

12. 1. 2024

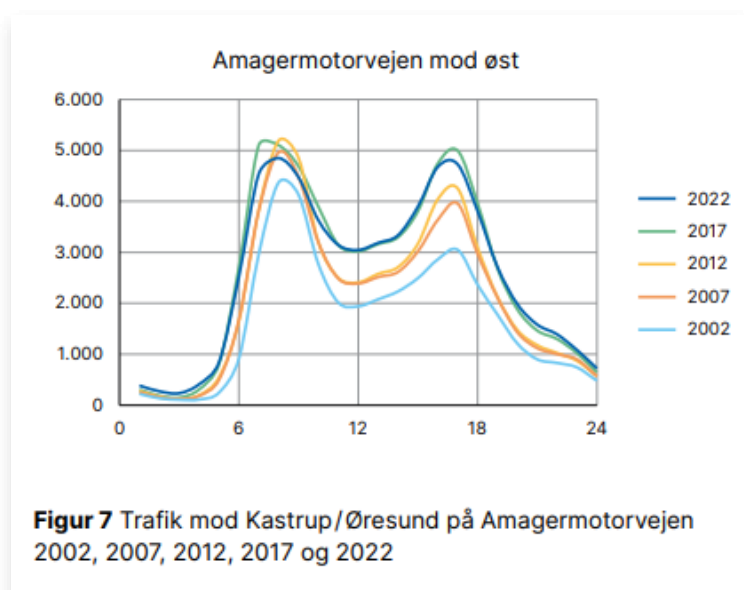
Til Transportministeriet

sendt til trm@trm.dk samt arp@trm.dk

Høringsvar til udkast til forslag til Lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen

Vores sammendrag

- Det er ikke sandsynliggjort at der er behov for at øge kapaciteten af motorvejen. Øget kapacitet vil i sig selv trække flere biler til byen, noget som bl.a. er i modstrid med Københavns Kommunes politik for klima- og miljø.
- Hastighedsforbedringerne for bilisterne er i lovforslaget uklart belyst og skulle der være en tidsgevinst for bilister i myldretiden kan vi ikke anerkende at det retfærdiggør projektet. Også bilister må anerkende at vi lever i en by med borgere og grønne områder.
- At adgangen til Avedøre Holme kan forbedres ved at udbygge skinnebåret kollektiv trafik og ved satse på bedre forhold for cyklister.
- Vi opfordrer til at der gennemføres støjreduktioner med hastighedsnedsættelser og massiv overdækning af den eksisterende motorvej. I det omfang de tekniske løsninger ikke er undersøgt, så må de undersøges før den første bulldozer går i gang.



Lidt flere detaljer fra vores analyse

Flere biler. Antagelsen om at der helt automatisk kommer flere biler på Amagermotorvejen kan ikke bekræftes i de forelagte tal; 2022-tallene er lavere end 2017-tallene (figur 7 fra [resumé af miljøkonsekvensvurdering](#) s. 14).

Vi anerkender ikke præmissen om at international bil- og lastbiltrafik fra 2029 (Femern-forbindelsen) vil nødvendiggøre mere kapacitet på netop denne vejstrækning. Langt det meste trafik på Amagermotorvejen er i dag national og består af personbiler. Evt. øget international trafik kan

modvirkes af reduceret lokal trafik i en region, hvor der allerede er god kollektiv trafikbetjening, og hvor udbygninger af den kollektive trafik er langt mere skånsomme overfor miljø og klima.

Ved udbygningen forventer man et trafikspring, altså at forbedrede veje fører til mere trafik (og det er meget tænkeligt). De ekstra biler, der tænkes skal køre på Øresundsmotorvejen i 2030 er blot 3% mere. (Se figur 9). Det virker ikke indlysende at mere international trafik er en vigtig faktor i forhold til et forventet nationalt trafikspring. Lad nu være med at bruge såkaldte internationale forpligtigelser som argument i denne sag!



Trafikudviklingen på Amagermotorvejen er tænkt sammen med den trafikudvikling (flere biler) som øvrige motorvejsprojekter i 2035-planen i regionen medfører (1) **samt** en fremskrivning af den generelle trafik (s. 16 i resuméet)(2).

(1) Fordi der udbygges motorveje omkring København, fx Frederikssund- og Hillerødmotorvejene og Ringmotorvejen (dog sat på pause), så vil de flere biler skabe behov for udbygninger andre steder, som på Amagermotorvejen. Det er en skrue uden ende.

