

# Kommissorium: Miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej

14.04.2023

## 1. Baggrund

Østlig Ringvej har til formål at føre trafikken uden om det centrale København og dermed flytte trafik væk fra vejene i og omkring Indre By, brokvarterne og havnesnittet. Desuden skal Østlig Ringvej bidrage til en forbedret adgang til Øresundsforbindelsen og Københavns Lufthavn, aflaste den vestlige omfartsvej Motorring 3 samt til at realisere byudvikling i Østhavnen. Formålet hermed er en aflastning af den mest belastede bynære infrastruktur til gavn for omgivelserne samt at øge fremkommeligheden både i Indre By og i Hovedstadsområdet generelt.

Østlig Ringvej har været undersøgt igennem en længere årrække. I 2013 offentliggjorde Transportministeriet en strategisk analyse af Østlig Ringvej, hvor udgangspunktet var at foretage en screening af mulige linjeføringer, som på et overordnet niveau blev vurderet i forhold til bygbarhed, trafik, miljø, byudvikling og pris.

I marts 2017 igangsatte Transport- og Boligministeriet, Københavns Kommune, Region Hovedstaden og Refshaleøens Ejendomsselskab en egentlig forundersøgelse af Østlig Ringvej, som blev offentliggjort i 2020. Forundersøgelsen undersøgte to alternative linjeføringskorridorer – en vestlig og en østlig – og i alt ni forskellige linjeføringsvarianter med forskellige anlægstekniske metoder: sænketunnel, boret tunnel og gravet tunnel.

Med aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021 er aftaleparterne enige om, at der skal gennemføres en miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej. Miljøkonsekvensvurderingen vil have som udgangspunkt, at forbindelsen anlægges som en sænketunnel langs Amagers Østkyst og skal forbinde Helsingørmotorvejen i nord med Øresundsmotorvejen i syd. Ligeledes følger det af aftalen, at undersøgelsen skal fokusere på anlæg af en sænketunnel med genbrug af Femern Bælt-forbindelsens tunnelelementfabrik i Rødbyhavn. Sund & Bælt har i perioden fra den 5. september 2022 til den 31. oktober 2022 gennemført en offentlig idéfasehøring forud for miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej. Høringsnotatet blev offentliggjort den 27. februar 2023. Forslag og idéer fra borgere, organisationer, virksomheder og andre interessenter er særligt gået på trafikale effekter, placeringen af tilslutningsanlæg, mulige forstyrrelser for sejlads og erhvervshavne på Prøvestenen, hensyn til rekreative områder, eksempelvis Amager Strandpark, og håndtering af sediment, vandkvalitet og vandgennemstrømning. Forholdene vil blive undersøgt nærmere i miljøkonsekvensvurderingen.

Østlig Ringvej indgår desuden som et planelement i den samlede plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm, som Transportministeriet og Københavns Kommune har udarbejdet. Der er gennemført en strategisk miljøvurdering (SMV) af planen, hvilket blev politisk besluttet i forbindelse med lovbehandlingen af anlægsloven for Lynetteholm. Den strategiske miljøvurdering indeholder vurderinger af Østlig Ringvej på et

overordnet planniveau. Der er i forbindelse med den af Transportministeriet gennemførte offentlige høring af den strategiske miljøvurdering rejst opmærksomhed omkring blandt andet trafikale effekter og etapedeling af vejforbindelsen, placeringen af tilslutningsanlæg, interesser på Prøvestenen og mulighederne for CO<sub>2</sub>-fangst i området omkring Østlig Ringvej. Resultaterne vil i relevant omfang indgå i det videre arbejde med miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej.

## **2. Indhold i miljøkonsekvensvurderingen**

Miljøkonsekvensvurderingen udarbejdes i henhold til reglerne i kapitel 2a i lov om offentlige veje mv. Virkningerne af projektet skal i overensstemmelse med disse regler vurderes i forhold til et 0-alternativ, som er den udvikling, der forventes at finde sted, hvis projektet ikke gennemføres.

### **Det tekniske projekt**

Østlig Ringvej projekteres med udgangspunkt i anlæg af en sænketunnel med genbrug af Femern Bælt-forbindelsens tunnelelementfabrik i Rødbyhavn. Udgangspunktet er, at der projekteres én linjeføring for sænketunnelen, der forbinder Helsingørmotorvejen i nord med Øresundsmotorvejen i syd, herunder projektering af én placering og udformning for hvert af de fire mulige tilslutningsanlæg ved henholdsvis:

- Nordhavn
- Lynetteholm
- Prøvestenen
- Kastrup

Såfremt der ønskes undersøgt mere end én linjeføring og/eller flere mulige løsninger for et eller flere af de mulige tilslutningsanlæg, så skal der tilvejebringes finansiering til gennemførelse af projektering og miljøkonsekvensvurdering heraf.

