

Høringssvar vedrørende miljøkonsekvensvurdering af udvidelse af Motorring 4 syd

Vejdirektoratet har fremlagt miljøkonsekvensvurdering for en udvidelse af Motorring 4 syd. Danmarks Naturfredningsforening Vallensbæk-Ishøj (herefter DN) fremsender hermed kommentarer til vurderingen.

Støj

Der er i miljøkonsekvensvurderingen undersøgt to løsningsforslag, en hovedløsning og en såkaldt 0+løsning. Hovedløsningen udbygger Motorring 4 syd med en ekstra vognbane i hver retning inkl. anlæg af nyt nødspor, hvor 0+løsningen udbygger strækningen med en ekstra vognbane i hver retning med inddragelse af nødsporet på strækningen. Begge løsninger vil give mere trafik og dermed mere støj. Støjbekæmpelse skal derfor gå hånd i hånd med udvidelsen. Målet bør være markant lavere støjniveau end i dag. Det er desværre ikke tilfældet i Vejdirektoratets forslag.

Som DN forstår det, vil 0+løsningen give lige så god trafikafvikling, om end ringere trafiksikkerhed, end hovedløsningen. DN vælger derfor at tage udgangspunkt i en tillempet 0+løsning, idet den fordrer langt mindre indgreb i det tilstødende miljø og natur, er mindre indgribende overfor lokale kulturværdier, betyder mindre arealafgivelse, giver færre gener i anlægsperioden og mindre klimaaftryk.

Mens der i hovedløsningen planlægges med en cirka 2,5 km 9 meter høj støjafskærmning langs Køge Bugt Motorvejen mellem tilslutningsanlæg 27 Greve N og tilslutningsanlæg 26 Ishøj Strand, opsættes der i 0+løsningen kun støjafskærmning mellem 27 Greve N og Motorvejskryds Ishøj, det vil sige en strækning på cirka 1,8 km. Med andre ord ingen støjafskærmning langs de tætbebyggede boligområder Vibeholms Vænge og Pilegårds Vænge. Fravalget af støjskærm på denne strækning er ikke begrundet. Det må med andre ord alene være et spørgsmål om økonomi. I dette scenarie vil antallet af støjplagede boliger øges i forhold til i dag. Det er naturligvis aldeles uacceptabelt.

Støjskærmen skal derfor, også i 0+løsningen som minimum føres frem til Ishøj Stationsvej, helst frem til Vallensbæk.

Der er i projektet ikke foretaget støjberegninger i Tranegilde Landsby. Det må betragtes som en væsentlig mangel. Der er i projektet ingen støjafskærmning i forhold til Tranegilde og de i forvejen støjbelastede grønne områder, Tranegilde og Vallensbæk moser. DN foreslår, at der i en modificeret 0+løsning bør indarbejdes støjafskærmning mod Tranegilde Landsby. Det vil også have en gavnlig effekt for de bagvedliggende rekreative områder, akkurat som det er konstateret i området omkring Tueholm Sø i forbindelse med opsætning af støjskærm ved Holbækmotorvejen og tilkørslen til Motorring 4 mod nord.

Det fremgår af miljøkonsekvensvurderingen, at det i begge løsninger forventes, at "den skilte hastighedsgrænse er på 110 km/t". Vurderingen af antallet af støjbelastede boliger er med andre ord baseret på denne hastighed. Det undrer DN, at der i forbindelse med afdækning af de fremtidige støjforhold ikke er foretaget beregninger på støjbelastningen ved nedsat hastighed, for eksempel 90 km/t. En sådan hastighedsgrænse er foreslået af flere hovedstadskommuner og er gennemført på en strækning af Holbækmotorvejen netop for at dæmpe

støjen.