(2) Man sammenligner som altid med et 0-alternativ. Det er et alternativ, hvor trafikken (og støjen) herudover er fremskrevet matematisk (uden at have dokumentation herfor), og derfor ser projektet ud til at være en økonomisk gevinst (før/efter), se resuméet s. 34. Men det er en manipulation!

Fremskrivningen af biltrafikken er en velkendt metode, som er baseret på en gammeldags tankegang om udvikling, velfærd og vækst er koblet direkte sammen med behovet for mere individuel vejtransport.

Udbygningen af Amagermotorvejen er et led i en statslig strategi ([Infrastrukturplanen](#), regionale projekter, s. 6) for at der skal køres mere, køres hurtigere og at der især skal køres mere i biler og lastbiler. I det kunstige lys opleves det som et større gode, at der kører flere og flere biler og lastbiler i Københavnsområdet.

Bemærk at der i hver bil i myldretiden i gennemsnit kun sidder 1,05 personer.

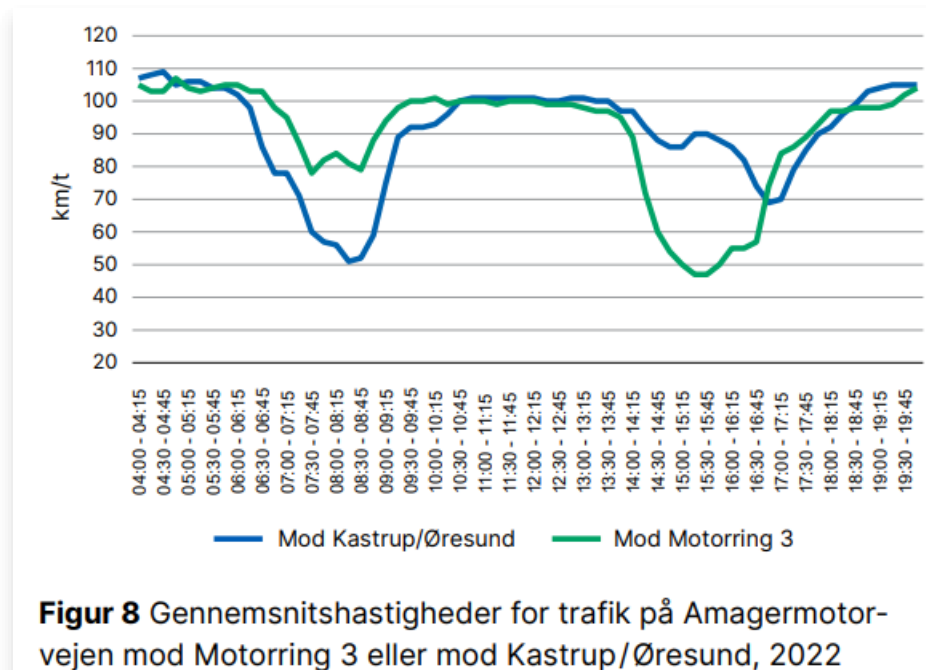
Det er ganske i strid med målsætninger for udviklingen i Københavns Kommune at der skal køre flere biler udefra ind til byen og til Ørestaden. Det er også i strid med klimaloven at udbygning af motorveje skal belaste klimaet yderligere både under konstruktionen og under driften. I anlægsfasen skal der bruges entreprenørmaskiner, der både udsender CO₂ og luftforurenende stoffer (primært NO_x) og støv. CO₂-udledning i anlægsperioden er beregnet til ca. 65.000 ton. Trafikstigningen vurderes i 2040 at medføre en forøgelse i årlig CO₂-udledning på ca. 2.200 ton. Kilde: [Udkast til anlægslov](#), s. 32.

Højere hastigheder. Det er uklart hvordan de påtænkte højere hastigheder indgår i regnskabet. Biler kører med væsentlig dårligere benzinøkonomi ved hastigheder over 80 km/t. [Se argumenter for hastighedsnedsættelser her](#). Hastighedsnedsættelser er godt for energiforbruget, for afvikling af trængsel og for reduktion af støjen.

Formentlig ville kapaciteten af Amagermotorvejen blive væsentligt forbedret hvis der hele vejen fra Køge Bugt motorvejen til Kastrup Lufthavn blev indført en fast 80 km/t grænse.

I dag er der en 90 km/t fartbegrænsning over broen og 110 km/t fartbegrænsning de øvrige steder.

