

[Redacted]  
**Fra:** [Redacted]  
**Sendt:** 26. september 2022 21:24  
**Til:** ldefase@Østligringvej  
**Cc:** [Redacted]  
**Emne:** Input til idefasen for den østlige ringvej

På Oestligringvej.dk beskrives projektets idefase og forventede udviklingsfaser, ligesom der inviteres til input til projektet.

Vi vil gerne pege på et område der næsten er 100% nedprioriteret: Den forventede støjpåvirkning af området langs Helsingørsmotorvejens forlængelse fra Ikea til Hans Knudsens Plads.

Oestligringvej.dk beskriver bl.a. miljøpåvirkninger, genbrug af tunnelfabrik, udviklingsmuligheder for Lynetteholmen, støjpåvirkning i udviklingsfasen, fjernelse af trafik, og dermed støj i Københavns centrum m.v. Den vedvarende forventede støjforurening er kun nævnt i forbindelse med VVM redegørelsen, der skal færdiggøres i 2025, og der nævnes intet specifikt om Helsingørsmotorvejens forlængelse til Hans Knudsens Plads.

Dette emne bør opprioriteres straks. Som bekendt er trafikmængden øget markant i forbindelse med Nordhavnsvejens etablering, og den vil – så vidt vi er orienteret om - blive forøget fra nuværende 85.000 køretøjer om dagen til 125.000 køretøjer, når projektet er færdigt. Som bekendt valgte man kun at delvis lægge Nordhavnsvejen under jorden, idet en Nordhavnsvej, hvor alt var lagt under jorden, ville betyde en merudgift på ca. kr. 100 mill. Nu har man så til gengæld opnået at sprede støjen til et langt større område end før etablering af vejen.

En hovedoverskrift i materialet er f.eks. 'Vil lede trafik uden om Københavns Centrum'. Vi foreslår, at man beskriver en ny overskrift: 'Når trafikken ledes udenom Københavns Centrum, vil det give forøgede støjgener på Helsingørsmotoren'. Under denne overskrift bør det beskrives, hvordan man vil reducere støjen på Helsingørsmotorvejen, f.eks. ved etablering af en overdækning af motorvejen fra Ikea i nord til Hans Knudsens Plads.

Efter vor opfattelse bør disse støjreducerende tiltag på Helsingørsmotorvejen ske i første fase af projektet, så man ikke alene vil løse det fremtidige vedvarende problem, men også vil få løst en del af støjproblemet i projektfasen. Samtidig vil det være en genopretning af gammel skade fra bygning af Nordhavnsvejen.

Overdækning af motorvejsstrækningen er et emne der allerede diskuteres hos Københavns Kommune og Region Hovedstaden. Hvis det overdrages til projekt Østlige ringvej, vil det formentlig have markant bedre mulighed for gennemførelse.

På vegne  
Emdrup Grundejerforening  
Foreningen Emdrup Søs Venner

Jørgen Klejnstrup  
[Redacted]

Cc Bestyrelsesmedlemmer for Emdrup Grundejerforening og Emdrup Søs Venner

[REDACTED]

---

**Fra:** [REDACTED]  
**Sendt:** 27. september 2022 12:52  
**Til:** ldefase@Østligringvej  
**Emne:** Idéfase for Østlig Ringvej - Sejladsforhold

Jeg havde nedenstående indlæg på Borgermøde 26. september 2022:

Mit navn er Hanne Vinther, og jeg kommer fra Roklubben Øresund, som ligger på Kastrup Gamle Lystbådehavn.

Jeg har to bekymringer:

1. Opkørsel fra tunnel til Øresundsmotorvejen

Tager den kunstige halvø vores sundudsigt, og kommer vi til at kigge ud på en stensætning? Hvordan sikres en god vandkvalitet inden for halvøen? Hvordan sikres vandudskiftning, så vi ikke bliver lukket inde af tang i vores havn?

2. Sejladsforhold

Hvordan sikres, at vi kan færdes langs kysten i byggeperioden? Rosportens sikkerhedsråd er at holde sig tæt til kysten. Men vi tvinges gang på gang til havs i vind og bølger på grund afspærringer ifm. byggerier ude i vandet. Vi har kun dårlige erfaringer med anlæg ud fra kysten. Ved etablering af tunnellen til Øresundsbroen kunne vi ikke ro til Dragør i en lang periode. Da man udvidede Nordhavnen, og slog en spunsvæg ned næsten ude i sejlrenden uden bølgebrydning, var det slut med at ro nordover. Lynetteholmen er i gang med opfyldning ud i Øresund, og vi jages 2 km ud i sejlrenden for at komme ind til Københavns Havn, og senere tvinges vi bløde trafikanter ud i Kronløbet sammen med de store skibe.

Hanne Vinther  
[REDACTED]

Sund & Bælt.  
Østre Ringvej.

Undertegnede deltog i Idéoplæg - indledende dialog og idéfase  
Scanidic CPH Strandpark den 26. september.

Østre Ringvej er et rigtigt godt projekt til aflastning af trafikken i det Indre København, idet trafikken t/r fra N til S på alle måder tages ud af ligningen.

Det jeg vil koncentrere mig om er tunnelopstigningen med tilslutning til Øresundsmotorvejen  
Kastrup Lufthavn.

Som det fremgik af Jeres præsentation, skal der anlægges en modtager Ø.  
En placeringsmulighed er vist på medfølgende skitse.  
Heri skal der indtænkes et vandgennemstrømningsrør til udligning af vandstand og  
udskiftning af vand, så den kunstige lagune ikke sander til.  
Aktiviteterne i Kastrup Gl. Lystbådehavn og I/S Broforeningen kan bibeholdes.

Alternativt, fyldes Kastrup Gl. Lystbådehavn op, så kun I/S Broforeningen får adgang til  
Øresund.  
Lystbådehavnen (1) anlægges på ny i bugten lige N for Den Blå Planet (1)  
Roklub og kajakklubber kan følge med i dette projekt.

Alternativt, skabes der et Ro- og Kajak miljø på østsiden af den nyanlagte modtager Ø.

I forbindelse med tunneltilslutning til Øresundsmotorvejen, har en anden afdeling af Sund &  
Bælt fremlagt et projekt til udvidelse af Øresundsmotorvejen fra 2 spor til 3 spor, hvilket  
bevirker at en endnu større mængde trafik lander i tragten ved Lufthavnen.  
Sund & Bælt er barslet med at ekspropriere Crilles Tønnesens Alle's  
11 privatejendomme for at anlægge en afkørsel til Amager Strandvej.

Det giver ingen mening, at ødelægge 11 familiers liv, for en løsning som overhovedet ikke  
løser det manglende flow i trafikken, eller pres på Amager Strandvej på grund af, at op og  
nedkørselsramper krydser hinanden og stoplys hakker trafikafviklingen.  
Spar de mange millioner en udvidelse koster, uden effekt, og invester i fremtiden uden gener  
for beboerne i området!

Mit bud skal ses som én samlet løsning i to tempi.

1. Der oprettes en MOTORVEJSRUNDKØRSEL som inkluderer til- og afkørsler samt eksisterende vejnet. Derved skabes en ensrettet trafik med indbygget flow. (Se vedlagte skitse over dette projekt markeret på Østre Ringvejsskitzen som et firkantet udsnit i nederste højre hjørne) !
2. Østre Ringvejs af- og tilkørsler afsættes allerede i denne fase, så tilgangen til Øresundsmotorvejen allerede er inkorporeret!

Jeg håber at Sund & Bælt og Sund & Bælt vil tale sammen og koordinere de to projekter, så kastrupgenserne generes mindst muligt af miljøkonsekvenserne, og ikke er truet på ejendomsretten.

Venlig hilsen  
Carlo Boldreel

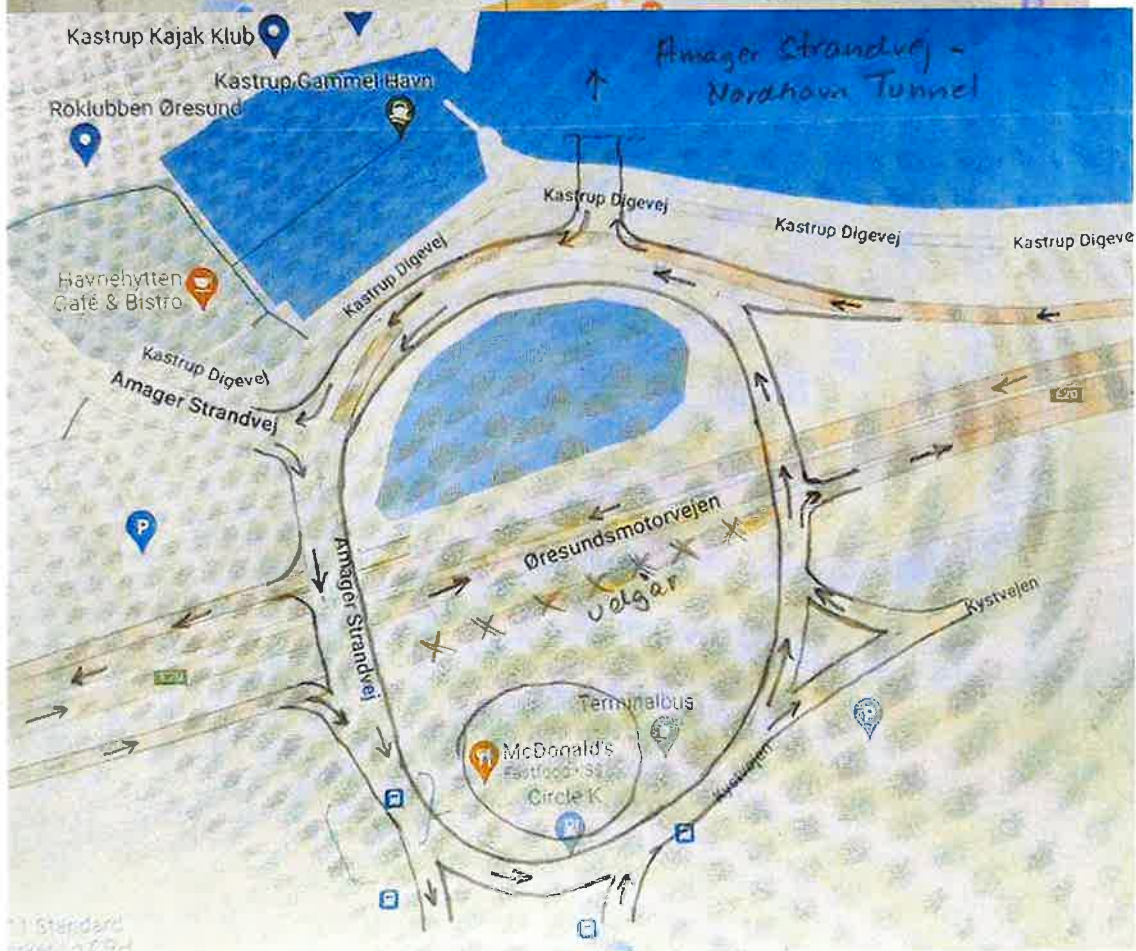


Østre Ringvej.pdf  
36 KB

ATT00001.txt  
280 byte

ATT00002.txt  
280 byte

ATT00003.txt  
298 byte



**Fra:** [REDACTED]  
**Sendt:** 4. oktober 2022 23:35  
**Til:** ldefase@Østligringvej  
**Emne:** Input til undersøgelse for østlig ringvej

Tak for et godt arrangement i aften.

Her kommer mit input, som jeg håber kan bruges til noget.

#### Demografiske forandringer:

Har vi ren faktisk brug for en østlig ringvej?:

Hvordan ser infrastrukturen ud om 10-20 år? Kommunen satser på mere og bedre offentlig transport, bl.a. pga. klimaneutralisering. Der kommer til at være flere lukkede veje som Nørrebrogade Amagerbrogade. Udover det bliver der fjernet over 750 parkeringspladser til gavn for cyklister, affaldssortingsløsninger mm indenfor de næste to år. På den politiske agenda står færre bilister.

Hvor mange biler vil der komme nordfra, når byen vokser? Når byen vokser, sker det primært mod vest da der er mest plads. Med mindre Koge Bugt vil blive fyldt op, eller der bygges flere øer.

Hvor mange af dem, der eventuelt vil bo på Lynetteholm, vil bruge bil til dagligt og udover det køre mod Øresund? (efter By og Havns direktøren er der på nuværende tidspunkt ingen konkrete planer om bebyggelse)

Hvorfor er nemmere fremkommelighed i bil vigtigere end offentlig transport/kørefælleskaber, når vi skal være Co2neutral?

Hvad er prognosen for motoriserede køretøjer om 20-30 år? Hvor dyre bliver de og er der overhovedet mulighed for at lave nok biler ift. Materiale til mikrochips?

Pladsmangel under samtidig etablering med resten af Lynetteholm

Er der overhovedet plads nok til byggetrafik på vand og land?

Har bygningen af tunnelen konsekvenser for vindmøllerne?

#### Klimaaftryk

Hvornår giver en østlig ringvej en neutral klimaaftryk ift. produktion af materialer og hele etableringen af tunnelen (transport til byggeplads, alt det, der bliver frigjort fra havbunden, ny beplantning af havbunden), når vi kun skal køre i el-biler på det tidspunkt?

#### Havmiljø

Hvordan påvirker gravning havmiljøet udenfor Østersøen? Det kan have en effekt på atlantahavet mm.

Hvad betyder den midlertidige forurening for havmiljøet i og omkring Øresund?

Hvordan påvirker anlægsarbejdets støj havmiljøet? En speedbåd lyder højere når man har hovedet under vandet end over vandet. Dyr og planter kommunikerer meget via svingninger/ultral lyd.

#### Reetablering af havmiljøet

Hvilke planter og dyr trives med den nye havbund og dennes næring og pH-værdier?

Skal der igen plantes de gode gamle planter eller skal man tage hensyn til den hav-klimatiske forandring og de "invasive" arter. (Egetræer, Lindetræer mm har været invasive engang)

Fiskehoteller: hvor skal fiskene leve når de er store nok til at "flytte ud"? Hvor kan de gemme sig, finde føde?

#### Vandstand

Kan man bygge en stormflodssikring sammen med tunneln?

#### Menneskernes trivsel

Hvor stor er hverdagsgenerne i form af støj, forurening og byggetrafik?

Hvad med vandkvaliteten? Jeg ved at der kun må graves op om vinteren, men der er altså en del vinterbadere især ved Amager Strand. Nogen gang også kitesurfere.

Hvordan kommer bilisterne til på-og frakørsler? Der må opstå nye trafikknudepunkter

**De bedste hilsner / Best regards**

Louise Lehmann

[REDACTED]

---

**Fra:**

**Sendt:**

**Til:**

**Emne:**

[REDACTED]  
10. oktober 2022 19:57

Idefase@Østligringvej

Amager Strand

I forhold til idéfasen vil jeg henstille til, at der tages højde for for, at Amager Strand er et væsentligt rekreativt område for hele København. Der bades hele året - naturligvis mest om sommeren. Men resten af året bader vinterbaderne. Herudover er der andre aktiviteter på vand: åbent hav svømning, kitesurfing, kajakroning mm.

På land bliver der gået tur, cyklet mm. Herudover er der et rigt dyreliv med fasaner, kaniner mv. Det er afgørende, at der tages højde for dette i overvejelserne, så der også gennemføres en miljøvurdering på land.

Vh Katrine Stokholm

[REDACTED]

---

**Fra:** [REDACTED]  
**Sendt:** 12. oktober 2022 11:25  
**Til:** ldefase@Østligiringvej  
**Emne:** Østre Ringvej, Sænketunnel og strømforhold

Vi er bekymrede for det urolige vand en sænketunnel kan give.

Vi kender det fra Øresundsforbindelsen, hvor vi ror over sænketunnelen til Peberholm. Her står der ofte noget meget urolig sø, som er meget ubehageligt at ro i, da det er sådan en slags krabsø, hvor bølgerne er større og ikke rigtig har nogen retning, som man kan styre fornuftigt igennem.

Hvordan kan dette fænomen undgås ved etablering af en sænketunnel hele vejen langs Amagers østkyst?

Mvh/Hanne Vinther  
Roklubben Øresund  
Kastrup Gamle Lystbådehavn  
[REDACTED]

[REDACTED]

---

**Fra:** [REDACTED]  
**Sendt:** 12. oktober 2022 22:41  
**Til:** ldefase@Østligringvej  
**Cc:** [REDACTED]  
**Emne:** Ide

Undertegnede sendte for nylig et ideforslag til jer på vegne Emdrup Sø's Venner og Emdrup Grundejerforening. Vores forslag gik på, at motorvejen fra Lyngby til Hans Knudsens Plads bør overdækkes, og at det skal ske inden arbejdet med Østlig Ringvej igangsættes.