Udgangspunktet er en firesporet vejforbindelse henholdsvis med og uden nødspor. For så vidt angår den nærmere geografiske afgrænsning af det tekniske projekt, herunder udstrækningen og udformningen af de konkrete tilslutninger til det kommunale vejnet, vil dette blive fastlagt i dialog med Transportministeriet. Afgørende for det endelige design vil være at sikre tilstrækkelig sikkerhed, kapacitet og trafikafvikling på Østlig Ringvej til opfyldelse af projektets formål.

Udformningen af Østlig Ringvej vil som led i miljøkonsekvensvurderingen blive videreudviklet fra niveauet i forundersøgelsen og der vil under inddragelse af blandt andet de potentielle miljøkonsekvenser, der identificeres undervejs, blive udarbejdet et teknisk projekt på det niveau, som er nødvendigt for at kunne gennemføre en fyldestgørende miljøkonsekvensvurdering. Miljøkonsekvensvurderingen skal desuden indeholde en beskrivelse af de rimelige alternativer, som er undersøgt tidligere i forbindelse med blandt andet forundersøgelsen og fundet relevante for projektet.



Eksempel på visualisering af en linjeføring for Østlig Ringvej inklusive mulige tilslutninger  
Kilde: Sund & Bælt Holding A/S

### **Miljøforhold**

Miljøkonsekvensvurderingen skal indeholde en vurdering af projektets væsentlige direkte og indirekte virkninger på:

- 1) befolkningen og menneskers sundhed,
- 2) den biologiske mangfoldighed med særlig vægt på arter og naturtyper, der er beskyttet i henhold til direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter og direktiv 2009/147/EF om beskyttelse af vilde fugle,

- 3) jordarealer, jordbund, vand, luft og klima,
- 4) materielle goder, kulturarv og landskabet og
- 5) samspillet mellem faktorerne i nr. 1-4.

I det følgende beskrives på et overordnet niveau eksempler på miljøforhold, som vil blive undersøgt som led i miljøkonsekvensvurderingen af projektet:

#### *Arealforhold*

Projektets midlertidige og permanente arealbehov både på land og marint vil blive kortlagt med henblik på at kunne vurdere potentielle påvirkninger på omgivelser og miljø mv., herunder i forhold til de mange forskellige arealinteresser, som forefindes i og omkring projektområdet. Behovet for etablering af midlertidige oplagspladser for tunnelelementer på transportruten fra Rødbyhavn til København skal ligeledes undersøges.

#### *Trafik*

Der skal udarbejdes nye og opdaterede trafikmodelberegninger og en analyse af trafiksikkerheden forbundet med etablering og drift af Østlig Ringvej og tilhørende adgangsveje, herunder nye veje omkring mulige tilslutningsanlæg samt Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen. Trafikmodelberegningerne skal belyse, hvordan Østlig Ringvej påvirker trafikmønstret henholdsvis i København, regionalt i hovedstadsområdet uden for København samt bilateralt mellem Danmark og Sverige. Der gennemføres en række følsomhedsberegninger for de forhold, hvor udviklingen vurderes at være behæftet med større usikkerhed.

#### *Støjforhold*

Der vil blive gennemført støjberegninger og udarbejdet støjkort, som viser den forventede støjuddbredelse fra anlægsarbejdet samt fra anlægget i drift såvel lokalt som regionalt. Miljøkonsekvensvurderingen vil indeholde en vurdering af, hvorvidt der potentielt er væsentlige påvirkninger forbundet med støj som følge af anlæg og drift af Østlig Ringvej, ligesom behovet for afværgende foranstaltninger vil blive vurderet. Miljøkonsekvensvurderingen vil i den forbindelse også indeholde en vurdering af, hvilke områder, der potentielt vil opleve en reduceret støjbelastning i driftsfasen, som følge af de ændrede trafikmønstre.