Tidsgevinsten er afgørende for projektets økonomi. Tidsgevinster er et meget fiktivt begreb, som man bestemt ikke kan købe leverpostej for. Den opstår angiveligt ved at biltrafikken på Amagermotorvejen glider bedre i myldretiderne med udbygningen end som det er nu, hvor der er pres især den ene vej i myldretiden. Figur 8 på side 14 i [Resume af miljøkonsekvensvurdering](#) nævner ikke **hvor hastighederne er målt**, er det ved en fartbegrænsning på 90 eller 110 km/t?



På en vejstrækning, hvor fartbegrænsningen skifter fra 90 km/t til 110 km/t og vice versa kan man ikke antage at bilisterne kører lige til hastighedsgrænsen. De indretter måske hastigheden efter overgangen til 90 km/t? Så hvordan er regnestykket lavet?

Tidsgevinst udregnes efter at alle biler med vold og magt skal køre den hastighed, der er den højest tilladte. Gør de ikke det (fx hvis bilisterne kører efter forholdene, eller hvis der opstår trafikuheld) udregnes differencen, og værdien af arbejdstid ganges på.

Hvordan kan det beregnes som et samfundsmæssigt gode at bilister på vej fra de vestlige forstæder på shoppingtur til Fields på Amager kører med halvtomme biler i fuld fart for at købe en håndfuld bajere på tilbud? Det meste kørsel på vejen ikke er i arbejdstiden og heller ikke til-fra arbejde, men i fritiden. Det er en ganske urimelig antagelse at beregne samfundsøkonomi efter denne logik.

Generelt er lovforslaget baseret på den antagelse at biler og lastbiler skal køre hurtigere, at infrastrukturplanens vejudbygninger vil give ekstra trafik i regionen og at der herudover vil komme flere

trafikanter "helt af sig selv". Og det anses for et gode, fordi fortsat samfundsmæssig vækst per definition kobles sammen med flere biler og lastbiler.

Avedøre Holme. Adgang til Avedøre Holme styrkes i lovforslaget alene ved at biler får lettere adgang (med rampeanlæg). Der omtales ikke alternativer til biler til Avedøre Holme. Med en [letbane L3](#) derud (forbi Friheden Station) kunne behovet for flere personbiler måske helt forsvinde? Især kombineret med bedre forhold for cyklister.

Vi opfordrer til at have prioriteterne klarere. Vil udbygningen være med til at sikre bedre adgangsforhold til Avedøre Holme? I så fald skal alternativer til blot udbygning af bilernes adgang også tages med i betragtning. Desværre har lovforslaget slet ikke set på alternativer til udbygning af bilinfrastruktur, og det er måske ikke så underligt, for opdraget fra aftalen i 2021 siger at der skal bygges motorvej, ikke at der er transportproblemer, der skal løses. Så skal der selvfølgelig bygges motorvej.

Støjgener. Vejdirektoratet får ligefrem udbygningen af Amagermotorvejen til at ligne et grønt projekt! Hvordan kan det lade sig gøre, når det fundamentalt er et sort projekt?

Det gøres ved at inkludere forhøjede støjmur i projektet, hvor der allerede er støjmur og støjmur over broen. Støjmur virker ikke godt, hvorimod overdækning af motorveje virker. Og det gør hastighedsnedsættelser også. Den eksisterende vej i kombination med hastighedsnedsættelse og omfattende overdækning er en god idé. Bemærk at støjen sagtens kan opleves meget generende også udenfor tiden med størst trafik, det kan meget vel gælde for weekender, aften- og nattetimer. WHO vil introducere skrappe støjgrænser end de gældende danske. Noget som burde tages med i overvejelserne. Biltrafik gennem bymæssige bebyggelser og rekreative områder må leve med, at der tages hensyn til borgerne. Bilisterne har valgt at leve i en storby.

At sammenligne situationen med støj efter projektets gennemførelse med en 0-løsning med støj med den eksisterende vej **plus mere trafik** er ikke rimelig. Måske ønsker vi ikke mere trafik?

Vejdirektoratet mener, at der er stor travlhed med projektets realisering. Men der må kunne gives tid til at projektet tager hensyn til hvordan støjreduktioner kan virkeliggøres, også hvis WHO's skrappe krav skal efterkommes.

Vi opfordrer igen til at have prioriteterne klarere. Skal udbygningen betyde støjreduktioner? Så er det ikke det man opnår med det fremlagte projekt.

Sammen med en forbedring af den kollektive trafik til Avedøre Holme kan den eksisterende vej MED reelle støjreduktioner udgøre et grønt projekt, vel at mærke meget billigere og bedre! Med så mange penge kan man komme langt med forbedringer!

Poul Kattler

Rådet for Bæredygtig Trafik

Ivan Lund Pedersen

NOAH-Trafik