Efterfølgende deltog vi i borgermøde den 11. oktober på Lundehusskolen i Emdrup. På mødet fremførte vi nogle ekstra forslag, som vi hermed fremsender og dokumenterer overfor jer:

Region Hovedstaden arbejder med støjdemping på motorveje omkring København. Det sker i regi af Silent City, som har et samarbejde med Realdania. Der findes megen viden hos disse to organisationer, og det foreslås derfor, at projektet med det samme tager kontakt med de to organisationer, for at indlede et samarbejde.

Man har bl.a. afdækket, at støjdemping kræver investering i længere vejstrækninger. Uanset hvilken løsning man vælger, viser resultaterne, at løsninger med en længde på over 1,5 km har en markant øget effekt, mens løsninger under 1 km har en meget begrænset effekt. Efter 1,5 km opnås fuld effekt af yderligere længde. Det taler for, at hele den motorvejsstrækning vi tidligere har nævnt, fra Hans Knudsens Plads til Lyngby, bør overdække, hvorved der kommer fuld effekt af investeringen.

Man har også stor viden om støjs indvirken på sygdomme.

Forskning har nemlig vist, at støj øger risikoen for en lang række sygdomme og gener, herunder hovedpine, søvnforstyrrelser, forhøjet blodtryk, stress, angst samt forøget risiko for forskellige hjertekarsygdomme og kræft. Fra en anden undersøgelse kan vi nævne, at 14% af alle demens tilfælde skyldes støj.

Hvis projektet igangsættes uden at løse støjproblemet, vil I være medvirkende til at flere bliver syge, og flere vil belaste vores skrantende sygehusvæsen.

Ved henvendelse til Realdania bør I også diskutere, om den organisation kan medvirke til finansiering af overdækningen.

Mvh  
På vegne Emdrup Grundejerforening og Emdrup Sø's Venner

Jørgen Klejnstrup

København den 16. oktober 2022

## **Idefase høring for Østlig Ringvej og for M5Øst**

Nedenfor oplistes nogle overordnede bekymringer, som er forbundet med realisering af de to projekter Østlig Ringvej og M5Øst, tillige med forslag om mere og klarere information, så borgerne bliver klædt bedre på til deltagelse i en demokratisk beslutningsproces omkring Østhavns projekterne

### **Klimabelastningen**

Både staten og Københavns kommune står i en situation, hvor målsætningerne for reduktion af klimagasser ikke ser ud til at kunne realiseres. Københavns kommune har allerede kastet handsken og erklæret, at klimaplanens målsætning om CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2025 ikke kan realiseres. I Københavns kommune er det specielt klimabelastningen fra trafikken, der træder i vejen for målsætningens realisering.

De to Østhavns projekter Østlig Ringvej og M5Øst er forbundet med store stigninger i CO<sub>2</sub>-udslip. Ifølge rapporten Strategisk miljøvurdering fra august 2022 drejer det sig om et CO<sub>2</sub>-udslip i perioden 2027 til 2070 for Østlig Ringvej på 311.300 tons CO<sub>2</sub>e, for M5Øst på 295.000 tons CO<sub>2</sub>e. Dertil kommer et CO<sub>2</sub>-udslip fra anlægsfasen af Lynetteholm på 350.000 tons CO<sub>2</sub>e. Alt i alt en samlet klimabelastning på godt 953.000 tons CO<sub>2</sub>e. Miljøbelastningen fra anlæg af Lynetteholmen, som primært er forbundet med jordtransport og anvendte arbejdsmaskiner, fremgår ikke af rapporten Strategisk miljøvurdering, idet denne belastning allerede indregnet via vedtagelsen af en anlægslov for Lynetteholm. Ikke desto

mindre er jordopfyldningen en forudsætning for realisering af Østhavns projektet.

Såfremt vi som samfund vælger 0-alternativet med en fordeling af befolkning og arbejdspladser mellem centrankommunerne og det øvrige Sjælland som i det foregående årti, så vil det beregnede CO<sub>2</sub>-udslip fra Østhavnsprojekterne ikke finde sted.

I øvrigt er det interessant, at der ifølge Danmarks Statistiks befolkningsfremskrivning for perioden fra midten af 2030'erne til starten af 2050'erne kommer et fald i antallet af personer i aldersgruppen 26-76. Ud fra et bredere regionalgeografisk perspektiv svækkes dermed argumentationen for at anlægge Østhavnsprojektet i netop Københavns kommune.

De offentliggjorte rapporter om Østhavns projekterne udformes i dag af seks interessentgrupper, nemlig Transportministeriet, Københavns kommunes Økonomiforvaltning, By & Havn, Metroselskabet, Sund og Bælt tillige med Vejdirektoratet. Ved læsning af disse rapporter om Østhavns projekterne mærkes en tendens til at underdrive klimakonsekvenserne.

**Vi opfordrer til**, at klimabelastningen vil fremgå krystalklart i de kommende rapporter om vurderinger af miljøkonsekvenser, for såvel anlægsfase og driftsfase, så borgerne klart kan se konsekvenserne af projekterne for deres fremtidige livssituation. Klimakonsekvenserne vil primært ramme en ung bekymret generation.

## **De manglende, ikke-offentliggjorte trafiktal**

Overordnet sammenlignes det fremlagte projekt for ØstHAVNEN med et 0-scenarie uden Østlig Ringvej og Metro 5 Øst. Udgangspunktet for beregningerne er et basisscenarie for 2035, 2050 og 2070, dvs. uden de to infrastrukturprojekter, og et gradvist udbygget projekt ØstHAVNEN, hvor første etape af Østlig Ringvej er færdig i 2035 og færdiggørelsen af 2. etape er fremrykket fra 2045 til 2040. Ved 0-alternativet, hvor ØstHAVNEN

ikke bygges, forventes at 80 % af byudviklingen vil finde sted uden for de to centralkommuner

Det store problem for vurdering af effekterne ved trafik- og miljøbelastning er, at vi kun på et overordnet kommunalt niveau får information om situationen i dag, i form af den basisberegning, hvorfra de øvrige basisberegninger er udregnet, nemlig år 2015 (bilag 2 til "Samfundsøkonomiske effekter ved udviklingen af Østhavnen"). I forbindelse med udarbejdelse af høringssvar til Forundersøgelse af Østlig Ringvej lykkedes det via forespørgsel hos Vejdirektoratet at få udleveret exelark med kørsler for alle større veje fra 2015 og frem til 2035, 2050 og 2070 for en længere række af alternativer for anlæg af Østlig Ringvej.

I tabel 11 fra Bilag 1: "Resultat af trafikberegninger" ses beregninger af ændringer i vejtrafikken på centrale snit i 2035, 2050 og 2070 ved Østhavnens realisering sammenlignet med 0-scenariet uden havnetunnel. Effekten for eksempelvis Knippelsbro beregnes således til en reduktion af trafikken på 17-25 % over årene. Her får vi ikke oplysninger om de tilsvarende tal i 2015, så vi kan sætte beregningen af udviklingen frem til 2035 i perspektiv. Tallene for 2015 og frem til 2035 vil sandsynligvis udvise en ret stor stigning i trafikken i alle snit, muligvis så stor over Knippelsbro, så kapaciteten ikke er tilstrækkelig til at rumme den fremskrevne trafikudvikling. Dermed bliver en sammenligning basistallene og tallene for projekt Østhavnen intetsigende.

Tabel 11 Projektets betydning for trafikken på centrale snit (køretøjer pr. hverdagsdøgn)

|                 | Basis   |         |         | Projekt |         |         |
|-----------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|                 | 2035    | 2050    | 2070    | 2035    | 2050    | 2070    |
| Østlig Ringvej  | 0       | 0       | 0       | 27.500  | 60.500  | 67.500  |
| Knippelsbro     | 30.500  | 30.500  | 30.500  | 23.000  | 23.500  | 25.000  |
| Langebros       | 62.000  | 61.500  | 61.500  | 53.500  | 54.000  | 56.500  |
| Sjællandsbro    | 47.000  | 45.500  | 44.500  | 46.000  | 42.000  | 40.500  |
| Kalvebod bro    | 137.500 | 140.000 | 141.000 | 133.000 | 131.000 | 135.000 |
| Nuværende broer | 277.000 | 277.500 | 277.000 | 256.000 | 250.000 | 257.500 |
| Havnensnit      | 277.000 | 277.500 | 277.000 | 283.500 | 311.000 | 325.000 |
| Søsnit          | 204.500 | 209.000 | 204.000 | 189.500 | 189.000 | 187.000 |
| Kommunegrænse   | 782.000 | 804.000 | 810.000 | 781.000 | 780.000 | 794.500 |

Det er væsentligt at kende til de forudsætninger, der ligger bag beregningerne for fremtidens trafikbelastning, nemlig at disse forudsætninger tager udgangspunkt i udviklingstendenser umiddelbart forud for basisåret. Det er derfor vigtigt at understrege, at det er en politisk beslutning, hvor byudvikling med boliger og arbejdspladser skal finde sted, og at valg af lokalisering for byudvikling er udgangspunkt for, hvor befolkningen har mulighed for at bosætte sig.

Det fremgår således klart af tabeller i omtalte bilag 2, at valg af projekt Østhavnen frem for 0-alternativet vil betyde en klar favorisering af Københavns kommune på bekostning af kommunerne i den øvrige hovedstadsregion. I 2070 vil Københavns kommune i kraft af udvikling af Østhavnen have snuppet godt 46.000 indbyggere fra den øvrige hovedstadsregion, hvoraf 35.000 på Lynetteholm (tabel 2). På tilsvarende vis fremgår det af beregningerne over antal arbejdspladser, at Københavns kommune i 2070 samlet har "stjålet" godt 48.000 arbejdspladser fra det øvrige hovedstadsområde, og at tilgangen af arbejdspladser til Lynetteholm udgør et mindre antal på 35.000 arbejdspladser. Refshaleøen, som i seneste model er sammenbygget med Lynetteholm, får en pæn andel af fremgangen (tabel 7). Hvad angår beregninger af den relative vækst i antal biler ses en bemærkelsesværdig forskel i basis- og projektfremskrivning for Københavns kommune: hele 9 % flere biler i kommunen i projektfremskrivningen sammenlignet med 0-alternativet uden Østhavnsprojektet, hvilket er et resultat af en relokalisering af befolkning og arbejdspladser til kommunen i kraft af udviklingen af Østhavnsprojektet (tabel 14).

Det er jo meget afgørende at få tal for udgangsåret 2015 for de større vejstrækninger for at være i stand til at vurdere, hvor voldsomme miljøkonsekvenserne af gennemførelsen af projektet vil blive for beboerne lokalt.

**Så opfordringen lyder:** vi vil meget gerne have oplyst de foreliggende, men ikke offentliggjorte basisberegninger for trafikstrømmene på

vejniveau for 2015 og fremover for 2035, 2050 og 2070 tillige med de tilsvarende projektberegninger.

## Valg blandt alternativer for Østlig Ringvej

I Rapporten Forundersøgelser af Østlig Ringvej fra 2020 var der adskillige korridorløsninger på spil, herunder om havnetunnellen skulle være forbundet med brugerbetaling og trafiksanering af Indre By. Den model, som ville bringe flest biler ned i tunnelen, var en østlig korridor uden brugerbetaling og uden trafiksanering i Indre By. Det var også derfor, at denne model blev Københavns kommunes Økonomiforvaltnings foretrukne model.

Den nylig fremlagte rapport Miljøstrategisk vurdering er støvsuget for omtale af alternativer. Det ser nærmest ud til, at den på forhånd udvalgte model er Korridor Øst uden brugerbetaling og uden trafiksanering. Se Fig. 5-4 Ændringer i vejtrafikken år 2050.



Figur 5.4.1 Ændringer i vejtrafikken i 2050

(Antal køretøjer pr. hverdagsdøgn. Grøn markerer fald i trafikken, rød markerer øget trafik. Stregernes tykkelse viser ændringen i hverdagsdøgnstrafik, dvs. trafikken på en gennemsnitlig hverdag (mandag-fredag))<sup>24</sup>. Kilde: Vejdirektoratet (2020a, side 64). Den viste linjeføring for Østlig Ringvej er ikke den samme som planens linjeføring

Det er uhørt, at der ved bygning af så stort et infrastrukturprojekt ikke skal betales for benyttelsen. Det var tilfældet ved bygning af Storebælt forbindelsen og bliver det ved den kommende Femern Bælt forbindelse.

### **Opfordringen lyder:**

Det skal klart fremgå af den kommende miljøkonsekvensvurdering, hvilken model for Østlig Ringvej der er tilvalgt og hvorfor. Såfremt den valgte model for Østlig ringvej er uden brugerbetaling, skal det fremgå og begrundes. Den oprindelige model om selvfinansiering er opgivet. Det skal derfor fremgå af rapporten, hvem der skal betale for bilernes brug af en havnetunnel.

Det skal ligeledes fremgå, hvornår en trafiksanering i Indre By ved realisering af Østhavnsprojektet kan påbegyndes, og med hvilke midler et sådant ændret trafikflow kan gennemtvinges.

### **Beskrivelsen af Østhavnen som et centernært brokvarter**

Rapporten Strategisk miljøvurdering bygger meget på en rapport udarbejdet af to økonomer Christian Langholz Carstensen og Maria Juul Hansen på Økonomisk Institut på KU: Effekter på boligpriser, flyttemønstre og velfærd. Denne rapport blev en central kilde i rapporten Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen fra 8. september, dvs. efter offentliggørelsen af Strategisk miljøvurdering i august.

Det mest besynderlige udgangspunkt for rapporten er, at Østhavnen bliver beskrevet som en del af brokvartererne og ved karakteristika forbundet med disse bydele, herunder central beliggenhed. Men Østhavnens beliggenhed ud mod Øresund er jo så langt væk fra det øvrige Sjælland som vel muligt og forøger dermed pendlingsafstande for både potentielle beboere i Østhavnen med arbejdsplads uden for Københavns kommune, såvel som potentielle arbejdstagere i Østhavnen fra kommuner uden for Københavns kommune.

Pendlingsafstande har jo vist sig historisk at være mindre afgørende sammenlignet med den observerede pendlingstid, som over tid har været nogenlunde konstant.

Antagelsen om reducerede boligpriser ved etablering af boligområder ved havnen hviler på et tyndt grundlag. Problemets kerne er jo, at boligbyggeriet i Østhavnen er kædet sammen med en finansiering af infrastruktur, en østlig ringvej og en metroudbygning. Sammenligningen med de eksisterende brokvarter dur derfor ikke. Snarere skal vi se på boligpriserne for boligbyggeriet i Nordhavn for at finde et passende sammenligningsgrundlag, som er parallelt til forventede boligpriser i Østhavnen. De befolkningsgrupper, som bor i Nordhavn, ligner ikke de befolkningsgrupper, som postuleres at komme til at bo i Østhavnen. Økonomisk Instituts modelberegninger viser, at der i 2070 vil komme til at bo flere ufaglærte og kortuddannede og samtidig færre med mellemlang og lang uddannelse i Østhavnen sammenlignet med brokvartererne. Mon ikke de to økonomer skulle have set på uddannelsesniveaue i Nordhavn, som er opbygget under samme betingelser som forventet udvikling i Østhavnen, nemlig at byudviklingen skal finansiere metro – og Østlig Ringvej?

### **Opfordringer:**

Det skal begrundes, hvorfor en byudvikling i Østhavnen skal sammenlignes med brokvartererne, frem for en sammenligning med Nordhavn, idet byudvikling på Lynetteholm er underlagt de samme betingelser som Nordhavn som finansieringskilde for mere metro.

Der skal opstilles en mere troværdig model og beregning for trafikstrømme i forbindelse med en byudvikling på Lynetteholm, hvori der fremkommer skøn over pendlingsafstande mellem Lynetteholm og det øvrige København og omegnskommunerne, hvor Lynetteholm er både arbejdsplads for beboere i omegnskommunerne og for beboere med arbejdsplads i omegnskommunerne tillige med beregning af konsekvenser for klima og miljø ud fra de beregnede trafikstrømme.

## Et forventet skift fra ture i bil til ture i kollektiv trafik og cykling

Antagelsen i Strategisk miljøvurdering er, at der vil ske et skift fra biltrafik til kollektiv trafik som resultat af konstruktion af ny metrolinje M5Øst – samtidig med at der projekteres en N-S forløbende havnetunnel med adgang alene for biler. Vi har endnu til gode empirisk at få belyst denne antagelse. Det eksisterende metrosystem har indtil videre mest appelleret til tidligere buspassagerer, som har fået reduceret muligheden for bustransport, og til cyklister, mens både bileejerskab og ture med bil har været stigende i Københavns kommune i takt med metroudbygning.