#### *Havne- og sejladsforhold*

Der gennemføres sejladsstudier til brug for kortlægning af projektets potentielle konsekvenser for sejladsforholdene i området for både fritids- og erhvervssejlads. Der kan blandt andet forventes et stort antal fartøjer i og omkring projektområdet i anlægsfasen, som skal håndteres sikkert og med mindst mulig gene for den eksisterende sejlads.

Sejlads til og fra Prøvestenen kan blive midlertidigt påvirket under anlæg af Østlig Ringvej, eksempelvis i perioder, hvor der graves tunnelrende og efterfølgende installeres tunnelelementer på havbunden foran Prøvestenen. Det vil derfor blandt andet blive undersøgt og vurderet, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges og koordineres med interessenter for at minimere gener for sejlads til havnen. Ligeledes kan anlægsarbejdet påvirke indsejlingen til eksempelvis Magretheholm Havn, Sundby Sejlforening, Kastrup Lystbådehavn og Ka-

strup Gammel Havn midlertidigt i kortere perioder under anlægsfasen. I driftsfasen kan tunnelens placering have en betydning for mulighederne for fremtidig uddybning af sejltreder og ligeledes i driftsfasen kan etablering af en halvø for tilslutningsanlæg påvirke navigationsforholdene, hvilket skal undersøges. Påvirkning af sejladsforhold som følge af transport af tunnelelementer fra Rødbyhavn til København skal ligeledes undersøges.

#### *Natur på havet*

Hovedparten af projektområdet er placeret i det marine miljø. Der skal gennemføres feltundersøgelser af relevante miljøforhold, og der vil blive opstillet en hydrodynamisk model med henblik på etablering af den aktuelle miljøstatus, som skal danne grundlaget for selve miljøvurderingerne. Sedimenthåndtering, vandkvalitet og vandgennemstrømning, kystforhold samt marin flora- og fauna er nogle af de emner, som umiddelbart vurderes at være særligt relevante at undersøge og miljøvurdere, når Østlig Ringvej planlægges som en sænketunnel. Miljøkonsekvensvurderingen vil blandt andet skulle baseres på geofysiske og geotekniske undersøgelser samt hydrauliske analyser. Projektets potentielle påvirkning af marin flora og fauna skal undersøges, herunder påvirkninger af ålegræs, rev, fisk mv., og der skal udarbejdes en plan for reetableringen af havbunden de steder, hvor der graves, og tiltagene skal miljøvurderes, så der redegøres for, hvordan tiltagene kan understøtte bæredygtighed og relevante miljømål.

Potentielle påvirkninger af relevante Natura 2000-områders udpegningsgrundlag undersøges og vurderes. Der findes Natura 2000-områder forholdsvis tæt på projektområdet omkring Saltholm og på Vestamager, ligesom det også kan være relevant at foretage vurderinger af den potentielle påvirkning af de mest nærliggende svenske Natura 2000-områder. Særligt beskyttede arter, som er udpeget under habitatdirektivets bilag IV (marsvin), skal ligeledes identificeres, og påvirkningen vurderes. Endvidere skal det beskrives, hvordan projektet lever op til målopfyldelsen efter vandrammedirektivet, herunder vil der blive vurderet på projektets potentielle påvirkninger af de forskellige recipienters tilstandsklasser, fx om der sker forringelse af den kemiske tilstand med miljøfarlige forurenende stoffer. Projektets potentielle indflydelse på opfyldelse af målene i Danmarks havstrategi og heraf afledte effekter på naturen i havet vil også blive behandlet.

#### *Natur på land*

Tilslutningsanlæggene ligger primært på opfyldte områder, der i høj grad bærer præg af at ligge i et byområde, hvor der blandt andet kan forventes forurening af jord og grundvand, som skal kortlægges med brug af dels eksisterende data, dels prøver og hydrogeologiske undersøgelser fra boringer. Flora og fauna på land skal undersøges i felten og påvirkningen vurderes, herunder i hvilket omfang beskyttede bilag IV-arter eller rødlistede arter, såsom orkideer, tudser og flagermus, optræder og potentielt påvirkes. Potentielle påvirkninger af Natura 2000-områder på land skal undersøges. Påvirkningen af grundvand og overfladevand skal undersøges, herunder hvorvidt projektet vil påvirke målopfyldelsen efter eksempelvis vandrammedirektivet.

