsning i aften- og nattetimerne. Denne aktivitet vil kunne genere de omkringliggende hoteller og deres gæster i et ikke ubetydeligt omfang. Derfor opfordrer Dansk Erhverv til at inddrage og koordinere den slags støjarbejde med relevante aktører.

Også efter anlægsfasen vil støj være en udfordring. Det vil her være relevant, at hoteller også omfattes af den ordning, der yder tilskud til facadeisolering til særligt støjramte efter udbygning af vejanlægget, såfremt hoteller viser sig støjramte.

Ændring af lov om Sund & Bælt Holding A/S

Lovforslaget indeholder desuden en ændring af lov om Sund & Bælt A/S. Her foreslås det, at Sund og Bælt Holding – efter transportministerens beslutning – kan bistå staten med undersøgelser m.v. inden for områder med relation til transport og infrastruktur. Det fremgår af lovforslaget, at der er tale om en kodificering af gældende praksis, som nu vil fremgå af selskabets lovgrundlag. Transportministeren kan pålægge selskabet opgaver for så vidt angår undersøgelser mv. på lige fod med f.eks. Vejdirektoratet og Banedanmark.

Dansk Erhverv noterer sig, at bestemmelsen ikke vil omfatte gennemførelse af større anlægsprojekter uden tilknytning til selskabets eksisterende anlæg, men alene undersøgelser mv.

Med venlig hilsen



Kristian Baasch Pindbo
Chefkonsulent

Modtager: Transportministeriet
Afsender: Thor Kjøller Hartmann

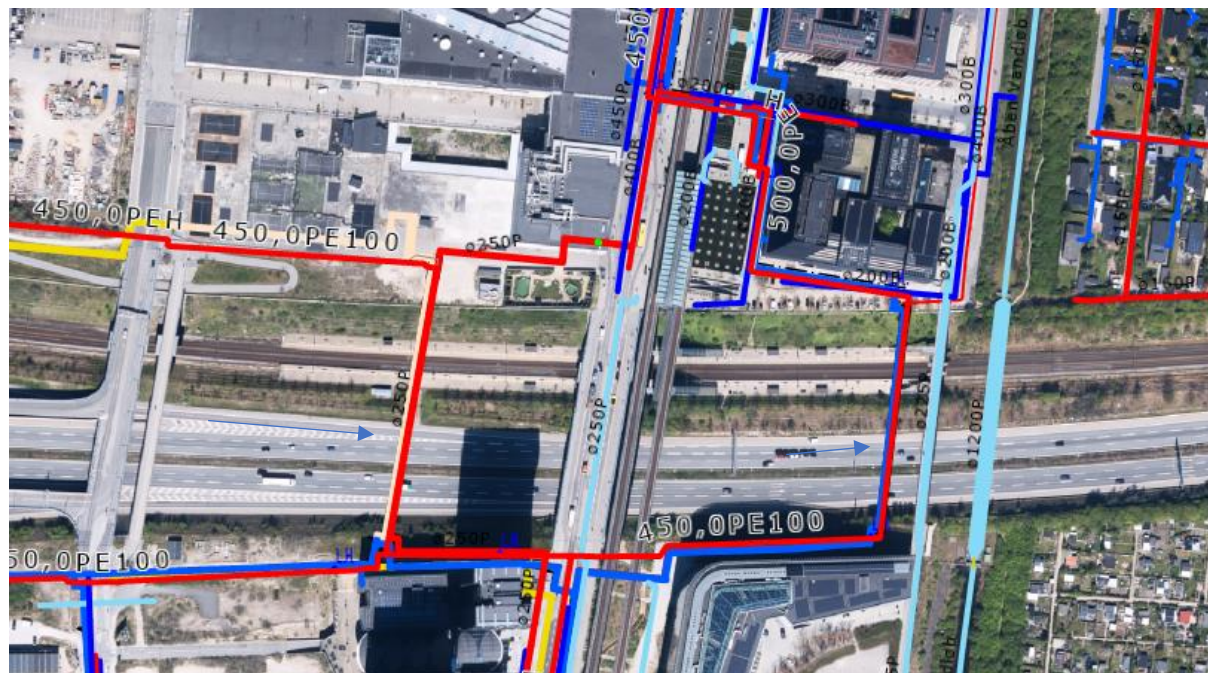
Sektion: Byudvikling
Direkte tlf. 34458141
E-mail: thhart@hofor.dk

HOFOR A/S – Høringsvar til Forslag til lov om udvidelse af Øresundsmotorvejen Transportministeriet

Transportministeriet har igangsat høring i forbindelse med Forslag til lov om udvidelse af Øresundsmotorvejen Transportministeriet

Hermed fremsendes HOFORs bemærkninger til forslaget.