Ifølge Københavns kommunes Kommuneplan 2019 er målsætningen for fordeling af ture mellem de fire transportformer gang, cyklisme, kollektiv trafik og bil i 2025, at ture med bil højst må udgøre 25 % af alle ture, mens fordelingen mellem de tre øvrige transportformer skal være ligelig fordelt med 25 % til hver. Det store problem for kommunen er at få reduceret antallet af ture med bil og få hævet andelen med kollektiv trafik og cyklisme. Det store problem i forbindelse med en etablering af Lynetteholm er den ringe tilgængelighed for cyklister, eksempelvis sammenlignet med brokvartererne. Der er alene en enkelt bro på tegnebrættet over havnesnittet, med endestation på Refshaleøen.

**Opfordring:** det skal empirisk anskueliggøres hvilke transportformer der reduceres via metroudbygning.

Det skal fremgå, i hvilket omfang en udvikling af Østhavnen vil tilgodese Københavns kommunes målsætning for fordeling af ture.

**Kjeld A. Larsen**

**Næstformand i Rådet for bæredygtig trafik**

København den, 19. oktober 2022

Sund & Bælt  
Københavns Borgerrepræsentation

### Vedrørende: Idefase for Østlig Ringvej i København

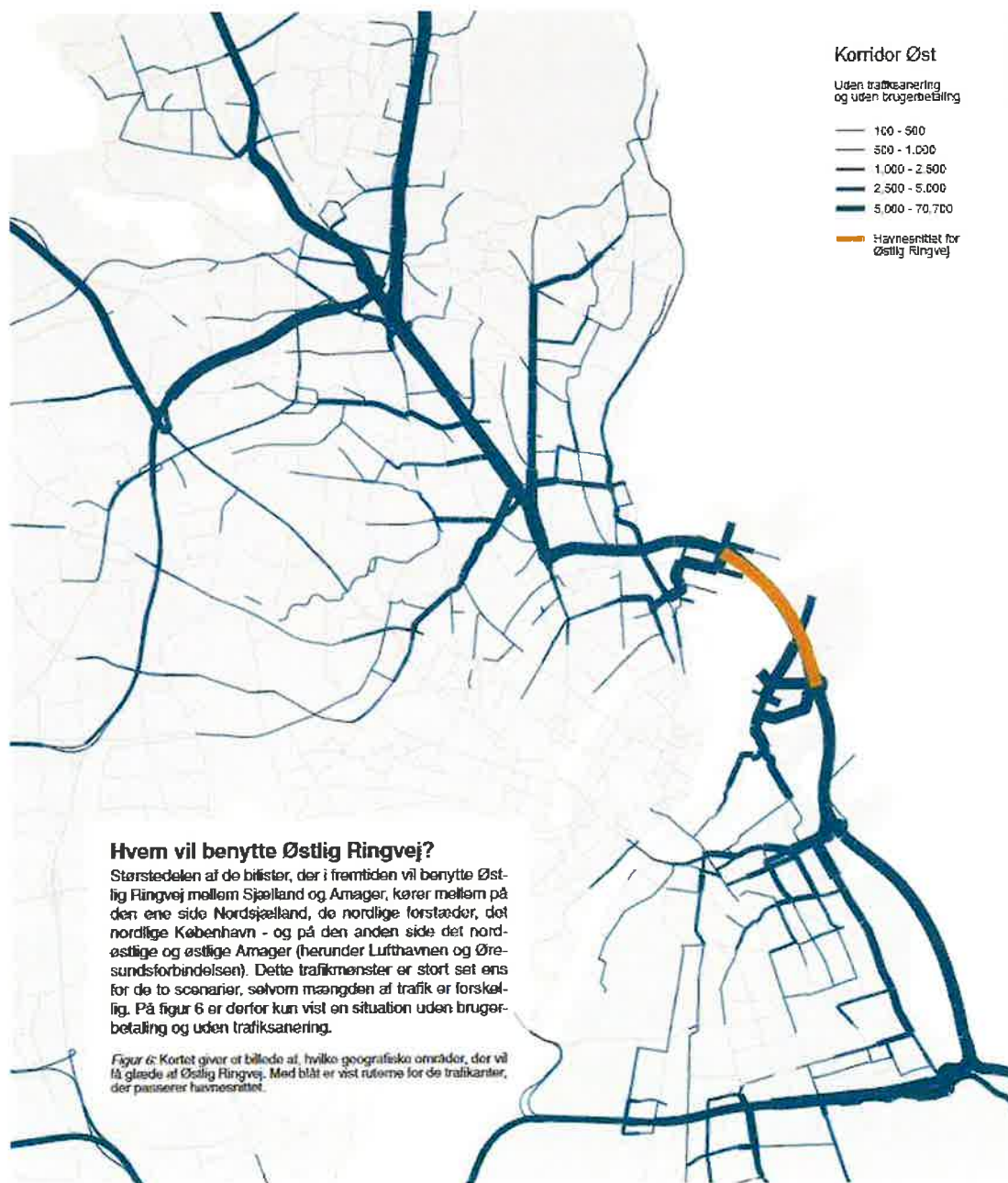
Ved læsning af det omfattende materiale om et stort vejanlæg fra Nordhavn til Øresundsmotorvejen, med anlægsomkostninger på omkring 21,1 mia. kr., er der noget, der straks kommer os i hu. Spørgsmålet: **“Hvad skal det nytte?”**, som salig Viggo Hørup udtalte i 1883 i forhandlinger om store militære anlægsarbejder. Her dog civile anlæg, men spørgsmålet er lige relevant.

I materialet mangler vigtige oplysninger om de eksisterende biltrafikstrømme i København. Vi gengiver derfor kortet fra Københavns Kommune til venstre herunder. Hvis man sammenholder dette kort med illustrationen, der viser placering af en Østlig Ringvej/havnetunnel, er det tydeligt, at en sådan primært vil servicere nordfra kommende biltrafik. Den kan derfor med fuld ret kaldes en ”whiskybæltetunnel”, som nogen har døbt den. For stort set alle andre trafikanter vil brugen af den indebære store omveje, og derfor vil de næppe bruge den. Hvis de alligevel bruger den, vil det øge presset på de tværgående veje. At tunnelen generelt skulle aflaste København for biltrafik er en skrøne – rent spin.

| Biltrafikstrømme i København                                                        | Havnetunnel mellem Nordhavn og Øresundsmotorvejen                                                                                                                                                                                                                                         |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <br><small>Anm: Etape 1 (Nordhavn til Lynetteholm).<br/>Etape 2 Lynetteholm til Øresundsmotorvejen,<br/>inkl. tilslutningsanlæg ved Prøvestenen.<br/>Kilde: Forundersøgelse af Østlig Ringvej.</small> |

De primære brugere af en havnetunnel vil være velsituerede bilister nordfra samt i mindre grad det nordøstlige Amager. Det fremgår klart af rapporten fra Vejdirektoratet "[Forundersøgelse af en Østlig Ringvej. Sammenfattende rapport](#)". Illustrationen nedenfor er derfra.

Vejen vil primært stimulere bilbrug og derved undergrave brugen af Kystbanen, S-tog til Hillerød og Klampenborg og Metroen. Det vil især være tilfældet, når det drejer sig om trafik til Lufthavnen og Sverige. Rapporterne undlader at nævne denne miljøskadelige effekt.



Vejanlægget tænkes at være en forlængelse af Nordhavstunnelen på 1,4 kilometer til 3,4 mia. kr. I alt kommer en vej fra Nordhavnsvej til Øresundsmotorvejen til at koste omkring 24,5 mia. kr.

## Nej til østlig ringvej

Vi synes ikke København skal have en østlig ringvej. En af vore førende byplanlæggere Peter Hartoft-Nielsen har udtalt, at København skal være glad for, at der ikke er en østlig ringvej:

"Netop det forhold at vi ikke har haft motorgader i og en østlig omfartsvej omkring København, har været afgørende for den trods alt relativt gunstige trafikale situation, som præger København og de centrale bydele, og som mange andre europæiske storbyer i dag misunder os. Byen har skulle udvikle sig i et cirkeludsnit på 150 grader, og det har været grundlaget for en fornuftig aflastning af city".

Peter Hartoft-Nielsen påpeger også, at man må vælge mellem biltrafik og offentlig transport. Han citerer tidligere miljøkommissær og overborgmester i København Ritt Bjerregaard:

"Det er ikke muligt samtidig at gå ind for privatbiler og offentlig transport i byområder, hvis man også vil imødekomme behovet for mobilitet og opnå bedre livskvalitet. Vi er nødt til at foretage nogle klare valg om, hvad det er vi vil have, når det drejer sig om mobilitet i byer. Man kan som bekendt ikke både blæse og have mel i munden".

Kilde: Ældre artikel i Ingeniøren "Havnetunnelen bør opgives" af byplanlægger Peter Hartoft-Nielsen.

## Trafikmodellen styrer indholdet

At en østlig ringvej primært vil være et biltrafikgenererende anlæg er tilmed indbygget i de beregningsforudsætninger, som den anvendte OTM trafikmodel er bygget op omkring. Her nogle af de forudsætninger, der opererer med kraftigt fald i omkostninger ved bilbrug, stor velstandsstigning og kraftige stigninger i taksterne i den kollektive trafik. Kæmpe vejinvesteringer kombineret med beskeden udvidelse af den kollektive trafik og ringe cykelmuligheder vil få biltrafikken til at blomstre yderligere ved anlæg af en Østlig Ringvej.

### 3 Økonomiske forudsætninger

#### 3.1 Vækstforudsætning i BNP

Der forudsættes samme økonomiske udvikling som anvendt i forundersøgelsen (FU) af Lynetteholm. Det vil sige en real vækst i BNP på 31,0% fra basisåret 2015 til 2035. Det har betydning for beregning af indkomst-udvikling og tidsværdier.

Der forudsættes i Samfundsekonomiske effekter ved udviklingen af Østhavnen samme økonomiske vækst på 31% fra 2015 til alle fire prognoseår (2035, 2040, 2050 og 2070).

#### 3.2 Kørselsomkostninger i bil

Der anvendes i OTM en kørselsomkostning ved brug af bil. Der anvendes 0,80 kr. pr. km ved privatkørsel og 3,70 kr. pr. km ved erhvervskørsel for 2015. Det er baseret på Transportøkonomiske Enhedspriser (Transportministeriet, 2016), hvor der medtages udgifter til brændstof, motorolie og dæk.

Der forudsættes i FU en reduktion i kørselsomkostningerne på 15,5 % fra 2015 til 2035. Det kan omregnes til kørselsomkostninger på 0,68 kr. pr. km ved privatkørsel og 3,13 kr. pr. km ved erhvervskørsel i 2035. I Samfundsekonomiske effekter ved udviklingen af Østhavnen forudsættes samme kørselsomkostninger for 2035, 2040, 2050 og 2070.

#### 3.3 Kollektiv trafiktakst

Den kollektive trafiktakst fastlægges for fremtidige år på basis af det lovbestemte takststigningsloft. Takststigningsloftet betyder, at de kollektive takster kun kan stige afhængig af udvikling i løn, rente og brændstof (diesel). I FU anvendes med fuld udnyttelse af takstloftet en stigning i de kollektive trafiktakster på 7,7% fra 2015 til 2035 i realpriser. Der er i den beregning ikke taget hensyn til kvalitetstillægget for brug af metro.

Kilde: Beregningsforudsætninger (OTM)

<https://www.trm.dk/media/dojmw4aa/bilag-2-beregningsforudsætninger-otm.pdf>

Rapporterne fra Sund og Bælt indeholder et **Projektscenarie** og et såkaldt **Nulscenarie**, som beskrives sådan:

**Nulscenarie:** Uden bebyggelse på Lynetteholm (eller yderligere bebyggelse i Østhavnen), hvorfor bebyggelsen vil finde sted på det øvrige Sjælland samt ved en fortætning af København. Metro og Østlig Ringvej anlægges *ikke*.

### Efterlysning af et miljøorienteret scenarie

Der mangler derfor et scenarie med andre forudsætninger end dem, der er anvendt i trafikprognose og de samfundsøkonomiske beregninger. Nulscenariet opererer med de samme forudsætninger hvad angår vækst, kørselsomkostninger, takststigninger m.m. som i projektscenariet. Og altså med samme favorisering af biltrafikken på alle områder.

Og nulscenariet opererer tilmed med en voldsom stigning i bilejerskabet, fordi man opererer med at 80 % af dem, der ellers i Projektscenariet ville bo i "Østhavnen", bliver spredt over hele Sjælland. Det postuleres, at det betyder langt større bilejerskab og kørselsmængde. Muligheden for mere miljøvenlig bosætning og transportmiddelvalg udelukkes helt.

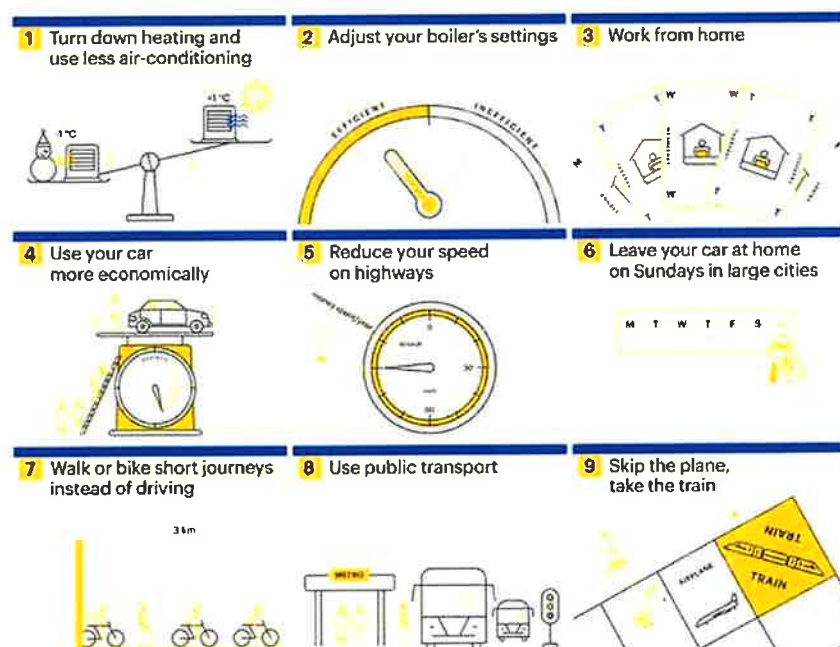
I lyset af den permanente klimakrise, større miljø- og naturbevidsthed samt vedtagne klimamålsætninger bør der laves et scenarie med dyrere og dyrere biltrafik og billigere og bedre kollektiv transport kombineret med ideelle vilkår for cykeltrafikken. Til inspiration henvises til dette udspil fra IEA



### Playing my part:

How to **save money**, **reduce reliance on Russian energy**, **support Ukraine** and **help the planet**

10/03/2022



Der skal i et sådant scenarie også opereres med en parkeringspolitik, der ikke som nu kræver anlæg af masser af p-pladser, både til beboere og pendlere, selv i tætte byområder. Der skal naturligvis være parkering til handicappede bilister og servicetrafik.

Scenariet skal ikke bruge de nu anvendte trafikmodeller og samfundsøkonomiske beregninger, der stort set opererer med, at det er umuligt at få folk til at ændre trafikal adfærd i mere miljøvenlig retning.

Tabel 1.1 | Oversigt over projekt- og nulscenarie

|                      | Projektscenarie                                                                                                                                            | Nulscenarie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                      | <i>Medfører potentielle forskelle mellem projekt- og nulscenarie</i>                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Bosætning</b>     | 1) Med bebyggelse af boliger på Lynetteholm og i Østhavnen. Samlet for Østhavnen (Lynetteholm, Refshaleøen og Kløverparken) forudsættes 66.000 indbyggere. | 1) Uden bebyggelse af boliger på Lynetteholm. Refshaleøen og Kløverparken udbygges med boliger svarende til 8.400 beboere.<br><br>Ca. 20 pct. af befolkningen, der i projektscenariet er bosat i Østhavnen, forudsættes forsat at bo i Københavns Kommune via fortætning i nye boliger.<br><br>Den øvrige bebyggelse (80 pct.) vil finde sted på det øvrige Sjælland (OTM-område). |
|                      | Beboelsen svarer til 41 kvm pr. indbygger*.                                                                                                                | Beboelsen svarer til 47 kvm pr. indbygger*.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|                      | 2) Bilparken indgår, bilejerskabet er 217 pr. 1.000 indbygger i København.                                                                                 | 2) Bilparken indgår, bilejerskabet er 387 pr. 1.000 indbygger i omegnskommunerne.                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Infrastruktur</b> | 3) Metro og Østlig Ringvej anlægges.                                                                                                                       | 3) Metro, Østlig Ringvej, eller anden yderligere infrastruktur, anlægges ikke. Der forudsættes ingen yderligere infrastruktur.                                                                                                                                                                                                                                                     |
|                      | 4) Trafikarbejde med 47,045 mio. vognkilometer pr. hverdagsdøgn.                                                                                           | 4) Trafikarbejde med 47,20 mio. vognkilometer pr. hverdagsdøgn.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|                      | <i>Forudsættes ens i hhv. projekt- og nulscenarie, hvorfor klimapåvirkningen ikke opgøres og klimaeffekten vil være nul</i>                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <b>Bosætning</b>     | 5) Erhvervsbebyggelse                                                                                                                                      | 5) Erhvervsbebyggelse                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|                      | 6) Parkeringspladser                                                                                                                                       | 6) Parkeringspladser                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|                      | 7) Kloakering og forsyningsinfrastruktur                                                                                                                   | 7) Kloakering og forsyningsinfrastruktur                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Infrastruktur</b> | 8) Mindre vejnet der føre hen til bebyggelse                                                                                                               | 8) Mindre vejnet der føre hen til bebyggelse                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |

Anm.: Det lægges til grund for denne analyse, at selve øen er anlagt i både nul- og projektscenarie, hvorfor CO<sub>2</sub>e-udledning fra anlæg af selve øen ikke opgøres i denne analyse. \* Jf. Danmarks Statistik er det gennemsnitlige etagemeter forbrug pr. person lavere i København end uden for København.