### *Klimaforhold og bæredygtighed*

Det skal ligeledes vurderes, hvorledes projektet kan tilpasses fremtidens klimaforhold. Som baggrund for en vurdering af klimapåvirkninger fra projektet skal der laves klimaberegninger af drivhusgasemissionerne, som følger af projektets anlægs- og driftsfase. Der vil som led i sidstnævnte vurdering blive opstillet en række scenarier for projektets klimapåvirkning. Projektets eventuelle lokale klimapåvirkning eller klimasikringsbehov vil ligeledes blive af-dækket og vurderet. Der skal som en del af miljøkonsekvensvurderingen afsøges muligheder for afværgetiltag i forhold til minimering af både klimaets påvirkninger på projektet, og projektets påvirkning af klimaet ved eksempelvis designoptimeringer og ved at benytte materialer og metoder, der reducerer projektets udledning af klimagasser under hensyn til sikkerhed, holdbarhed og økonomi.

Med henblik på at sikre et så bæredygtigt projekt som muligt, vil FN's verdensmål blive integreret i arbejdet med miljøkonsekvensvurderingen. Fokus vil her ligge på de udfordringer, som store anlægsprojekter erfaringsmæssigt har i forhold til visse verdensmål, herunder at skabe solide handlingsplaner for støjhåndtering samt at arbejde med multifunktionalitet i arealanvendelsen, så infrastruktur anlægget kan bidrage til opfyldelse af andre samfundsbehov eksempelvis i forhold til at skabe forbedring af natur (building with nature), rekreative interesser og landskabsværdier.

Det skal undersøges, hvordan projektets råstofforbrug samt affald fra anlæg og drift kan minimeres eksempelvis gennem cirkulær økonomi og god råstofplanlægning. Det skal i den forbindelse undersøges, hvordan bæredygtig ressourceeffektivitet, brug af sekundære materialer og nyttiggørelse af projektinterne materialer kan bidrage hertil. Det skal ligeledes undersøges, hvordan projektets udformning kan bidrage til at undgå klappning af havbunds materiale med brug af erfaringerne fra blandt andet Øresundsforbindelsen, Lynetteholm og Femern Bælt-forbindelsen.

### *Kabler, ledninger mv.*

Det projektskabte behov for kabel- og ledningsomlægninger og tilslutninger, herunder tele- og datakabler inden for projektområdet, skal kortlægges og vurderes. Større udløbsledninger fra blandt andet Renseanlæg Lynetten krydser projektets linjeføring, ligesom der forekommer andre ledninger, kabler og lignende fra øvrigt erhverv, vindmølleparker, Saltholm mv.

### *Kulturarv og arkæologi*

Projektområdet, herunder særligt på det marine område, indeholder potentielt væsentlige historiske fund af arkæologisk værdi. Kulturarvsarealer samt beskyttede fortidsminder kortlægges i dialog med de respektive museer (Vikingskibsmuseet, Københavns Bymuseum og Kroppedal Museum). Til brug herfor anvendes blandt andet resultaterne af geofysiske undersøgelser, som Vikingskibsmuseet analyserer med henblik på at identificere potentielle anomalier på havbunden. Arkæologiske (for)undersøgelser vil først blive gennemført senere, medmindre der afsættes særskilt finansiering til formålet inden vedtagelse af en anlægslov.

### *Tunnelsikkerhed*

Miljøkonsekvensvurderingen skal på passende måde påvise, beskrive og vurdere projektets sårbarhed over for risici for større ulykker og/eller katastrofer, der er relevante for projektet. Forhold omkring trafikafvikling ved vedligeholdsarbejder og ulykker vil indgå i det videre planlægningsarbejde. Tunnelsikkerhedsdirektivet lægges i den forbindelse til grund som designforudsætning for det videre arbejde.

### **3. Grænseflader og bindinger**

Østlig Ringvej har grænseflader til en række andre projekter, herunder:

- Nordhavnstunnelen
- Lynetteholm, herunder metro og supplerende vejbetjening i forbindelse med Lynetteholm
- Udvikling af Prøvestenen, herunder København Kommunes zoneringsplaner, bevaring og udvikling af det rekreative område på Prøvesten Syd samt planer for kontrol- og vedligeholdelsescenter for ny metrolinje M5
- Udvidelse af Øresundsmotorvejen og Amagermotorvejen
- Tunnелеlementfabrikken i Rødbyhavn
- Stormflodsplan og klimatilpasningsplaner for Hovedstaden

Sund & Bælt vil inddrage den fornødne viden om disse projekter ved gennemførelse af miljøkonsekvensvurderingen og i relevant omfang sammentænke Østlig Ringvej med disse inden for rammerne af nærværende kommissorium. Derudover vil Sund & Bælt sikre tidsmæssig og hensigtsmæssig koordinering med alle relevante parter, herunder særligt i henhold til ovenstående grænseflader, bindinger og lovgivningsmæssige krav.