HOFOR Vand gør opmærksom på de krydsende ledningstunneler (markeret med pil på nedenstående kort). I disse tunneler er der bl.a. også placeret andre ledninger såsom Spildevand og varmeledninger, samt bygasledninger i den østlige ledningstunnel.



HOFOR tager forbehold for usikkerheder mellem de faktiske forhold og data fra HOFORs GIS-system, som der henvises til i dette høringsvar. På denne baggrund anbefales det, at såfremt der er usikkerhed på de konkrete afstande til ledninger og anlæg, bør de kritiske ledninger og anlæg indmåles, så forsyningsikkerheden ikke udfordres ved realiseringen af det konkrete byudviklingsområde.

**Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed
Teknik- og Miljøforvaltningen**



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Teknik- og Miljøforvaltningens bemærkninger til høring om anlægslov om udvidelse af Øresundsmotorvejen

Indledning

Teknik- og Miljøforvaltningen d. 18. januar 2024 modtaget en ekstern høring af Transportministeriet om forslag til lov om udbygning af Øresundsmotorvejen. Før dette har Teknik- og Miljøforvaltningen modtaget en høring fra Trafikstyrelsen d. 13. oktober 2023 om en miljøkonsekvensvurderingen af udbygningsprojektet for Øresundsmotorvejen (TMFs svar er vedhæftet). Her løftede kommunen bl.a. en bekymring ift. en forventet stigning i antallet af stærkt støjbelastede boliger og bemærkede, at Københavns Kommunes har et ønske om dialog/samarbejde omkring en eventuel kommende overdækning af Øresundsmotorvejen. Teknik- og Miljøforvaltningen har foruden disse, i denne omgang bemærkninger til proces, jordforurening og trafik.

Generelt ift. proces

Det fremgår af udkastet til lovforslaget, at miljøkonsekvensvurderingen har været i høring, og at der er modtaget 26 høringssvar, som Trafikstyrelsen har behandlet i et høringssvar. Teknik- og Miljøforvaltningen er dog d. 26. januar blevet oplyst om, at Trafikstyrelsen stadig er i gang med at udarbejde høringssvaret, som forventes at være færdigt senere i forløbet, men før en eventuel vedtagelse af anlægsloven.

Københavns Kommune vurderer, at det er u hensigtsmæssigt, at Trafikstyrelsens høringssvar ikke er færdiggjort ved udsendelse af udkast til anlægsloven og bemærker, at der i udkastet til lovforslaget ikke er taget højde for de opmærksomhedspunkter, som Københavns Kommune har givet udtryk for i kommunens høringssvar til miljøkonsekvensvurderingen. I nedenstående fremhæves opmærksomhedspunkterne derfor igen, ligesom der er indsat yderligere bemærkninger til de steder i lovforslaget, som vurderes at kræve særlig opmærksomhed i forhold til støj og sammenhæng til en eventuelt kommende overdækning. Københavns Kommunes høringssvar til MKV er vedlagt som bilag.

19. februar 2024

Sagsnr.
2024-0034470

Dokumentnr.
2024-0034470-5

Sagsbehandler
Marie Møller Bertelsen

Bygge-, Parkerings- og Miljø-
myndighed
Virksomheder og VVM

Njalsgade 13
Postboks 380
2300 København S

E-mail
YX9B@kk.dk

EAN nummer
5798009809452

Trafik og støj

Er afværgeforanstaltninger ift. støj stadig gældende?