## En såkaldt samfundsøkonomisk analyse.

En meget stor post er brugereffekter i form af tidsgevinster. Man beregner en tidsbesparelse i en 50-årig beregningsperiode til stadig højere timepriser. Det er dog fiktive kroner, som man end ikke kan købe en is for. Det postuleres, at der kommer færre trafikulykker og mindre støj, fordi en stor del af strækningen er i tunnel. Man glemmer at de større trafikmængder også skal til og fra tunnelen. Og som det fremgår af noten, er der medtaget poster, der ikke hører hjemme i en sådan beregning. Posten "Løsning af kapacitetsudfordring", prissat til en indtægt på hele 30,5 mia. kr., er en helt uforklaret og ukendt faktor i sådanne beregninger.

**Tabel 5. Samfundsøkonomiske effekter, mia. kr. 2020-priser**

|                                             | <b>Etape 1 - lukket</b> | <b>Etape 1</b> | <b>Etape 1+2</b> |
|---------------------------------------------|-------------------------|----------------|------------------|
| <b>Anlægsomkostninger:</b>                  | <b>-19,0</b>            | <b>-19,0</b>   | <b>-30,7</b>     |
| Anlægsomkostninger                          | -21,2                   | -21,2          | -34,7            |
| Restværdi                                   | 2,2                     | 2,2            | 4,1              |
| <b>Drifts- og vedligeholdelseseffekter:</b> | <b>-3,6</b>             | <b>-3,4</b>    | <b>-4,4</b>      |
| Driftsomkostninger, vejinfrastruktur        | -1,8                    | -1,8           | -2,8             |
| Fornyelse- og vedligeholdelsesomk., bane    | -4,0                    | -4,0           | -4,0             |
| Billetindtægter, kollektiv transport        | 2,2                     | 2,4            | 2,5              |
| <b>Brugereffekter:</b>                      | <b>6,3</b>              | <b>9,2</b>     | <b>18,3</b>      |
| Tidsgevinster, vej                          | 2,8                     | 5,6            | 14,3             |
| Tidsgevinster, kollektiv transport          | 3,4                     | 3,4            | 3,4              |
| Tidsgevinst, gods                           | 0,0                     | 0,0            | 0,1              |
| Kørselsomkostninger, vej                    | 0,1                     | 0,2            | 0,5              |
| Billetudgifter, kollektiv transport         | 0,0                     | 0,0            | 0,0              |
| <b>Eksterne effekter:</b>                   | <b>0,1</b>              | <b>0,6</b>     | <b>1,9</b>       |
| Uheld                                       | 0,4                     | 0,5            | 0,8              |
| Støj                                        | 0,1                     | 0,5            | 1,6              |
| Luftforurening                              | -0,0                    | -0,0           | -0,0             |
| Klima (CO <sub>2</sub> )*                   | -0,3                    | -0,4           | -0,5             |
| <b>Øvrige konsekvenser:</b>                 | <b>29,4</b>             | <b>29,5</b>    | <b>29,9</b>      |
| Afgiftskonsekvenser                         | -0,5                    | -0,6           | -0,6             |
| Arbejdsudbudsforvridning                    | 0,0                     | 0,0            | -1,4             |
| Arbejdsudbudsggevinst                       | 0,4                     | 0,7            | 1,4              |
| Løsning af kapacitetsudfordring             | 29,5                    | 29,5           | 30,5             |
| Grundsalg                                   | -19,0                   | -19,0          | -30,7            |
| Bosætning                                   | -21,2                   | -21,2          | -34,7            |
| <b>Nettonutidsværdi, mio. kr.</b>           | <b>13,3</b>             | <b>17,0</b>    | <b>14,5</b>      |
| <b>Skyggegevinst, kr.</b>                   | <b>111.000</b>          | <b>124.000</b> | <b>75.000</b>    |
| <b>Intern rente, pct.</b>                   | <b>5,6</b>              | <b>6,1</b>     | <b>4,9</b>       |

Anm.: Den høje CO<sub>2</sub>-pris er anvendt. I øvrige konsekvenser er den samfundsøkonomiske værdi af grundsalg og bosætning også inkluderet på trods af, at de ikke er trafikale effekter.  
Kilde: Transportministeriet.

Her klip fra rapport:

Infrastrukturen og bosætningen i projektscenariet medfører tidsgevinster i den 50-årige beregningsperiode 2035-2084 på godt 3 mia. kr. i den kollektive trafik. Etape 1 af Østlig Ringvej medfører tidsgevinster på vejene på knap 6 mia. kr., mens Østlig Ringvej Etape 1 og 2 medfører tidsgevinster for vejtrafikanterne på godt 14 mia. kr., *jf. figur 10.3*. Lukkes Etape 1 for gennemkørende trafik, der ikke har destination i Østhavnen, reduceres tidsgevinsterne for trafikanterne til knap 3 mia. kr. Tidsgevinsterne kommer bl.a. af, at ringvejen og metroen medfører kortere rejsetid og sparede rejseomkostninger for nogle trafikanter. Udover mindre trængsel, er det især færre biler gennem byen og omvejskørsel på de vestlige omfartsveje, som har en betydning. Således reduceres trængslen på flere vejstrækninger, særligt i det centrale København. På tilkørselsveje vil ringvejen dog medføre øget trafik.

**Talgymnastik bag påstande om mindre trafikbelastning i Indre by.** Dog erkendes at den samlede biltrafik i Københavns Kommune vil stige med knap 10 %. Det er vel at mærke sammenlignet med en fremskrivning til 2050.

Først fremskriver man trafikken til 2035 og videre frem til 2050. Det oplyses ikke på hvilken måde og til hvilke trafiktal. Derefter indregner man en havnetunnel og sammenligner så med det postulerede fremskrevne trafiktal. Derefter konkluderer man, som det fremgår af nedenstående at trafikken vil falde i Indre By, brokvartererne m.m.

Det betyder også, at vejtrafikken i Indre By ventes at falde med ca. 12 pct. Brokvarterne, motorring 3 og Amagermotorvejen aflastes også. Omvendt vil blandt andet Helsingørmotorvejen blive mere belastet som adgangsvej til Østlig Ringvej.

**Tabel 1.1. Ændring i trafikarbejdet i 2050 mellem nulscenariet og projektscenariet med Østlig Ringvej, Etape 1 og 2**

|                                  | <b>Vejtrafik</b> | <b>Samlet trafik*</b> |
|----------------------------------|------------------|-----------------------|
| <b>Hele hovedstadsområdet</b>    | -0,2 pct.        | 0,2 pct.              |
| <b>Københavns Kommune</b>        | 9,9 pct.         | 6,8 pct.*             |
| <b>Københavns Kommune ekskl.</b> |                  |                       |
| <b>Østlig Ringvej</b>            | -2,3 pct.        | -0,8 pct.*            |
| <b>Indre By</b>                  | -12,3 pct.       | -2,6 pct.*            |
| <b>Brokvartererne**</b>          | -3 – -13 pct.    | -2 – -6 pct.*         |

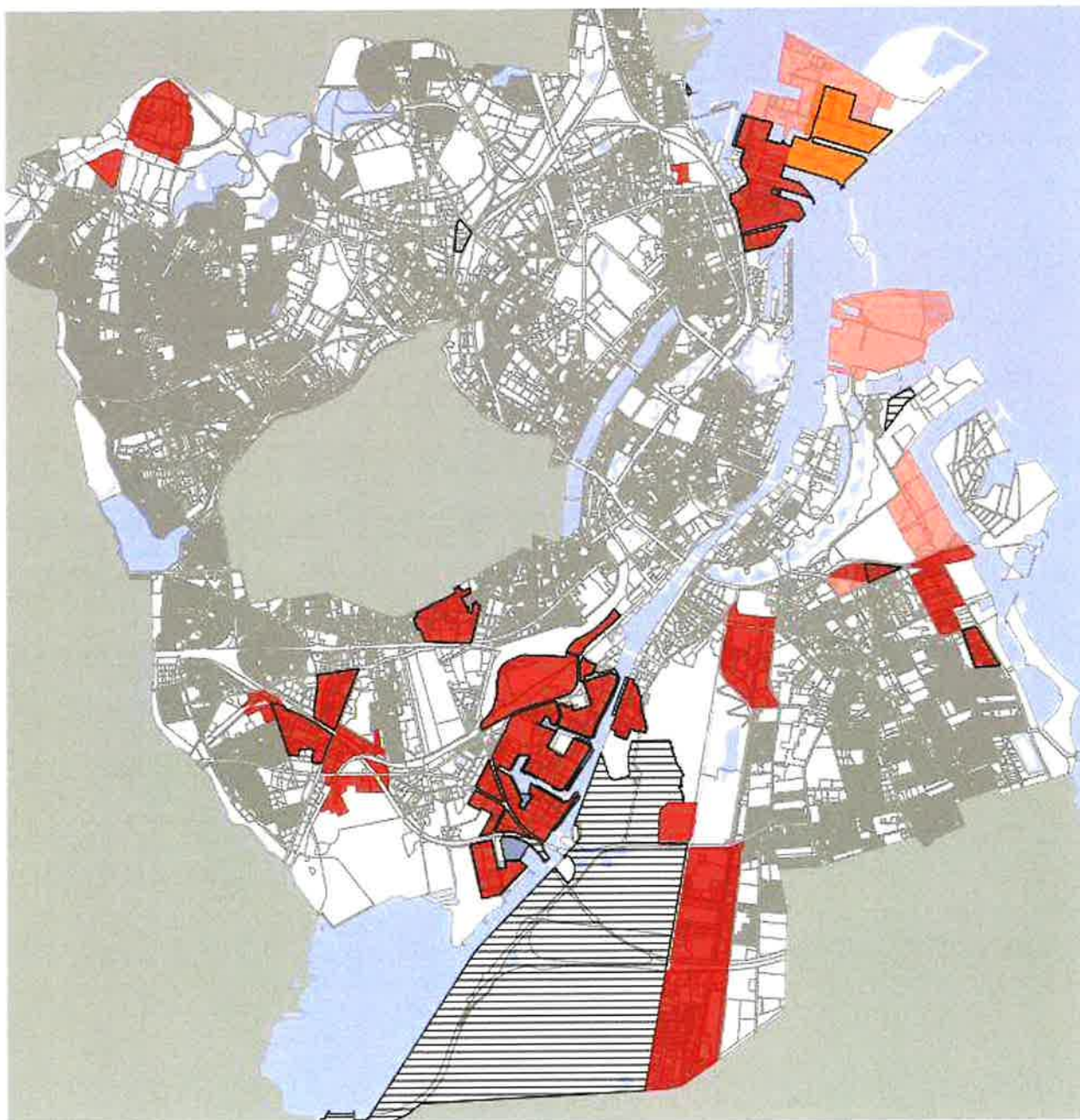
Anm.: Trafikarbejdet er opgjørt som køretøjs-km. for vejtrafik (personbiler og vare- og lastbiler) og personkilometer for øvrige transportmidler. \* Kollektiv trafik kan ikke opdeles geografisk på samme måde som de øvrige transportmidler. I opdeling på "Københavns Kommune", "Indre by" og "Brokvartererne" indgår kollektiv trafik derfor ikke i beregning af den relative ændring af den samlede trafik. \*\* Spændet for Brokvartererne dækker over Vesterbro, Nørrebro og Østerbro ekskl. Østlig Ringvej og Nordhavnsvej.

Kilde: Transportministeriet pba. OTM-beregninger.

Den samlede vejtrafik i Københavns Kommune er beregnet til at stige med knap 10 pct. Det skyldes særligt en øget trafik på Østlig Ringvej, hvor eksisterende trafik ledes øst om Indre By og væk fra områder med tæt beboelse, og ny trafik skabes som følge af byudviklingen. Hvis trafikken på Østlig Ringvej udelades af beregningen for Københavns Kommune, svarer det til, at vejtrafikken falder med 2,3 pct.

Med bebyggelsen af Lynetteholm og de øvrige dele af Østhavnen forventes 32.000 flere indbyggere og 17.500 flere arbejdspladser i 2050. Udvidelsen af Østhavnen vil blive planlagt på en måde, der gør kollektiv trafik og cykler til det oplagte valg. Dels vil bebyggelsen af Lynetteholm og de øvrige dele af Østhavnen være centralt placeret i København, svarende til de øvrige brokvarterer, dels vil området være begunstiget af en højklasset kollektiv transport betjening i form af metrolinjen M5Øst, som er udgangspunktet i analysen. Det vil give færre biler og dermed også mere klimavenlig transport.

Som det fremgår af ovennævnte citat fra materialet sammenlignes Lynetteholm og Østhavnen med Brokvartererne. En mærkelig sammenligning, idet Brokvartererne ligger tæt på andre kvarterer, har megen kollektiv trafik og gode cykelforhold, mens Lynetteholm, som er den største del af Østhavnen, er placeret langt fra andre bydele, er omgivet af vand og kun forventes at have en beskednen kollektiv transport og ringe tilgængelighed med cykel.



Derefter postuleres, jfr. citatet nedenfor, at Østhavnen bliver et område - primært for flere ufaglærte og kortuddannede. Der udestår en overbevisende argumentation for dette. Det hænger heller ikke sammen med påstande om langt mindre bilpendling til Lynetteholm/Østhavnen – al den stund at man ikke kan forvente særlig mange arbejdspladser til disse grupper nær Østhavnen.

### 5.3 Udbygning af Østhavnen skaber primært rum for, at flere ufaglærte og kortuddannede kan bosætte sig i København

Modelberegningerne fra KU viser, at det større boligudbud og derved lavere priser muliggør, at også ufaglærte og kortuddannede personer vil have mulighed for at bosætte sig i København. Af de i alt godt 40.000<sup>12</sup> personer i aldersgruppen 26-76 år, der i projektscenariet vil bosætte sig i Østhavnen, vil knap 11.000 være ufaglærte, hvilket svarer til 27 pct. af nyttilflytterne. Det er således flere end de 22 pct. ufaglærte, som modellen forudsiger vil bo i brokvarterne i 2070 i nulscenarie II, jf. tabel 5.2.

Tabel 5.2: Befolkning i brokvarterne i nulscenarie II og projektscenariet fordelt på uddannelse, pct., 2070

|                               | Ufaglærte | Kortuddannede | Mellemlang og langt uddannede |
|-------------------------------|-----------|---------------|-------------------------------|
| Brokvarterne (nulscenarie II) | 22 pct.   | 21 pct.       | 57 pct.                       |
| Østhavnen                     | 27 pct.   | 33 pct.       | 40 pct.                       |

Anm.: Tabellen viser kun de forventede bosætningsmonstre for de 26-76 årige. Ufaglærte dækker over personer med en grundskole eller gymnasial uddannelse. Kortuddannede dækker over personer, der er faglærte eller har en kort videregående uddannelse. Mellemlang og langt uddannede dækker over personer med mellemlange og lange videregående uddannelser mv. I modellen URBAN er det ikke muligt at adskille Østhavnen fra de øvrige brokvarterer. Derfor svarer befolkningen i Østhavnen til befolkningstilvæksten, som området oplever med projektet.

Kilde: Transportministeriet pba. Københavns Universitet.

I forbindelse med forundersøgelsen blev der på initiativ af Rådet for Bæredygtig Trafik (RBT) udført en lang række OTM-kørsler for forskellige varianter af Østlig Ringvej, velvilligt oversendt fra Vejdirektoratet. Eftersom der ikke i det nye materiale er de i beregningerne benyttede tal for basisberegninger er vi henvist til at bruge de nævnte tal fra vejdirektoratet for 2015 og 2050.