### **4. Organisering**

Miljøkonsekvensvurderingen gennemføres i en projektorganisation i Sund & Bælt Holding A/S, som organisationsmæssigt placeres i datterselskabet A/S Øresund. Sund & Bælt vil, som led i udarbejdelse af miljøkonsekvensvurderingen, indgå i et samarbejde med Vejdirektoratet, Københavns Kommune, Tårnby Kommune m.fl., som har ansvaret for de øvrige projekter nævnt under afsnit 3. Miljøkonsekvensvurderingen vil desuden i relevant omfang ske under inddragelse af relevante myndigheder, organisationer mv.

### **5. Økonomi**

Den samlede budgetramme for miljøkonsekvensvurderingen udgør i alt 527 mio. kroner (2022-pl):

- Der blev på baggrund af aftalen om Infrastrukturplan 2035 afsat 125 mio. kroner på Finansloven for 2022 til gennemførelse af en miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej.
- Det er efterfølgende besluttet at tilføre yderligere 335 mio. kroner til arbejdet med miljøkonsekvensvurderingen med henblik på at minimere projektets samlede risici. Sund & Bælt mellemfinansierer udgiften hertil. Såfremt det på baggrund af miljøkonsekvensvurderingen besluttet at anlægge en Østlig Ringvej, vil udgiften indgå

som en del af det samlede projektbudget og vil således blive refunderet som led i finansieringen af projektet. I det tilfælde, at en Østlig Ringvej ikke anlægges, vil staten refundere udgiften. Tilførslen af yderligere midler til arbejdet med miljøkonsekvensvurderingen øger ikke det samlede projektbudget.

- Sund & Bælt har derudover inden for selskabets egen ramme afsat 67 mio. kroner til gennemførelse af miljøkonsekvensvurderingen. Anvendelsen af midlerne til arbejdet med miljøkonsekvensvurderingen øger ikke det samlede projektbudget.

## **6. Kommunikation og borgerinddragelse**

Østlig Ringvej er et stort og komplekst marint infrastrukturprojekt, hvorfor en tidlig og bred inddragelse af offentligheden er særdeles vigtig. Sund & Bælt har fokus på åbenhed og gennemsigtighed, når infrastrukturanlæg planlægges og udvikles. Sund & Bælt er tilgængelige for borgere, myndigheder, virksomheder og interesseorganisationer m.fl. og indgår allerede i en tidlig dialog med en lang række interessenter og foreninger om Østlig Ringvej. Sund & Bælt vil fortsat sikre løbende orientering og inddragelse af offentligheden i et omfang, der rækker ud over de retlige krav hertil. Derudover har Sund & Bælt stor fokus på, at projektet gennemfører de formelle offentlighedsprocesser grundigt og ordentligt, hvilket kan bidrage til at skabe trykthed og tillid til projektet.

## **7. Ekstern kvalitetssikring**

Efter principperne om ny anlægsbudgettering vil der blive gennemført ekstern kvalitetssikring af projektet. Grundlaget for den eksterne kvalitetssikring omfatter bl.a. teknisk dokumentation, anlægsoverslag med tilhørende dokumentation for mængder, diverse forudsætningsnotater, risikoanalysen, trafikberegninger og samfundsøkonomiske beregninger.

## **8. Tidsplan**

Miljøkonsekvensvurderingen gennemføres fra 2023-2025 og sendes herefter, i form af en miljøkonsekvensrapport indeholdende undersøgelsens forudsætninger, vurderinger og resultater, i offentlig høring med henblik på offentlighedens inddragelse i projektet. Der afholdes borgermøder undervejs i høringsperioden.

Efter høringen tilrettes om nødvendigt miljøkonsekvensrapporten og denne offentliggøres herefter med et tilhørende høringsnotat. Gennemførelse af projektet forudsætter herefter, at der er politisk opbakning til projektet, og at Folketinget godkender den endelige miljøkonsekvensrapport. Denne godkendelse sker i så fald samtidig med vedtagelse af en anlægslov for projektet.

### Milepæle:

- Miljøundersøgelser, vurderinger og miljøkonsekvensrapport: 2023-2025
- Offentlig høring af miljøkonsekvensrapport og høringsnotat: 2026