I Sund og Bælts miljøkonsekvensvurdering sammenlignes et nul-alternativ uden en udvidelse med et udvidelsesscenarie i 2040:

- Støjforholdene er forbedret i udvidelsesscenariet i forhold til nul-alternativet, hvilket skyldes nedsættelse af hastigheden fra 110 km/t til 90 km/t samt et støjreducerende slidlag.
- Men sammenlignes antallet af støjbelastede boliger i dag med et udvidelsesscenarie, stiger antallet af støjbelastede boliger langs Øresundsmotorvejen fra ca. 3000 til knap 4000 boliger. Heraf stiger antallet af stærkt støjbelastede boliger fra ca. 60 til ca. 300 boliger.

Københavns Kommune peger i høringssvaret på, at en hastighedsnedsættelse på Øresundsmotorvejen kan være relevant tidligere og opfordrer til, at der undersøges en bredere vifte af supplerende løsninger til at reducere den stigende støj fra motorvejen. Dette er der ikke taget højde for i udkastet til lovforslag. Det fremgår derimod af lovforslaget, at Sund & Bælt p.t. undersøger muligheden for at indføre differentierede hastighedsbegrænsninger, så hastigheden kun nedsættes i myldretiden. Hvis det bliver tilfældet, er det uklart, hvad det betyder for støjpåvirkningen, men det er Københavns Kommunes umiddelbare vurdering, at støjreduktionen vil være minimal. København Kommune ønsker derfor, at det tydeligt fremgår, hvilken betydning dette har for den primære afværgeforanstaltning ift. støj, der er undersøgt i miljøkonsekvensvurderingen og om denne stadig er gældende.

Samarbejde om en eventuel overdækning nævnes ikke

Københavns Kommune ønsker at der i lovforslaget tilføjes et kort afsnit, hvor det fremgår, at kommunen har igangsat en videre undersøgelse af en overdækning af Øresundsmotorvejen, og at det vil være hensigtsmæssigt at koordinere de to projekter.

Facadeisoleringspuljen

Københavns Kommune bemærker, at der i udkastet til lovforslag introduceres et forslag om en støjisoleringspulje, hvorefter der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter udbygning af vejanlægget. Puljens størrelse, kriterier, mm. er dog uklare og Københavns Kommune vil gerne vide, hvilken effekt denne ordning forventes at have, herunder ift. udeområder og kolonihaver.

Jordforurening

KMC Nordhavn er lodsejer for arealer op til tilkørselsrampe fra København C til stykke 63 og langs stykke 61 og 62 (som vist på bilag 1). Det ser ikke ud til, at udvidelsen vil gå ud over nuværende matrikler, samt, at der skal graves i KMC Nordhavns Matrikler. Man skal være opmærksom på, at matrikler op til motorvej og tilkørselsrampe er V2-kortlagt, og at jordvolde mod motorvej kan indeholde forurenede jord, hvis der skal graves i disse.

Venlig hilsen
Marie Møller Bertelsen
Akademiker

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: John Gade (gade.john@gmail.com)
Titel: Høringssvar Øresundsmotorvejens udvidelse.
Sendt: 21-01-2024 17:10
Bilag: Høring Øresundsmotorvejen.pdf;

Kære Anders Petersen,

Hermed ovenstående høringssvar vedhæftet.

Essensen er, at der bør laves en kalkulation over, hvor meget en højklasset cykelsti mellem Friheden Station og Kastrup Lufthavn i kombination med tilskud og langt højere frekvens på S-togsnettet vil kunne reducere trafikmængden på såvel Amagermotorvejen som Øresundsmotorvejen, hvorved disse udvidelser kan helt undgås.

Bedste hilsner

/john

John Gade,
Hverdagscyklist og overlæge,
Bestyrelsesmedlem, Rådet for Bæredygtig Trafik,
Lindevang 5,
DK-2660 Brøndby Strand

Høringssvar Øresundsmotorvejens udvidelse - økonomi og trafikale forhold.

1. Den centrale vurdering af økonomien i rapporten baseres på TERESA, som igen bygger sine økonomiske vurderinger af værdien af tid anvendt til transport på nogle gamle (ca 2006) spørgeskeemaer, som mundede ud i Tidsværdistudiet og Danish value of time study - final report. Der ses således ikke at være taget stilling til følgende:

1a. Den aktuelle rapport bygger på TERESA 6.0. Er der foretaget nyere spørgeskemaundersøgelser, der er anvendt til opdateringen til TERESA 6.0. ?