RBT har opstillet tabellen herunder, hvor trafiktallene for basis 2015 sammenlignes med flere af varianterne for en Korridor Øst, så det bliver muligt at aflæse de fremskrevne trafiktal for 2050 med udgangspunktet 2015. Der mangler tal for 2035.

Det største trafikpres med den foretrukne variant uden betaling og uden trafiksanering vil finde sted på Lyngbyvejen med en stigning på 91 % sammenlignet med dagens situation. Også de V-Ø gående veje Vesterbrogade og Istedgade vil med denne variant se frem til mere trafik, som stort set svarer til basisfremskrivningen for 2050.

**Trafiktal for 2015 og fremskrivning til 2050 med og uden havnetunnel i 2 forskellige udgaver:**

|                             | basis<br>2015 | basis<br>2050 | korridor<br>Ø<br>uden bet.<br>u. tr.san.<br>2050 | ændring<br>2015-<br>2050<br>basis, % | ændring<br>2015-<br>2050<br>med bet.<br>+tr.san., % | ændring<br>2015-<br>2050<br>uden bet.<br>-tr.san., % |
|-----------------------------|---------------|---------------|--------------------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| <b>Knippelsbro</b>          | 23.472        | 30.950        | 22.605                                           | 32                                   | 8                                                   | -4                                                   |
| <b>Langebro</b>             | 67.102        | 74.172        | 57.535                                           | 11                                   | -1                                                  | -14                                                  |
| <b>Gammel Kongevej</b>      | 9.569         | 10.926        | 10.522                                           | 14                                   | -15                                                 | 10                                                   |
| <b>Vesterbrogade</b>        | 16.143        | 17.744        | 17.292                                           | 10                                   | -11                                                 | 7                                                    |
| <b>Istedgade</b>            | 11.974        | 13.195        | 13.174                                           | 10                                   | -9                                                  | 10                                                   |
| <b>Østerbrogade</b>         | 23.161        | 24.561        | 19.189                                           | 6                                    | -12                                                 | -17                                                  |
| <b>Store Kongensgade</b>    | 9.794         | 13.067        | 10.535                                           | 33                                   | -7                                                  | 8                                                    |
| <b>Bredgade</b>             | 12.592        | 15.331        | 12.479                                           | 22                                   | 22                                                  | -1                                                   |
| <b>Jagtvej s. Togensvej</b> | 23.092        | 23.674        | 23.060                                           | 3                                    | 28                                                  | 0                                                    |
| <b>Kalkbræderihavnsg.</b>   | 13.453        | 32.041        | 28.335                                           | 138                                  | 140                                                 | 111                                                  |
| <b>Amager Strandvej</b>     | 14.415        | 22.846        | 12.930                                           | 58                                   | 7                                                   | -10                                                  |
| <b>Kløvermarksvej</b>       | 8.822         | 18.154        | 14.770                                           | 106                                  | 97                                                  | 67                                                   |
| <b>Ørestads Boulevard</b>   | 9.989         | 15.027        | 14.381                                           | 50                                   | 47                                                  | 44                                                   |
| <b>Center Boulevard</b>     | 7.374         | 11.529        | 10.843                                           | 56                                   | 52                                                  | 47                                                   |
| <b>Helsingørsmvej</b>       |               |               |                                                  |                                      |                                                     |                                                      |
| <b>TSA1</b>                 | 67.321        | 99.006        | 122.703                                          | 47                                   | 50                                                  | 82                                                   |
| <b>Lyngbyvej v TSA 1</b>    | 10.852        | 16.065        | 26.862                                           | 48                                   | 84                                                  | 148                                                  |
| <b>Lyngbyvej samlet</b>     | 78.173        | 115.071       | 149.565                                          | 47                                   | 55                                                  | 91                                                   |
| <b>Havnetunnel</b>          | 0             | 0             | 70.659                                           |                                      |                                                     |                                                      |

NOAH tilslutter sig i øvrigt det indsendte høringssvar fra Rådet for Bæredygtig Trafik.

[https://blivhoert.kk.dk/sites/blivhoert.kk.dk/files/svar-materiale/idefasehoeringer\\_oestlig\\_ringvej\\_og\\_m5oe\\_0.pdf](https://blivhoert.kk.dk/sites/blivhoert.kk.dk/files/svar-materiale/idefasehoeringer_oestlig_ringvej_og_m5oe_0.pdf)

Med venlig hilsen

NOAH-Trafik

Bente Hessellund Andersen

Ivan Lund Pedersen

**Fra:** [Redacted]  
**Sendt:** 22. oktober 2022 19:48  
**Til:** ldefase@Østligringvej  
**Emne:** Fwd: Østlig Ringvejs tilslutning til Øresundsforbindelsen i Kastrup

Kære Sund & Bælt,

! Glemte at vedhæfte et billede af området for landing af Nordhavnstunnelen.



Mvh  
[Redacted]

Start på videresendt besked:

**Fra:** [Redacted]  
**Emne:** Østlig Ringvejs tilslutning til Øresundsforbindelsen i Kastrup  
**Dato:** 22. oktober 2022 kl. 15.08.48 CEST  
**Til:** [ldefase@oestligringvej.dk](mailto:ldefase@oestligringvej.dk)

Kære Sund & Bælt,

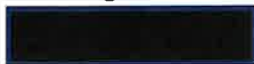
Hermed en opfordring i forbindelse med udvidelse af Øresundsmotorvejen og forlængelse af Nordhavnstunnelen og dennes tilslutning i Kastrup.

1. Der skal tages udstrakt hensyn til borgerne i nærområdet af disse projekter, både hvad angår løsningerne samt udførelsen af arbejdet. Området er i forvejen stærkt belastet af støj og forurening fra CPH, Øresundsforbindelsen, Tog og Metro.
2. Der skal findes en løsning hvor der ikke skal eksproprieres.
3. Nordhavnstunnelen skal føres under vandet helt til Øresundsmotorvejen. Det vil være helt uacceptabelt hvis man har tænkt sig at føre tunnelen op af vandet ud for Den Blå Planet, Ferring/Scanport, Bryggergården, Broforeningen og Kastrup Gl. Marina med kajakklubber, roklubber, sejlkлуб, søspejdere. Det vil medføre at et i forvejen maltrakteret område, ydeligere skal holde for med trafikstøj og forurening fra vandsiden. Udsigten over Øresund vil ligeledes forvandles til en øje-ørebæ af trafik.

4. Med udsigt til at motorvejen overdækkes ved Ørestaden, og dermed selvfølgelig også gennem Tårnby og Kastrup, vil det være nærliggende at føre hele udfletningen længere ud mod øst. Der er masser af plads langs kystvejen hvor der kan laves en optimal og dynamisk helhedsløsning, uden at skulle tage hensyn til eksisterende vejanlæg, privat ejendom mv.

Tak for ordet. Skulle der være interesse for ydeligere dialog står jeg gerne til disposition.

Med venlig hilsen  
Søren Enghave Larsen





Til  
Sund & Bælt  
Vester Søgade 10  
DK-1601 Copenhagen V  
[www.sundogbaelt.dk](http://www.sundogbaelt.dk)

19. oktober 2022

### **Input til idefasen forud for miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej**

Bispebjerg Lokaludvalg takker for muligheden for at kommentere konceptet bag Østlig Ringvej i idefasen forud for miljøkonsekvensvurderingen af en Østlig Ringvej.

Østlig Ringvej påtænkes at blive en 11 kilometer lang vej tunnel uden om København. Den skal forbinde Helsingørmotorvejen i nord med Øresundsmotorvejen i syd, så der skabes en ny østlig ringvej, der forbedrer fremkommeligheden i hovedstadsområdet og leder trafik uden om det centrale København. Næster hele Ringvejen kommer til at ligge i en tunnel. En stor del af tunnelen forløber under vand.

Det eneste sted vejforbindelsen kommer i nærheden af tæt beboet område er ved vejforløbets tilslutning ved Ryparken. Her er Helsingørmotorvejens forløb allerede en enorm belastning for lokalområdet. Der passerer aktuelt cirka 85 000 biler i døgnet, hvilket medfører en ulidelig belastning både fordi anlægget fylder enormt, skærer et lille lokalområde over, og støjer og larmer.

I myldretiden er trafikstøjen her trods støjværn så intens, at det ikke er muligt at føre en samtale på gaden.

Når Østlig Ringvej engang er anlagt, påregnes trafikken her at stige med ca. ¼. Og det er vel at mærke med den indbyggede forudsætning, at antallet af



**Bispebjerg**  
LOKALUDVALG

Bispebjerg Lokaludvalg  
Rentemestervej 76  
2400 København NV

EAN-nummer  
5798009800275

[www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk/](http://www.bispebjerglokaludvalg.kk.dk/)

**Bispebjerg Lokaludvalg**  
**Økonomiforvaltningen**

biler generelt ikke stiger. Af samme grund påregnes Østlig ringvej kun at blive tosporet i hver retning.

Man kunne fristes til at kaldet det naivt at forudsætte, at trafikken ikke vil stige i fremtiden.

Og en lige så rimelig prognose kunne være, at en tosporet Østlig Ringvej vil vise sig at være for lille allerede den dag man klipper den røde snor og åbner anlægget, - med mindre der indbygges en væsentlig brugerbetaling for brug af Østlig Ringvej.

I alle tilfælde vil Østlig Ringvejs ekstra trafikmængde være yderligere en enorm miljømæssig udfordring for de tusind beboere, der bor tæt omkring udfletningen fra Helsingørmotorvejen.

Bispebjerg Lokaludvalg har derfor udarbejdet et skitseforslag til en overdækning af Motorvejen, hvor den passerer under Emdrupvej-broen kaldet den Grønne Port.

Forslaget handler om at lægge en let struktur som et låg over Helsingørmotorvejen cirka 150 meter på hver side af Emdrupvejbroen, hvor overdækningen udformes til en slags park. Liger her løber motorvejen i en dyb slugt, hvilket inviterer til at lægge låg på.

Det ville knytte dette hårdt prøvede lokalområde sammen igen og skærme for støj og møg. Helsingørmotorvejen er en statsvej, mens Emdrupvej og sidevejene er kommunale. En overdækning bør derfor finansieres som et joint venture mellem de to parter.

Vi vedhæfter skitsemateriale om den Grønne Port til orientering.

Med venlig hilsen



Alex Heick  
Formand for Bispebjerg Lokaludvalg

# Den grønne port

Overdækning af Helsingørmotorvejen ved Emdrupvej

En projektskitse



# Den Grønne port

## Baggrund

Kvarteret Ryparken-Lundehus er historisk set vokset frem omkring Emdrupvej. Vest for Helsingørmotorvejen kaldes kvarteret Lundehus. Øst herfor fortsætter Emdrupvej i Ryparken, der både er navnet på vejen og på denne del af kvarteret. Her er København tæt bebygget med etageejendomme i 3-4 etager. Byggeriet består fortrinsvis af almene boliger, men ved Emdrup Sø ligger der en del parcelhuse. Fra nord til syd er kvarteret idag gennemskåret af en kæmpestor grøft ved navn Helsingørmotorvejen.

## Nabo til motorvej

De titusinder af biler, der dagligt passerer på Helsingørmotorvejen, medfører massive gener fra bilos og støj. Disse gener vil blive endnu værre, når Nordhavnstunnelen forventligt om få årtier år er gjort til starten på den nye østlige ringmotorvej rundt om København.

## Formålet med Den Grønne port

Kvarteret lider under følgerne af Helsingørmotorvejen og den nye Nordhavnstunnel. Disse vejanlæg er altdominerende, og sætter en fysisk dagsorden for kvarterets liv.

Enhver vil derfor kunne se fornuften i at etablere en 200 meter lang overdækning af Helsingørmotorvejen her, hvor motorvejen passerer i en dyb grøft under Emdrupvej.

En overdækning vil kunne forbinde kvarteret igen på en grøn måde, og vil kunne mindske støj- og partikel forurening.

En overdækning med et grønt motiv vil desuden både kunne være identitetsskabende for bydelen samt varsle en grøn velkomst til København.

Hensigten med projektet er at få politikere, embedsmænd og andre

beslutningstagere til få øjnene op for de store gener, som der er ved at bo i København i nærhed af de store veje.

Og at få øjnene op for, at det er muligt at gøre noget ved det.

## Projektskitsens tilblivelse

Bispebjerg Lokaludvalg har på vegne af lokalområdets borgere bestilt denne projektskitse, som har til formål at igangsætte tanker om mulighederne for at etablere en let overdækning af det stykke af Helsingørmotorvejen, der løber i en grøft under Emdrupvejbroen.

Et halvt hundrede borgere fra Ryparken-Lundehus deltog i marts 2019 i et fremtidsværksted, og bidrog med idéer til, hvordan et sådant projekt kunne udformes. Herefter blev projektet på baggrund af de fremkomne input udformet af STED By- og Landskab, og vi er taknemmelige for deres assistance.

Projektskitzen "Den Grønne Port" er grundlæggende tænkt som en let, men grøn struktur, der set fra oven skal ligne en frodig og lidt utæmmet park, mens den set fra nord af bilisterne fremstår som en byport til Københavns Kommune med nogle modeller af kendte københavnske tårne og spir som en slags "skyline".

## Det videre forløb

Der kan påregnes støt stigende trafikmængder i området i de kommende årtier, og dette vil derfor med tiden gøre projektets nødvendighed stadig mere påtrængende.

Vi håber derfor, at denne projektskitse vil blive modtaget positivt af de beslutningstagere og myndigheder, som har ansvar for lokalområdets trafikbelastning eller på anden vis er involveret i lokalområdets udvikling.

Alex Heick

Formand for Bispebjerg Lokaludvalg



## PS:

Vi er meget glade for, at professionelle netværk allerede har taget pænt imod projektforslaget.

"Byens grønne port" blev udvalgt til at blive udstillet på Dansk Arkitektur Center i forbindelse med C40 World Mayors Summit in Copenhagen 9.-12. oktober. Her blev projektforslaget præsenteret som et bud på fremtidens bæredygtige byudvikling.

Projektet kan også ses på "Magasinet KBH", som skildrer innovative projektforslag i københavnsområdet (se <https://www.magasinetkbh.dk>).



**Skitseforslaget blev i juni 2019 udarbejdet af:**

**STED**

**By- og Landskabsarkitekter ApS**

Vesterbrogade 20, 1. th  
DK-1620 København V  
[www.sted-cph.dk](http://www.sted-cph.dk)  
[mail@sted-cph.dk](mailto:mail@sted-cph.dk)

# Fremtidsværksted med deltagelse af cirka 50 borgere



*Emdrupbroen idag. En støjfuld stenørken*

## Invitation til Fremtidsværksted

Den 18. marts 2019 blev i Lundehus Kirke på invitation fra Bispebjerg Lokaludvalg afholdt et borgermøde med deltagelse af cirka 50 lokale borgere.

Mødet var annonceret som et "fremtidsværksted", og det var på forhånd gjort klart, at det var usikkert, om en overdækning af Helsingørmotorvejen nogensinde ville kunne lade sig gøre. Men at man på den anden side skulle føle sig fri til at åbne op for idéerne og slippe fantasien løs.

Lysten til at bidrage til projektudviklingen viste sig at være meget stor, og derfor var debatten intens. Talrige forslag blev fremført.

Nedenstående stikord og bemærkninger er opsamlet fra mødet, og har indgået som inspiration til det videre arbejde.

## Generelle bemærkninger

"Støjbekæmpelse er vigtig, men allervigtigst er det, at overdækningen bliver grøn"

"Tunneler kedelige, vi skal være opmærksomme på også at signalere en oplevelse for bilisterne"

"En overdækning skal være så lang som muligt"

"Overdækningen af motorvejen skal kunne binde de to dele af lokalområdet Ryparken og Lundehus sammen igen"

"Lad os etablere et tag over motorvejen. Det vil pynte og reducere støj og møg"

Der blev omtalt et eksempel fra Hamborg, hvor der er skabt et byrum oven på en motorvej

Desuden blev refereret, hvordan det var at lykkedes for beslutsomme politikere at sikre overdækning af Amagermotorvejen ved Tårnby

"Natur der signalerer København"

"Det skal være grønt og parkagtigt, fordi træer og buske dæmper støjen"

"Man skal kunne gå og cykle på den og have mulighed for at lave en legeplads"

"Man skal kunne føle glæde over et område, der er fyldt med liv"

"På overdækningen skal der være noget for børn"

"På en overdækning af motorvejen kunne etableres en cirkusplads/loppemarkedsplads eller andre aktiviteter"

"Overdækning med stigning imod nord, og tre københavnske tårne som portal og velkomstport til København"

"Noget man kan gå op i (bygning eller lignende) og nyde udsigten"

## Om støjdæmpning

"Alternativt til overdækkende og forbindende konstruktioner kunne arbejdes med støjdæmpning på anden vis i form af modstøj, vandelementer, lydelementer eller

støjdæmpende beplantning langs motorvejsstrækningen"

## Grøn eller bare et låg?

"En overdækning skal være så grøn som muligt. Ikke bare beton"

"Overdækningen skal kunne have flere funktioner. Den skal være et grønt område, som forbinder kvarteret, og ligger i forlængelse af de omkringliggende grønne områder. Tårnby har en sådan overdækning, der forbinder sig til Tårnby bypark"

"Overdækningen skal rumme en park, der er en attraktion både for gående og for de bilister, der kører under".