Af Vejdirektoratets støjhandlingsplan for 2018-2023 fremgår, at "når der planlægges og bygges nye vejanlæg, vil Vejdirektoratet fortsat arbejde for at forebygge og reducere støjgenerne i omgivelserne. Ved nye vejprojekter vil Vejdirektoratet have fokus på at nedbringe støjen for sammenhængende boligområder, sommerhusområder, kolonihaveområder med overnatning, børne- og undervisningsinstitutioner o. lign, hvor vejstøjen overstiger 58 dB. Der indarbejdes støj dæmpende indsatser i projektet. Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for vejstøj ved boliger er fastsat til 58 dB. I Danmark betragtes en bolig som støjbelastet, når vejstøjniveauet overstiger den vejledende grænseværdi. Grænseværdien udtrykker en støjbelastning, der efter Miljøstyrelsens vurdering er miljømæssigt og sundhedsmæssigt acceptabel. WHO's anbefalede støjgrænse ligger på 53 dB. Det bør være Vejdirektoratets ambition at komme under denne grænse i forbindelse med nybyggerier. Miljøstyrelsen har i sin vejledning om støj fra veje anført, at der bør tages samme hensyn til støjen, når man planlægger nye veje og vejudbygninger, som når man planlægger nye boliger. Med andre ord: Hvis man ikke kan bygge nye boliger, som kan overholde den vejledende grænseværdi, bør man heller ikke anlægge mere vej, der støjforurener boliger over grænseværdien. Ifølge miljøkonsekvensvurderingens oversigt over støjbelastede boliger vil antallet af støjbelastede boliger (boliger med støj over 58 dB) blive reduceret fra i dag 2005 til 1810 boliger i 2040. Et fald på blot knap 10 procent i det scenarie med 2,5 km støjskærm. I 0+løsningen vil antallet af støjbelastede boliger øges beskedent. Ingen af de to scenarier er acceptable. Ambitionen skal simpelthen være større i 2025, hvor der er almindelig anerkendelse af, at støj er invaliderende.

Miljø og natur

Det fremgår, at den landskabelige og visuelle påvirkning af udbygningsprojektet vil være størst ved Lille Vejleådal, hvor den 9 meter høje støjskærm vil være synlig. Det er desværre rigtigt, som det påpeges, at den samlede påvirkning samlet set vurderes til at være begrænset, da områderne langs Motorring 4 allerede er påvirket af vejen. I 0+løsningen vil påvirkningen "være mindre, da vejudbygningen kræver mindre areal".

Hovedløsningen "vil påvirke områder med kulturarv i både anlægs- og driftsfasen, herunder særligt Pile Mølle, som er et fredet fortidsminde". Det fremgår, at udbygningsprojektet vil ske inden for fortidsmindets beskyttelseslinje, men "dele af kulturmiljøet vil stadig kunne opleves".

0+løsningen vil have mindre påvirkning, da "Pile Mølle ikke vil blive berørt af permanent arealinddragelse ligesom anlægsarbejdet kun vil finde sted inden for beskyttelseslinjen, som allerede er påvirket af den eksisterende vej".

Den mindre påvirkning af Pile Mølle taler derfor afgjort for 0+løsningen.

Der oplystes en stribe bilag IV-arter i området, hvor man dog vurderer, at projektet ikke vil føre til drab af individer af de pågældende arter. Det er ikke begrundet. Det noteres, at der i 0+løsningen er samme påvirkninger som for Hovedløsningen, men blot i mindre grad, da projektområdet ved 0+løsningen er mindre. Det taler for 0+løsningen.

I den såkaldte undersøgelseskorridor er der fundet fire fredede blomster, herunder den i Danmark meget sjældne orkidé biblomst. Hvad ikke fremgår er, at biblomst også er fundet og registreret i Valby Mose i den nordlige del af undersøgelseskorridoren. På en besigtigelsestur i sommeren 2025 er der registreret 16 eksemplarer. Det synes at være uden for det område, hvor der af hensyn til motorvejsudvidelsen skal ske inddragelse af naturarealer.

Tilstedeværelsen af biblomst i Valby Mose bør derfor betyde, at området ikke

inddrages til eksempel hjælpeforanstaltninger til anlægsarbejdet.