1b. Ovennævnte studier inkluderede ikke cyklister. Er de derfor overhovedet videnskabeligt holdbare, fordi cyklisters vurdering af den tidsmæssige værdi kunne være anderledes og således samlet give anledning til andre konklusioner?

1c. Værdien af spørgeskemaer er tvivlsom, når det drejer sig om hypotetiske antagelser, i dette tilfælde betalingsvilligheden for en given tidsbesparelse. Der synes ikke at indgå konkrete, fysiske undersøgelser eller forsøg omkring dette i TERESA 6.0. Selve grundlaget for undersøgelserne og dermed værdien af TERESA 6.0. må derfor frygtes at være misvisende.

1d. Som bekendt viste betalingsvilligheden over Kronprinsesse Marys Bro sig at være mindre end de 14 kr., der oprindeligt var kalkuleret med, og der kom væsentligt mindre trafik her end forventet, mens der stadig var betydelig trafik på Kronprins Frederiks Bro, og der var således et stort antal bilister, som foretrak længere tid frem for at betale broafgift. Da denne blev fjernet, ændredes trafikmønsteret markant med meget større trafik på Kronprinsesse Marys Bro. Er der på den baggrund foretaget fornyet vurdering af bilisters betalingsvillighed generelt? Hvis ja, hvordan indgår den i TERESA 6.0. ? Ville ovennævnte mindre betalingsvillighed være i overensstemmelse med beregningerne i TERESA 6.0. ? Med andre ord, ville TERESA 6.0. være kommet til samme resultat, som det der skete i virkeligheden eller er der en uoverensstemmelse ? I sidstnævnte tilfælde, hvordan ville det påvirke samfundsøkonomien for den 3. Limfjordsforbindelse ?

2. Der er ikke lavet samfundsøkonomiske beregninger for alternativer til den foreslåede linjeføring, for eksempel med cykling eller kollektiv transport. Der er således betydelig risiko for en kæmpemæssig samfundsmæssig fejlinvestering på linje med Prinsesse Marys Bro, bare gange 3 eller 4. Manglende alternativer hindrer reelt Folketinget i at tage stilling på et retvisende grundlag. I disse tider, hvor klimaspørgsmålet bør stå i centrum for infrastrukturinvesteringer, er det særdeles vigtigt ikke at lave investeringer, som på samme tid øger udledningen af klimagasser og har en enten negativ samfundsmæssig værdi eller dårligere samfundsmæssig værdi end alternativet, da disse ressourcer kunne allokeres andre samfundsprojekter, herunder klima- og sundhedsprojekter. Der ses således ikke at være taget stilling til følgende:

2a. Hvor meget skal trafikken Amagermotorvejen reduceres i myldretiden før der ikke er trængsel, eller at denne er så beskeden, at en udvidelse ikke giver samfundsøkonomisk mening, også med de aktuelle beregningsmetoder ?

2b. Hvis der anlægges en hængende, 6-sporet cykelsti i lukket rør fra Friheden S-station til Kastrup, strategisk placerede i forhold til aktuelle trafikmønster, hvor mange trafikanter ville da kunne spare tid med kombinationen cykel og S-tog frem for at køre i bil? Hvis man løser flaskehalsproblemet i 'Røret' mellem Dybbølsbro og Svanemøllen og derved udnytter den ledige kapacitet på S-

togsnettet, dvs en 3-dobling, samtidig med en 3-dobling af medtage kapaciteten pr vognsæt vha vertikale cykelstativer, ville man potentielt kunne transportere 2.500 personer med cykel i timen. Hvilken effekt ville det have på trængslen, ikke kun på Øresundsmotorvejen, men også på Amagermotorvejen, Motorring 3 og Køge Bugt Motorvejen? Man ville formentlig kunne spare såvel Amagermotorvejens som Øresundsmotorvejens udvidelse.

2c. Med de nuværende antagelser om værdien af tidsgevinster og -tab, hvor stort et tilskud skulle man give cyklister, for at de ville vælge cykel frem for bil? Herunder under hensyntagen til, at nogle trafikanter ville have en tidsmæssig gevinst ved at cykle frem for at køre i bil ?