"Måske kunne overdækningen få form som et amfiteater".

## Byporten til København

"Der skal ved den nordlige afgrænsning af overdækningen opstilles skulpturelle figurer vendt mod trafikken, som signaler for trafikanterne, at man nu kører ind i Københavns Kommune".

"Trafikanterne skal opleve en grøn velkomst til København".

"En overdækning her på dette sted skal være noget særligt. Den skal være en attraktion både for beboere og forbipasserende trafikanter"

"En tagkonstruktion være støjdæmpende. Men den skal også være til glæde og skue både for beboere og brugere til hverdag, og for de, der passerer igennem".

# Områdets udvikling

## En grønt kvarter

De grønne områder i Ryparken-Lundehus var i middelalderen vådområder, der blandt andet forsynede byen København med vand.

Vegetationstyperne her omfattede mose, eng, og overdrev, og har understøttet mangfoldige typer af plantesamfund.

Også i vore dage finder man stadig brede strøg af grønne områder, hvor man kan bevæge sig ret uforstyrret skærmet fra byens bilos og larm. Heri adskiller kvarteret Ryparken-Lundehus sig fra det indre og mere urbane København.

## Idag tæt bebygget

I årene før og efter krigen blev området ret tæt bebygget med forskellige typer af boliger. Parcelhusene findes fortrinvis omkring Emdrup Sø, men byggeriet langs de store veje næsten udelukkende er alment byggeri.

Det overordnede grønne indtryk er dog bevaret, - undtagen lige her ved motorvejen.

## Lyngbyvejs historie

Lyngbyvej kan dateres til 1500-tallet, hvor den blev anlagt som kongevej mellem Vibenshus og Kongens Lyngby, hvorfra vejen fortsatte til kongens nordsjællandske slotte i Hørsholm, Fredensborg og Helsingør. I årene 1764-76 blev Lyngbyvejen omlagt til hovedvej mellem Vibenshus og Kongens Lyngby.

Strækningen fra Hans Knudsens Plads til Jægersborg kom i brug som motorgade i 1974, og dette motorvejsanlæg fik enorm betydning for kvarteret. Siden da er motorvejen udvidet flere gange.

For 60 år siden fremtrådte Ryparken-Lundehus som et samlet kvarter. Lyngbyvej var dengang en bred boulevard med træer langs vejen og en masse butikker. Der kørte busser og en sporvogn. Vejen var samlende for kvarteret.

Nu er den en barriere, som man så vidt muligt vender ryggen til.

I dag er Helsingørmotorvejen en vigtig indfaldsvej til København. I de senere år er vejanlægget suppleret med en stor motorvejsudfletning til Nordhavnsvej. Når Nordhavnsvej om nogle år bliver til første etape af den østlige motorvej rundt om København, vil det være nødvendigt yderligere at udbygge trafik anlæggene.

Her er god plads til biler, men ikke ret meget plads til mennesker, - selvom man bor der.



*Krydset Emdrupvej/Helsingørmotorvejen set mod syd mod byen som det så ud for 60 år siden. Forneden som det ser ud idag.*



*Et kig mod nord i krydset Emdrupvej/Helsingørmotorvejen som det så ud for 60 år siden. Og forneden som det ser ud idag.*



# Projektforslaget: "Den Grønne Port"

## FRA OVERSKÅRET GRÅ BY TIL SAMMENHÆNGENDE GRØN BY

### Et uoverskueligt vejrum

Helsingørmotorvejen er en travl vejstrækning, der forbinder København med de mange boligområder og byer nord for byen.

Med ca. 84 000 biler i døgnet er det en strækning, der er meget belastet. Vejdirektoratets trafikprognoser viser, at trængslen på de hjemlige motorveje vil fortsætte med at stige i de kommende år. Ser man frem mod 2030, vil flere af de store motorveje i Hovedstadsområdet have nået det, der kaldes en kritisk belastningsgrad.

Koblingen på Nordhavnstunnelen, den fremtidige Lynetteholm og den østlige motorringvej, vil tilføre området megen ekstra trafik, og man må formode, at dette betyder, at problemet omkring støj, forurening og gener fra motorvejen vil blive endnu værre i fremtiden.

### Fra asfaltørken til klimarum

Den del af motorvejsstrækningen, der løber gennem Bispebjerg Bydel og gennemskærer kvarteret Ryparken-Lundehus har mange til-

og frakørsler og ramper. Området er derfor bestemt ikke kønt, og er en fysisk og visuel udfordring.

Vejrummet virker uoverskueligt, utilgængeligt og meget stort. Det er planlagt for biler og ikke for mennesker.

Den Grønne Port vil omdanne denne barriere til et mødested, og omdanne et gråt vejrum til et grønt og frodigt byrum. Trafikstøj omdannes til fuglefløjt.

### Fra barriere til mødested

Projektforslaget Den Grønne Port beskriver et fremtidigt grønt byrum, der vil strække sig over Helsingørmotorvejen cirka 100 meter på hver side af Emdrupvej broen. Byrummet skal fungere som en overdækning over motorvejen, der både afskærmer kvarteret fra trafikstøj, og lukker den fysiske barriere, som motorvejens gabende grøft udgør.

På den måde binder den grønne port kvarteret sammen, et kvarter, der siden motorvejens anlæg har været "skåret" midt over.

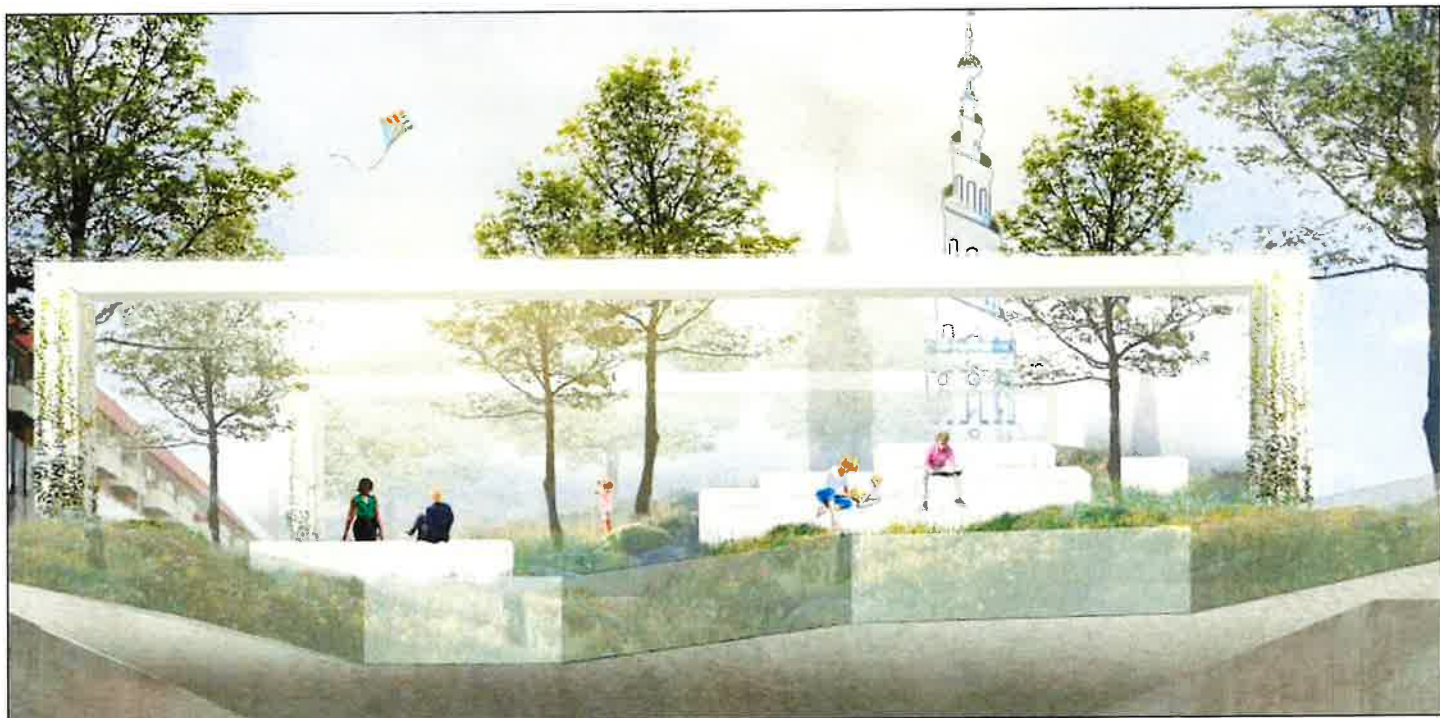
### Grøn velkomst til hovedstaden

Den Grønne Port skal desuden fremstå som en markant og grøn velkomst til hovedstaden. Anlægget bygger videre på fortællingen om Københavns grønne bydele, som Ryparken-Lundehus er en del af. Den Grønne Port skal beplantes med træer, urter og græsser, som også kan ses i bil fra motorvejen.

I det nye grønne byrum over motorvejen rejser nogle tårne sig, og skaber et helt særligt udsigtssted inspireret af Københavns markante tårne.

Med et relief af den skyline, som vi alle forbinder med hovedstaden, fortælles en historie om ankomsten til København. Her signaleres: Velkommen til den grønne by København. Og man kan endog komme lidt op i højden i et af tårnene og få udsyn over Københavns grønne bydele og til Københavns centrum. Tårnene vil bedst kunne ses fra motorvejen (se figuren nederst, hvor Den Grønne Port ses fra bilistens synsvinkel).

*På Helsingørmotorvejen på vej ind mod København mødes bilisten på Kommunegrænsen af en udsigt til Københavns Skyline i form af en række velkendte tårne. Et eller flere af tårnene er miniaturer, som man fysisk kan gå op i, men resten er blot relieffer. Signalet er: Velkommen til København.*





Et kig mod nord ved Emdrupvej efter etablering af Den Grønne port.  
Prøv at sammenligne med forholdene idag nederst på næste side



### Plads til ophold

Kun fantasien sætter grænser for, hvad man kunne bruge en sådant parklignende byrum til.

Her skal være plads til ophold og samling. Men man kunne eventuelt også overveje at anlægge enten en legeplads, en bypark, torvehal, markedsboder, en scene eller en tribune.

Områdets støj vil blive reduceret væsentligt ved overdækningen, hvilket skaber bedre livskvalitet for beboerne.

De mange nye træer vil danne et letløvet tag over byrummet.

I byrummet opsamles regnvand, der med nogle pumper kan anvendes rekreativt som "lyddæmper" ved etablering af små springvand. Vandets rislen giver "modstøj" til bilernes larm, og skaber yderligere en sanseligt rekreativ oplevelse.

I botanisk have i Hamborg er dette anvendt med stor succes, hvor vand ved alle vejgennemskæringer af parken skaber en frodig og sanselig lyd, der får billarm til at forsvinde. I New York har Olafur Eliasson lavet en kunstinstitution under en bro, der gør brug af samme effekt.

### Let jorddække og særlige træer

Den Grønne Port medfører mange nye træer, støjafskærmning, bedre

flow for fodgængere og cyklister, opsamling af regnvand samt de nye mødesteder, som byrummet giver plads til. Herved omdannes rummet over Helsingørmotorvejen fra en asfaltørken til et dejligt sted at opholde sig.

Af hensyn til vægten af overdækningen skal der kun etableres et tyndt jorddække, hvor der skal vokse træer og planter.

Ikke alle slags træer kan vokse her, men at man sagtens kan skabe et frodigt byrum på denne måde, kan eksempelvis ses på pladsen foran Biblioteket på hjørnet af Rentemestervej/Tomsgårdsvej.

### Hvordan kan den etableres?

Helsingørmotorvejen løber ved

Emdrupvej dybt nede i en slugt på et cirka 200 meter langt forløb. Det er her, at overdækningen tænkes etableret, - cirka 100 meter på hver side af Emdrupvej broen.

Formentlig skal opstilles en række betonpiller langs motorvejens spunsvægge og i midten af motorvejen. Der skal så lægges overliggere herpå, og herefter et tyndt betondække.

Denne idéskitse har ikke haft mulighed for ingeniørberegninger, men hvis man skal tilstræbe en anlægssum under 100 mio kr, skal det være en let struktur.

Det skal tilstræbes, at anlæg af overdækningen kan ske uden at lukke motorvejen.

### En park der binder sammen

En oversigt over parken fremgår af diagrammet på bagsiden.

Heraf kan ses, at det grønne parkstrøg løber sammen med Kastanielunden ved Strødamvej og også udstrækkes nedad Ryparken. Hele kvarteret vil herved med et trylleslag blive forenet på en smuk måde.

Beboernes fornemmelse af at bo i et område, der er glemt bag et motorvejshelvede, vil forsvinde.

På billedet til venstre ses overdækningens parkanlæg, som det kunne se ud, når man står på Emdrupvej og kigger mod nord.

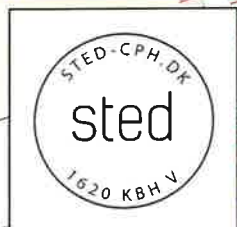
Det kan sammenlignes med forholdene, som de er nu, som kan ses nedenfor.



Helsingørmotorvejen set fra Emdrupvejbroen med kig mod nord. Billedet til venstre er samme kig efter etablering af en overdækning.

Den Grønne Port i fugleperspektiv:  
Et 200 meter langt parkanlæg på en ny over-  
dækning over Helsingørmotorvejen, hvor  
den løber i en slugt under Emdrupvej broen

Tegning: STED By- og Landskabsarkitekter





Datum: 2022-10-24

Handläggare: [REDACTED]

idefase@oestligringvej.dk

## Østlig Ringvej kan i fremtiden forbindes til Sverige

Som en del i idéfasen for Østlig Ringvej vil jeg hermed gøre opmærksom på muligheden for, at Østlig Ringvej i fremtiden kan forbindes til Sverige med en ny tunnel under Øresund.

Vi har de seneste år kigget på, hvordan man bedst skaber en ny Øresundsforbindelse. Øresundsbroens jernbanedel og landtilslutninger har kapacitetsproblem, og med de stigninger i den internationale gods- og persontrafik, som forventes, når Femern-forbindelsen åbner, bliver der behov for yderligere en Øresundsforbindelse. I et beredskabsperspektiv er det også sårbart, at der blot er en fast forbindelse over Øresund.

Mellem København og Landskrona er Øresund relativt lavvande, hvilket skaber gode muligheder for at anlægge en sænketunnel på samme måde som Femern-forbindelsen med vej- og jernbaneforbindelse i samme tunnel.

Med den foreslåede linjeføring for Østlig Ringvej vil det være muligt at lave en frakørsel fra Østlig Ringvej mod Sverige. Frakørslen kan for eksempel anlægges som en kunstig ø mellem Refshaleøen og Prøvestenen. Herunder er en illustration af den mulige Øresundsforbindelse fra Østlig Ringvej samt, hvordan en frakørsel kan anlægges.



Der er være en række fordele og positive effekter ved at lave denne frakørsel mod Sverige.

- Med yderligere en fast forbindelse bliver Øresundstrafikken mere robust i et beredskabsperspektiv, og Øresundsbroen aflastes.
- København og frem for alt Lynetteholmen får en hurtig forbindelse til Skåne og Sverige. Rejsetiden til f.eks. Göteborg vil være omkring 30 minutter hurtigere end idag. Dette vil styrke det fælles arbejdsmarked i Greater Copenhagen.
- En ny Øresundsforbindelse med brugerafgifter vil give mulighed for at finansiere yderligere infrastruktur.

- Da forbindelsen kan bygges som sænketunnel på samme måde som Femern-forbindelsen, vil man kunne genbruge tunnelementfabrikken på Lolland.
- En fremtidig ny Øresundstunnel vil generere overskudsjord, som kan benyttes til anlæggningen af Lynetteholmen.

En frakørsel fra Østlig Ringvej mod Sverige må forventes at medføre yderligere trafik på Østlig Ringvej fra Sverige mod Københavns Lufthavn, hvilket bør tages i betragtning i det videre arbejde. Vi anser i den forbindelse, at Østlig Ringvej bør anlægges som 2+2 motorvej med nødspor i begge retninger, på samme måde som Femern-forbindelsen, med mulighed for at øge til 3+3, hvis der bliver behov for yderligere kapacitet.