I Ishøj Dyrepark påvirkes et særligt attraktivt ynglevandhul for fredede og padder, lille vandsalamander og skrubtudse. Vandhullet er beliggende mindre end 100 meter fra Motorring 4. Det beskrives, at der for at undgå påvirkning i form af påkørsel og utilsigtet drab opstilles afværgetiltag, hvor skovrydningen indledningsvist foretages inden for paddernes ynglesæson, "så det sikres, at padderne er i ynglevandhullet under arbejdet", hvorefter der opsættes et midlertidigt paddehegn, som afskærmer padderne fra arbejdsarealerne. Fremgangsmåden anbefales af paddeeksperten som den mindst ringe, men er absolut ingen garanti for "utilsigtet drab", idet både lille vandsalamander og skrubtudse først bliver kønsmoden efter 2-3 år og tilbringer meget af den første tid på land. Det foreslåede afværgetiltag er også udfordret af, at skrubtudsen forlader ynglevandhullet straks efter æggene, er lagt. Skovrydningen skal derfor foretages inden for et ganske kort "vindue". Det må betragtes som en forudsætning, at der opsættes paddehegn, som forhindrer padderne i at vandre ind i arbejdsområdet, mens det modsat skal være muligt for padderne at vandre mod vandhullet.

Også i forhold til ynglevandhullet vil 0+løsningen være at foretrække, fordi der skal fældes mindre skov.

Der er ifølge miljøkonsekvensvurderingen registreret en række flagermusarter i og omkring projektområdet, ligesom der er registreret 15 flagermusegnede træer, især omkring Ørnekæret og ved Lille Vejleå. En søgning på arter.dk viser ligeledes, at der i sommeren 2024 er registreret 9 forskellige flagermusarter i umiddelbar tilknytning til projektområdet. Der er med andre ord stor risiko for at fjerne yngle- og rastesteder for flagermus, hvis de flagermusegnede træer fjernes. DN går derfor ud fra, at der foretages en konkret undersøgelse af hvert enkelt potentielt flagermustræ i tilfælde af mulig fældning.

I forhold til beskyttelse af flagermus, der som bekendt alle er fredede, er 0+løsningen klart at foretrække, da bræmmen af træer, der skal fældes, er mindre end i Hovedløsningen.

I Hovedløsningen skal fældes cirka 34.200 kvm fredskov. I 0+løsningen er der tale om godt en tredjedel, cirka 13.300 kvm. Det taler også for 0+løsningen.

Konklusion

DN anbefaler, at Vejdirektoratet arbejder videre ud fra 0+løsningen med støjafskærmning, som skitseret som en del af hovedløsningen samt støjafskærmning i forhold til Tranegilde Landsby og dermed de bagvedliggende rekreative områder. Udgangspunktet bør dog være, at antallet af støjforurenede boliger nedbringes betragteligt. Er det ikke muligt, bør der – med en omskrivning af Miljøstyrelsens vejledning – ikke foretages en udvidelse af Motorring 4 syd.

At 0+løsningen (med støjafskærmning som i Hovedløsningen) klart er at foretrække for lokalsamfundet og det nære miljø understreges af, at "0+løsningen har "de samme trafikale gevinster som Hovedløsningen", som det fremgår af miljøkonsekvensvurderingen. At man kan undvære nødspor, understreges også af, at Vejdirektoratet lægger op til at bevare eksisterende bygværker hen over motorvejen ved at afbryde nødsporet lokalt under broerne. Det er heller ikke ukendt med motorvejsudvidelse ved at inddrage nødspor. Det må vel derfor betragtes som fuldt forsvarligt.

Ifølge økonomiafsnittet i miljøkonsekvensrapporten vil Hovedløsningen koste næsten præcis, hvad der, indekseret, er afsat i infrastrukturaftalen, det vil sige 747 millioner kroner. 0+løsningen er 200 millioner kroner billigere. Der er derfor sandsynligvis inden for bevillingen mulighed for at gennemføre den støjafskærmning, som er nødvendig for at sikre borgerne langs vejen mod

sundhedsskadelig støjpåvirkning. Er det ikke muligt, bør der i forligskredsen sørges for den nødvendige finansiering.