Ovenstående punkt 1-2 bør, som minimum i overslagsform, gennemføres for at give Folketinget et retvisende grundlag for at træffe beslutning. I modsat fald bliver Folketinget ført bag lyset, idet man i givet fald beslutter en anlægslov uden at vide, at der findes et alternativ med såvel bedre økonomi som bedre klima- og sundhedseffekter.

Til: Anders Robodo Petersen (arp@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: John Gade (gade.john@gmail.com)
Titel: Re: Høringssvar Øresundsmotorvejens udvidelse.
Sendt: 21-01-2024 17:38
Bilag: Kalvebod fælled1.pptx; 1 Kalvebodløbet.pptx; Tabel I.pdf;

Supplerende illustrationer af hængende højsti samt tidstabeller iflg Google maps for 12 km tilbagelagt henholdsvis på cykel og i bil i myldretiden, og tidsbesparelsen for forskellige kategorier af cyklister ved at køre non-stop ad en hængende højsti.

Bh
/john

Den søn. 21. jan. 2024 kl. 17.10 skrev john gade <gade.john@gmail.com>:

Kære Anders Petersen,

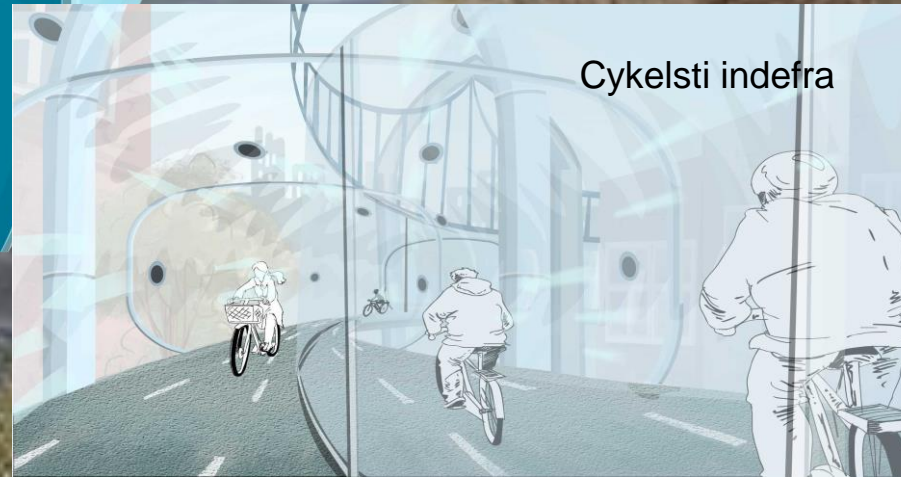
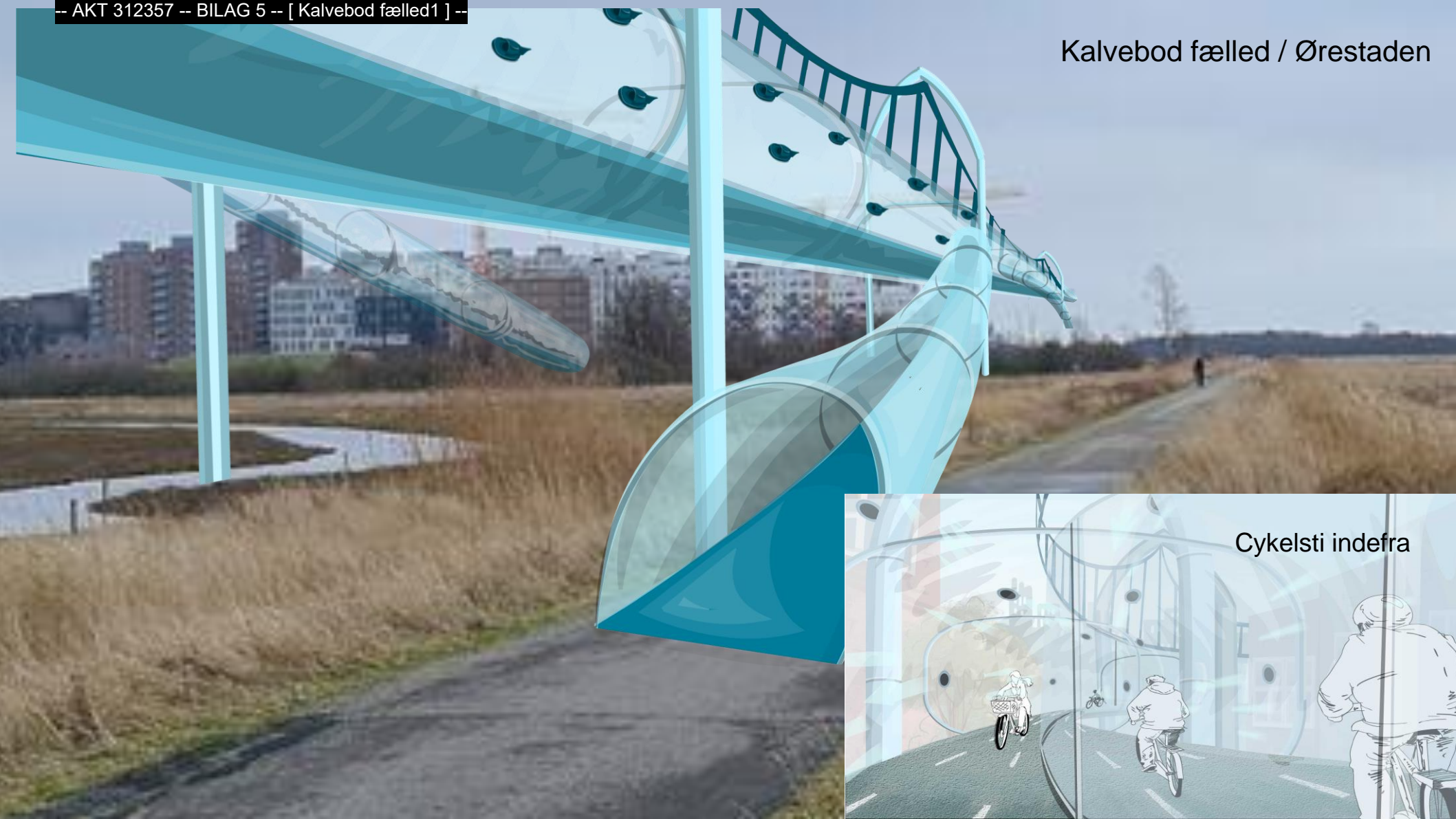
Hermed ovenstående høringssvar vedhæftet.