Vi uddyber meget gerne vores idé, og deler selvfølgelig gerne de undersøgelser og beregninger, vi har foretaget, med jer.

Med venlig hilsen

Christian Alexandersson

Projektansvarlig Europasporet, Landskrona stad

[REDACTED]

---

**Fra:** [REDACTED]  
**Sendt:** 25. oktober 2022 14:33  
**Til:** ldefase@Østligringvej  
**Cc:** [REDACTED]  
**Emne:** Høringssvar Østligringvej - Miljø/CO2 påvirkning ved etablering af opkørsel på Prøvestenen

### Miljø/CO2 påvirkning ved etablering af opkørsel på Prøvestenen

Det ville have stor påvirkning på Miljø/CO2 regnskabet, hvis etablering af Østligringvej opkørsel på Prøvestenen, bliver gennemført.

Dette vil betyde, at som minimum, Stema Shipping A/S andel af importeret granitskærver, ville skulle køres længere til vores kunder. Over de sidste mange år, har Stema Shipping A/S importeret ca. 350.000 tons granit skærver om året, hvilket svarer til ca. 10.000 lastbiler om året. Disse lastbiler, skulle køre endnu længere på motorvejen/bykørsel, for at komme ind til kunderne med materiale.

Denne påvirkning på miljøet/CO2 regnskabet, ville være en direkte konsekvens af etableringen samt nedlukning af vores kajnær arealer på Prøvestenen. Stema Shipping A/S kunder, er afhængig af at ligge indenfor kort afstand af København, da Beton ikke kan transporteres over længere tid. Stema Shipping A/S vælger at benytte den mest miljøvenlig transport form fra stenbrud til slut destination nemlig skibstransport, og kun på den sidste strækning, benytte lastbil til slut kunden.

Ved at etablere opkørsel på Prøvestenen, kan det være man løser et problem med placeringen af dette, men man skubber miljø/CO2 hensynet til øget transport med lastbiler ude på vores i forvejen overbelastet vejnet på motorvejen samt i byerne.

I fremtiden, men de prognoser der foreligger, skal der bruges endnu flere råstoffer til både byfornyelse/planlægning samt den grønne omstilling. Dette ville forstærke miljø/CO2 regnskabet endnu mere, hvis ikke dette kan sejles til en havn i København. Jo mere der skal bruges, jo flere lastbiler kommer der på vejene langvejs fra.

Med venlig hilsen/Best regards

**Nikolaj Hansen**  
Shipbroker/Sales

**Stema Shipping A/S**



[www.mibau-stema.com](http://www.mibau-stema.com)





ti 25-10-2022 14:47

**Stema Shipping - idefase om Østlige Ringvej - konsekvenser nedlukning/begrænsning bulkhavn Prøvestenen**

To Idefase@Østligringvej



Follow up. Completed on 25. oktober 2022.

You replied to this message on 25-10-2022 15:32.

## **Stema Shipping A/S – lejer på Prøvestenen**

### **Leverer råstoffer/stenmaterialer fra lejemål på Prøvestenen**

**Ifbm etablering af Østlig Ringvej, lægges op til inddragelse af eksisterende havneareal på Prøvestenen**

**En nedlukning/begrænsning af bulk aktiviteter i Hovedstadsområdet vil have katastrofale konsekvenser for hele Hovedstadsområdets vækst og vil påvirke klimaet negativt.**

### **Stema Shipping...**

- **Forsyner råstoffer til byudvikling**
  - **Forsyner af råstoffer til infrastruktur**
  - **Forsyner af råstoffer til den grønne omstilling**
  - **Forsyner af råstoffer til klimasikring**
- 
- Der vil på kortsigt være behov for yderligere havnekapacitet, hvis Hovedstadsområdet (herunder By & Havn) har behov for at opretholde forsyningssikkerheden af råstoffer til bygge og anlæg og således undgå anlægsprojekters forsinkelser / udsættelse / aflysninger.
  - Nedlukning og/eller manglende havnekapacitet til bulk vil kun medføre voldsomme prisøgninger og vil true væksten for Hovedstadsområdet – dette opleves allerede i dag.
  - Ikke kun et spørgsmål om pris, men endnu mere kritisk er selve forsyningssikkerheden samtidig med at råstofleverandørerne vælger København (Danmark) fra, da råstofmangel ikke kun vil være en ”Dansk” samfundskritisk udfordring
  - **Det er et kendt faktum, at råstofforsyning fra Sjællandske grusgrave er under afvikling og der på kort sigt ( 5-10 år ) allerede forventes forsyningsproblemer til at dække vækstbehovet for Hovedstadsområdet og der herefter kun findes alternativ forsyningsmulighed via en havn i selve Hovedstadsområdet.** På sigt kommer der til at mangle omkring 8-10 mio ton råstoffer for at holde væksten opretholdt i Hovedstadsområdet.
  - Der findes aktuelt ikke alternativer løsninger efter den tidligere bulkhavn Nordhavnen er nedlagt som erhvervshavn, samtidig med ny havneudvikling udelukkende er gået til krydstogtaktiviteter og bestående fremtidige udvidelse Nordhavn er dedikeret 100% containerindustrien

- Nærmeste mulighed Køge Havn er "udsolgt" og er herudover begrænset med en dybgang på max 9,5 meter hvorfor store skibe, som anløber Prøvestenen med 12,5 meter, i Køge ikke er muligt. Herudover kan skibe fra nord kun anløbe Køge med max 7,5 meter dybgang pga begrænsninger i Øresund ( drodgen ) og kan således kun anløbe Køge ved at tage den lange tur syd om Rødby.
- Vordingborgs havneudvidelse er dedikeret den grønne omstilling og ligger for langt fra hovedsatsområdet
- Kalundborgs havneudvidelse er reserveret containerindustrien og ligger for langt fra hovedsatsområdet
- Korsør forventes overgået til boligudvikling og vil herudover pga manglende dybgang ( max. 7 meter ) og ligger for langt fra hovedsatsområdet
- Stigsbæk er udnævnt til "energiforsyningshavn" og ligger for langt fra hovedsatsområdet

**DER FINDES INGEN ALTERNATIVE BÆREDYGTIGE LØSNINGER, der på kortsigt kan åbne muligheden for tilførsel af råstoffer med skib via havn, der over de næste 5-10 år forventes øget fra i dag 1 mio ton til 5-7 mio ton ( 2040 = 10-15 mio ton !!! – se Niras fremtidsrapport der ligger på Regionernes hjemmeside [www.regioner.dk/regional-udvikling/miljoe-og-ressourcer/raastoffer](http://www.regioner.dk/regional-udvikling/miljoe-og-ressourcer/raastoffer)**

Transport er dyrt



Som tommelfingerregel fordobles råstofprisen, når råstofferne har kørt 80 km

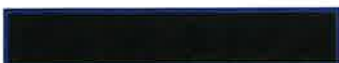


- en nedlukning/flytning/begrænsning af vore bulk aktiviteter vil have alvorlige miljømæssige konsekvenser og have negativ indflydelse på vores klima og CO2-regnskabet
- herudover vil det i forvejen pressede vejnet blive belastet yderligere i det omfang der skulle findes alternative muligheder udenfor Hovedstadsområdet

En nedlukning/begrænsning af Prøvestenen som bulkhavn er samfundskritisk for udviklingen/væksten i København og hele Hovedstadsområdet, men vil også påvirke miljø/klima katastrofalt negativt.

**Rolf Bonnichsen**  
Managing Director Denmark

**Stema Shipping A/S**



[www.mibau-stema.com](http://www.mibau-stema.com)

## Notat

25. oktober 2022  
Sagsnr. 20/151  
Initialer sids

Side 1 af 1

### Vedr. Input til idefase vedr. Østlig Ringvej

Til Vejdirektoratet

ARC har læst materialet om VVM for Østlig Ringvej med stor interesse.

#### **Kortere affaldstransport uden om indre byområder**

ARC ser meget positivt på en Østlig Ringvej, idet den vil give mulighed for transport af affald til ARC udenom Københavns indre byområder og de belastede broforbindelser Langebro og Knippelsbro. Der kører hver dag cirka 300-400 biler til ARCs affaldsenergianlæg på Kraftværkshalvøen. Hertil kommer trafik til omlastning og garageanlæg til affaldsindsamlingen i Københavns Kommune, begge dele ligeledes beliggende på Kraftværkshalvøen.

#### **Må ikke umuliggøre transport af CO<sub>2</sub> til havs eller med rør**

ARC har en ambition om at få etableret fuldskala CO<sub>2</sub> fangst. Derfor vil ARC henvise til C4s input til denne høring af idefasen, hvori der påpeges, at det skal være muligt at sikre transport af opsamlet CO<sub>2</sub> ud af området via de omkringliggende havnefaciliteter. Det er således vigtigt, at etableringen af Østlig Ringvej – både i anlægsfasen og når den står færdig - ikke bliver en forhindring ift. at transportere indfanget CO<sub>2</sub> væk fra byens centrale værker, således at Danmark kan nå sit klimamål.

#### **Betydning for opblandingszonerne**

Etablering af Østlig Ringvej kan få betydning for strømningsforholdene i Kongedybet og dermed for opblandingszonen omkring ARCs spildevandsudledning. Dette forhold bør undersøges nærmere i VVM'en. Det skal i denne sammenhæng bemærkes, at ARCs spildevandsbehandling med rimelighed kan betragtes som bedst tilgængelige teknologi (BAT). Etableringen vil også påvirke blandingszonerne for en række andre udledere i området.

Til

Dansk Industri  
Confederation of Danish Industry

## Høringssvar til idéfasen af Østlig Ringvej

Dansk Industri vil gerne udtrykke sin opbakning til en ny Østlig Ringvej i København.

Først og fremmest mener DI, at den østlige ringvej er et nødvendigt projekt for at fremtids-sikre vejinfrastrukturen i København og resten af hovedstadsområdet. Høj tilgængelighed er både et konkurrenceparameter for erhvervslivet og et samfundsmæssigt gode.

Den østlige ringvej er en afgørende forudsætning for den planlagte byudvikling i "Østhavnen" – Kløverparken, Refshaleøen og Lynetteholmen. Det er i DI's optik utænkeligt at lave så stor en byudvikling uden en større vejbetjening.

DI anser dog Østlig Ringvej som et projekt, der sagtens kunne gennemføres samfundsøkonomisk og trafikalt uden byudviklingen i Østhavnen. Det skyldes, at Østlig Ringvej er blevet et "missing link" i dansk infrastruktur, hvor ring 2 i København i dag går gennem centrum, og hvor en stor del af byudviklingen er sket i den østlige del af København.

Anlægget af en Østlig Ringvej bør derfor ikke alene begrundes med den fremtidige byudvikling. Der er allerede behov for vejforbindelsen i dag, og netop derfor er det også vigtigt at sikre tilstrækkelig kapacitet og at vælge de rigtige og fremtidssikrede løsninger.

DI bakker derfor op om linjeføringen øst om Amager, udført som en sænketunnel.

DI anbefaler, at den kommende VVM-undersøgelse analyserer en højklasset vejforbindelse med to kørespor og et nødspør, i stedet for at gentage fejlen fra Nordhavnsvej, der blev projekteret som en smallere løsning med kun to spor, hvilket vil blive utilstrækkeligt i fremtiden.

DI anbefaler også kraftigt, at man vælger den samlede løsning for den Østlige Ringvej fra Nordhavn til Øresundsmotorvejen, eftersom en halv løsning fra Nordhavn til Lynetteholm ikke er en ringvej. En fuld ringvej vil give mange trafikale fordele, men en halv løsning vil tværtimod skabe flere problemer, f.eks. med trafikalt kaos på de eksisterende veje i centrum og på Amager, herunder især Amager Strandvej.

Ved at vælge den fulde Østlige Ringvej opnår man netop fordelene ved ringvejen:

- Motorring 3 og Amagermotorvejen aflastes, hvilket reducerer omvejskørslen.
- Indre By, Christianshavn, Østamager og brokvartererne aflastes, herunder både broerne mellem København og Amager, Kongens Nytorv og i søsnittet.
- Tilgængeligheden til Københavns Lufthavn og til Sverige forbedres markant, hvilket vil gavne integrationen i Øresundsregionen, herunder som arbejdskraftopland for DI's medlemsvirksomheder i Hovedstadsområdet.



- Den østlige ringvej vil også løfte trafikbetjeningen af Krydstogtsterminalen i Nordhavn, herunder en markant lettere transit for passagerer mellem krydstogtsskibene og lufthavnen.

DI noterer sig også, at en østlig ringvej vil medføre trafikale udfordringer på visse veje i den nordligste del af København og nord for København, og det bør indgå i undersøgelserne, hvilke muligheder der er for at afbøde dette.

DI anbefaler desuden, at der tilvælges en til-/frakørsel på Prøvestenen, da dette vil øge tilgængeligheden til ringvejen for beboere og medarbejdere i Indre By – og aflaste vejene på Amager, herunder ikke mindst for en stor del af den tunge trafik til/fra virksomhederne på Prøvestenen.

Samtidig vil DI kraftigt understrege behovet for en fortsat og uhindret skibstrafik til og fra Prøvestenens havn, både i anlægs- og driftsfasen af en kommende østlig ringvej. Hovedstaden og ikke mindst Københavns Lufthavn er dybt afhængig af kontinuerlige brændstofleverancer med skib til Prøvestenen. Anlægsfasen må derfor under ingen omstændigheder lukke sejlløbet til Prøvestenen i mere end et par uger ad gangen – og kun mod behørig og rettidig advisering af de berørte virksomheder.

Det kan også blive nødvendigt at sikre en større dybdegang til Prøvestenen og Amagerværket i fremtiden, hvorfor en sænketunnel bør placeres tilstrækkelig dybt, så en uddybning af sejlløbet ikke umuliggøres.

Det havneareal, som skal eksproprieres til til-/frakørslen på Prøvestenen, bør erstattes 1:1, da der vil være behov for kapaciteten til den fremtidige forsyning af hovedstaden. Især fordi de landproducerede råstoffer i Region Hovedstaden og på Sjælland forventes at blive stærkt reduceret over de kommende år (se Niras' [rapport](#) for Danske Regioner).

Alle råstoffer og byggematerialer skal derfor ind til København på anden vis i fremtiden, og uden tilstrækkeligt havneareal vil det enten ikke være muligt eller forbundet med alt for store omkostninger at forsyne København med råstoffer i fremtiden. Prøvestenen ligger helt ideelt placeret som havneområde til forsyningen af København, hvor det er muligt at sejle materialerne ind tæt på, hvor de skal bruges. Det giver mindst mulig klimabelastning ved transporten, fordi søfart er den mest energieffektive transportform. Desuden er de to eneste betonværker i København Kommune placeret på Prøvestenen, og for at disse kan forsyne Københavns med beton, skal de have adgang til råstoffer, som netop sejles ind.

VVM-undersøgelsen bør derfor indeholde en analyse af muligheden for at udbygge Prøvestenen med erstatningsareal samtidig med anlægget af den østlige ringvej og til-/frakørslen. Det bør være muligt at kombinere anlægsfaserne, således at der kan opnås visse synergifordele. Samtidig kan udfordringer med en for stejl til-/frakørsel på Prøvestenen måske undgås, hvis der kan inddrages en smule mere areal end ellers forudsat, fordi der kan udvides med et større erstatningsareal.

DI noterer sig med tilfredshed, at den eksisterende elementfabrik fra det igangværende Femern-byggeri ved Rødbyhavn forventes anvendt til at producere tunnelelementer. Der er både store økonomiske, ressourcemæssige og klimamæssige fordele ved at genbruge elementfabrikken.

I relation hertil anbefaler DI, at mulighederne for at reducere klimapåvirkningen gennem udvikling af anlægsmetoderne for Østlig Ringvej undersøges og vurderes grundigt.

DI anser det for væsentligt, at alle de kumulative effekter af ovenstående og i øvrigt inddrages i den kommende VVM-undersøgelse. Vi er overbevist om, at fordelene ved projektet klart vil overstige ulemperne, når blot man vælger de rigtige løsninger.

DI står gerne til rådighed for yderligere uddybning af vore forslag og af vore holdninger til projektet, til infrastrukturudviklingen og til byudviklingen i København i øvrigt.

Med venlig hilsen

Jakob Svane  
Seniorchefkonsulent  
Dansk Industri

Til:  
Vejdirektoratet

Vejplan og miljøafdelingen

Carsten Niebuhrs Gade 43, 5.sal

1577 København V

Københavns Lufthavne A/S  
Box 74  
Lufthavnsboulevarden 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

### **Høringssvar i forbindelse med idé fase forud for miljøkonsekvensvurdering af en Østlig Ringvej**

København, 26. oktober 2022

I forbindelse med idé fase forud for miljøkonsekvensvurdering af en Østlig Ringvej sender Københavns Lufthavne (CPH) hermed idéer og kommentarer til den videre proces.