Essensen er, at der bør laves en kalkulation over, hvor meget en højklasset cykelsti mellem Friheden Station og Kastrup Lufthavn i kombination med tilskud og langt højere frekvens på S-togsnettet vil kunne reducere trafikmængden på såvel Amagermotorvejen som Øresundsmotorvejen, hvorved disse udvidelser kan helt undgås.

Bedste hilsner

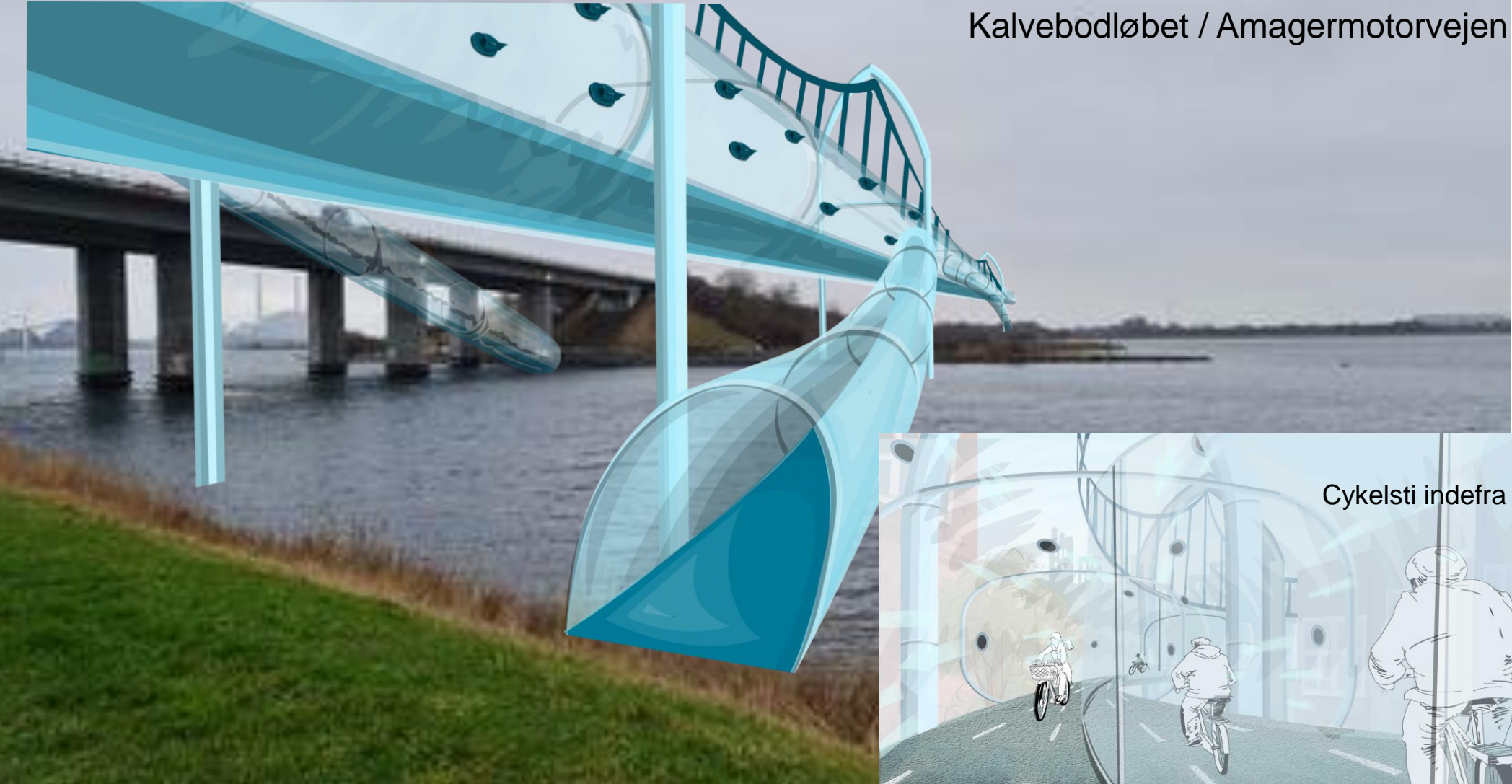
/john

John Gade,
Hverdagscyklist og overlæge,
Bestyrelsesmedlem, Rådet for Bæredygtig Trafik,
Lindevang 5,
DK-2660 Brøndby Strand



Cykelsti indefra

Kalvebodløbet / Amagermotorvejen



Cykelsti indefra

Tabel I.

Ca 12 km i myldretiden i Aarhus og København tager ifølge Google Maps i bil og på cykel:

Tid i minutter	I bil	På cykel
Kløverhytten, Højbjerg – Skejby Sygehus	32	40
Søften – Aarhus Lystbådehavn	38	46/52*
Grundtvigs Kirken – Tiøren, Amager	30	41
Rigspolitiet, Søborg – Christianshavns Torv	35	38
Hvidovre Station – Gentofte Tennisklub	31	39

Køres der på cykel non-stop i hængende højstier, er differencen i forhold til bilister for
 Hurtige cyklister (28 km/t) Middel cyklister (22 km/t) Langsomme cyklister (16-17 km/t)

	Hurtige	Middel	Langsomme
Kløverhytten, Højbjerg – Skejby Sygehus	- 7 min	- 1 min	+ 8 min
Søften – Aarhus Lystbådehavn	- 6/- 1 min*	+ 1/7 min*	+ 11/17 min*
Grundtvigs Kirken – Tiøren, Amager	- 7 min	- 1 min	+ 8 min
Rigspolitiet, Søborg – Christianshavns Torv	-12 min	- 6 min	+ 3 min
Hvidovre Station – Gentofte Tennisklub	- 8 min	- 2 min	+ 7 min

Mange vil således bruge lidt mindre tid end i bil.

*ned ad bakke / op ad bakke.