Overordnet ser CPH positivt på etablering af en ny Østlig Ringvej, som vil koble den nye bydel Lynetteholmen direkte til lufthavnen og som, i en fuld udbygning, vil styrke koblingen til Nordsjælland markant og dermed nedbringe trafikken på de centrale forbindelsesveje til lufthavnen til gavn for den generelle mobilitet og passagerservice i København og Danmark. For at disse positive effekter kan indfries til fulde er der dog også behov for at se på, hvordan den lokale trafik håndteres bedst muligt, ligesom der bør være opmærksomhed på at sikre, at CPH fortsat kan få sit brændstof leveret fra Prøvestenen.

### **Trafikafviklingen på de centrale vejstrækninger, der påvirkes af Østlig Ringvej bør indgå i projektet for at sikre et samlet velfungerende lokalt vejnet**

CPH forventer, at en væsentlig andel af passagerne nord for København samt fra Lynetteholm vil benytte Østlig Ringvej til lufthavnen. Det gælder også trafikken til og fra de cargo- og logistikvirksomheder, der er placeret i lufthavnens østområde, som via Kystvejen må forventes at ville benytte en Østlig Ringvej. En god opkobling til motorvejsnettet og en velfungerende trafikafvikling er central for disse virksomheder.

CPH foreslår derfor, at trafikafviklingen på de centrale vejstrækninger, der vil blive påvirket af en Østlig Ringvej, indgår i projektet for en Østlig Ringvej, så der opnås et samlet velfungerende trafiknet. Det omfatter Rundkørsel Øst i lufthavnen og Kystvejen. I den forbindelse bør også trafik til Dragør indregnes. 45% af den trafik, der i dag kører på Kystvejen har ikke ærinde i østområdet, men kører mellem motorvejen og Dragør, via Rundkørsel Øst og Kystvejen, hvilket en Østlig Ringvej bør tage højde for.

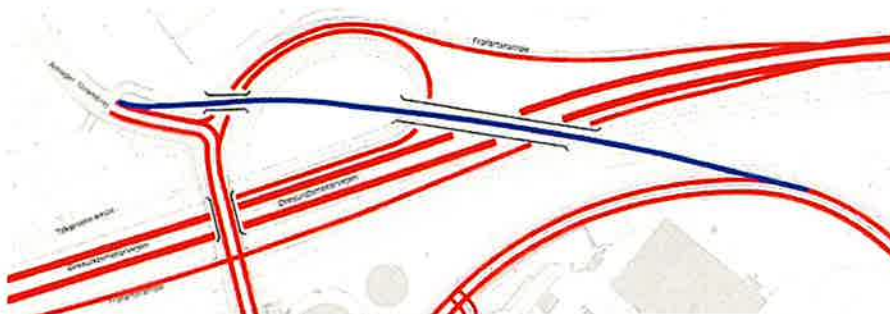
CPH er opmærksom på, at koblingen mellem en Østlig Ringvej og trafik til hhv. lufthavnen og Dragør kan udgøre en udfordring givet den trafikvækst, som bl.a. ringvejen vil medføre. I samarbejde med Sund & Bælt og Tårnby Kommune udarbejdede VIA Trafik i 2017 en trafikanalyse af netop dette vejsystem. Heri blev der beskrevet forslag til håndtering af den fremtidige trafik, hvor Kystvejen føres udenom Rundkørsel Øst og direkte til Amager Strandvej. CPH foreslår, at forslaget indgår som del af en Østlig Ringvejs tilslutning til den sydlige del af Amager.

## 7.2.2

**Halvering af trafik mellem Amager Strandvej og Kystvej**

En mulighed for at forbedre trafikafviklingen i scenarie 3 er at fjerne halvdelen af den eksisterende trafik mellem Amager Strandvej og Kystvej. Det kan fx ske med en omfattende udbygning på Englandsvej. Denne løsning er simuleret.

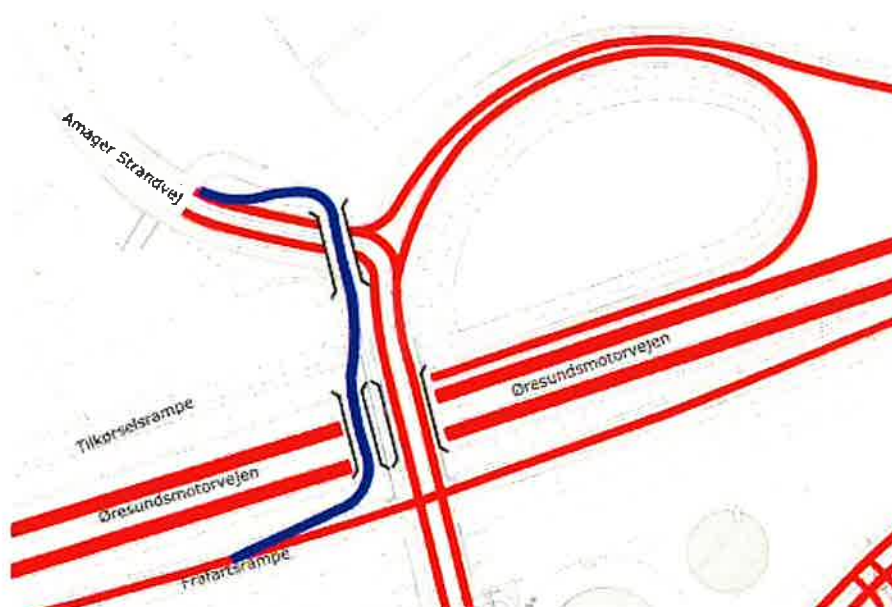
Andre løsninger til at reducere trafikken på broen over motorvejsbroen og dermed forbedre trafikafvikling, er en flyover fra Kystvejen til Amager Strandvej. Denne løsning er ikke simuleret. Den er vist som endnu et eksempel på en radikal løsning til udbygning.



Figur 37. Flyover fra rampe fra Kystvejen til Amager Strandvej-principskitse. Er vist enkeltrettet, men kan også udformes som for trafik i begge retninger.

**Flyover fra rampe fra København til Amager Strandvej**

Et markant virkemiddel for at forbedre trafikafviklingen i scenarie 3 er at fjerne noget trafik fra broen over motorvejsbroen – det kan fx ske med en flyover fra motorvejsrampen fra København til Amager Strandvej. Det er et virkemiddel, og det vil medføre betydelige ombygninger på Amager Strandvej, for at få trafikken flettet ind på vejen.



Figur 36. Flyover fra rampe fra København til Amager Strandvej-principskitse. Forslag til udbygning af tilslutningsanlægget mellem Kystvejen og Amager Strandvej, som der henvises til i ovenstående.

### **CPH ser positivt på et tilslutningsanlæg ved lufthavnen og foreslår det som element i stormflodssikring af hovedstadsområdet**

CPH ser positivt på placering af et tilslutningsanlæg ved lufthavnen på den foreslåede nye dok i vandet, som vist på nedenstående kort. CPH foreslår i den sammenhæng, at tilslutningsanlægget allerede nu bliver indtænkt i sammenhæng med udbygningsplanerne for Øresundsmotorvejen og tilslutningsanlæg nr. 16, som har forbindelse til lufthavnens østlige rundkørsel.

CPH sidder med i den statslige arbejdsgrupper vedr. stormflodssikring af hovedstadsområdet og foreslår, at ny dok indtænkes som element i en stormflodsløsning for hovedstadsområdet.



*Tilslutningsanlæg ved lufthavnen, som der henvises til i ovenstående*

### **De trafikale konsekvenserne ved etapeopdeling af Østlig Ringvej vil isoleret set skabe negative konsekvenser for vejnettet omkring lufthavnen**

I "Planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm" er det beskrevet, at en linjeføring alene frem til Lynetteholm (etape 1) vil have midlertidige negative trafikale effekter på det øvrige vejnet.

CPH foreslår derfor, at der i forbindelse med en evt. etapeopdeling af en Østlig Ringvej, hvor forbindelse mellem Lynetteholmen og Lufthavnen udføres på et senere tidspunkt end den nordlige del af Østlig Ringvej, laves en særskilt plan for

trafikhåndteringen i den mellemliggende periode frem til at en Østlig Ringvej er etableret. Planen bør særligt gælde for Amagermotorvejen, Øresundmotorvejen, Amager Strandvej, og Amagerbrogade, som antages at være de veje, der vil opleve en negativ påvirkning og som er centrale forbindelser for lufthavnens til- og frabringstrafik.

### **CPHs brændstoflager på Prøvestenen er central strategisk infrastruktur og aktiviteterne bør kunne fortsættes og udvikles i fremtiden**

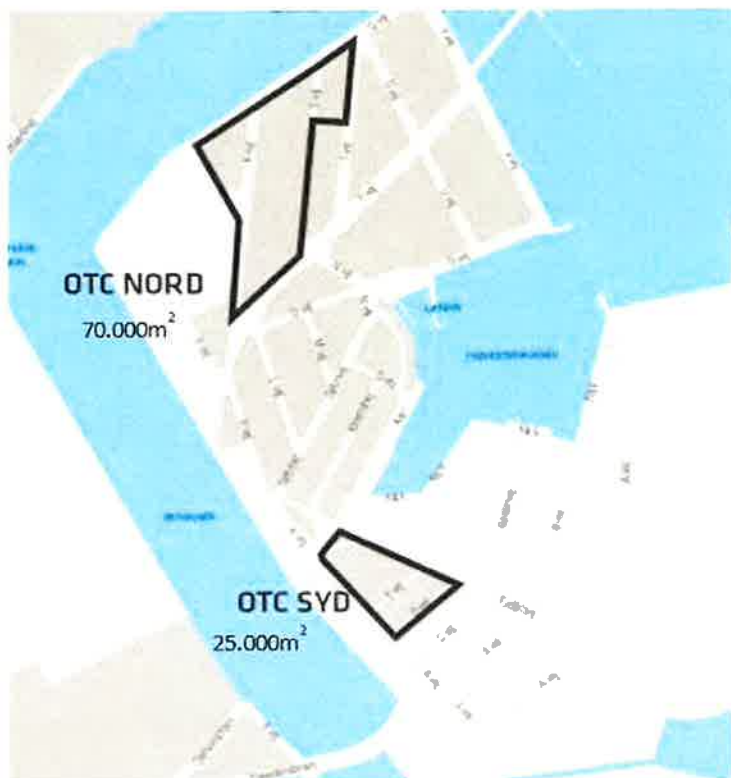
I " Planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm" er det er beskrevet, at byudvikling på Kløvermarken er en forudsætning for det finansielle grundlag for en Øst Ringvej og at det vil medføre en zonerings af anvendelse på Prøvestenen, så uacceptabel risiko for de tilstødende områder fjernes. CPHs brændstoflager er placeret på Prøvestenen med en forsyningsledning direkte til lufthavnen.

Brændstoflageret er central strategisk infrastruktur for lufthavnen og forsynings-sikkerhed er absolut nødvendig for driften af lufthavnen. Forsynings-sikkerhed indbefatter, at lageret som minimum har brændstof til lufthavnens behov i ti dage. Store boosterpumper pumper hver dag mere end 3 millioner liter flybrændstof fra tanklagrene på Prøvestenen de 7 kilometer gennem rørledningen ud til brændstofterminalen i lufthavnen. Pumperne kører 16-18 timer i døgnet og sikrer en særdeles effektiv og meget lidt CO<sub>2</sub>-belastende distribution. CPH er ikke bekendt med mulige alternative placeringer af brændstoflageret, og det forekommer ikke realistisk, at en sådan placering vil kunne findes i nærheden af CPH. Alternativt vil brændstoffet skulle transporteres til lufthavnen med tankbiler. Det vil i så fald kræve op til 125 fyldte tankbiler i døgnet tur-retur fra et brændstoflager et andet sted i landet.

Samtidig er der mulighed for, at Prøvestenen kan bidrage markant til den grønne omstilling af luftfarten. Statsministeren fremsatte i sin nytårstale 2022 en ambition om at gøre indenrigsflyvningen i Danmark helt grøn, helt konkret fossilfri fra 2030. Siden har regeringen fremlagt en mere detaljeret plan. Men grøn omstilling kræver store investeringer, også i tankanlæg og forsynings-systemer. Prøvestenen har allerede i dag en høj andel af grønne brændstoffer, og det er forventningen, at denne udvikling vil fortsætte.

Den grønne omstilling kræver store investeringer, fordi grønt, syntetisk brændstof ikke kan lagres i samme tanke som det "sorte", fossile brændstof, så i en overgangsperiode vil der være behov for mere tankkapacitet. De syntetiske og fossile komponenter kræver særlig viden og teknologi for at blandingen sker korrekt. Her vil Prøvestenen kunne fungere som "Blending Hub" med en attraktiv placering tæt ved Københavns Lufthavn, som har det største forbrug af jetfuel i landet. Investeringen i en sådan "Blending Hub" og dens faciliteter skal foretages i de kommende år, hvis den skal stå klar i 2025, når de første producenter begynder at levere grønne brændstoffer til luftfarten. Det er derfor meget vigtigt, at der kommer en hurtig afklaring af denne del af Prøvestenens fremtid.

En fremtidig zonerings af Prøvestenen bør derfor tage højde for at disse aktiviteter kan fortsættes og udvikles.



Kort over de to områder på Prøvestenen, som ejes af OTC. CPHs brændstoflagre ligger i det nordlige område og der er ønske om også at kunne anvende det sydlige til brændstoflager.

### **Cykelstinet er vigtigt for arbejdspladstrafikken i og omkring lufthavnen**

CPH er bekendt med forskellige fremtidige planer for supercykelsti ruter omkring lufthavnen, og ser positivt på denne planlægning. CPH arbejder således løbende for at sikre en fremtidig god opkobling mellem lufthavnens cykelstier og det omkringliggende cykelrutenet. En god funktionel cykelrute til og fra lufthavnen er central for at medarbejdere i lufthavnen og i virksomheder ved lufthavnen kan vælge cyklen som transportmiddel fremfor bilen, og dermed bidrage til mindre belastning på vejnettet, og mindske af Co2 udledning fra transport. CPH foreslår derfor, at der i forbindelse en Østlig Ringvejs tilslutningsanlæg ved lufthavnen indtænkes sammenkobling til supercykelstisystemet.

### **Videre proces**

CPH ser frem til den videre proces for projektet og ønsker at fortsætte samarbejdet og at bidrage konstruktivt til løsningerne.

Med venlig hilsen

Ane Døssing Kok  
Senior Master Planner

Sund&Bælt  
idefase@oestligringvej.dk

## **Høringssvar vedr. Østlig Ringvej**

Østerbro Lokaludvalg beklager, at både den eksisterende Nordhavnsvej, den kommende Nordhavnstunnel og den foreløbigt projekterede Østlig Ringvej er underdimensioneret med kun 2+2 spor i hver køreretning.

Derfor anmoder lokaludvalget om, at miljøkonsekvensrapporten genbesøger trafikprognoserne for Østerbrogade og Kalkbrænderihavnsvej og de tilstødende veje. Vi frygter, at de prognosticerede trafikmængder er utilstrækkelige.

Østerbro Lokaludvalg har selv fået udfærdiget en ekspertundersøgelse, som viser en stærk stigning i trafikken på Lyngbyvej og Nordhavnsvej selv med Vejdirektoratets forsigtige fremskrivninger. Vi frygter et mere realistisk scenarie med øget sivetrafik på Østerbro i myldretiden. Det er særligt området mellem Jagtvej og S-togsringbanen, som allerede i dag kæmper med en øget mængde sivetrafik. Det er bilister, der om morgenen skyder genvej fra Lyngbyvej/Hans Knudsens Plads ind mod byen, og modsat om eftermiddagen.

Desuden foreslår vi vedr. Østlig Ringvej, at der som led i Miljøkonsekvensrapporten udarbejdes en risikovurdering på at tunnelføre vejen lige under havbunden. Den geopolitiske situation efter nylige terrorhandlinger på gasrør ved Bornholm kan muligvis lede til fordyrende, men nødvendige ekstra sikringsforanstaltninger.

Venlig hilsen



Allan Marouf  
Formand for Østerbro Lokaludvalg

**27. oktober 2022**

Sagsnummer  
2022-0317749

Dokumentnummer  
2022-0317749-1

Sekretariatet for Østerbro  
Lokaludvalg  
Svendborggade 5, 4. sal  
2100 København Ø

EAN-nummer  
5798009800497

[REDACTED]

---

**Fra:** [REDACTED]  
**Sendt:** 27. oktober 2022 15:05  
**Til:** ldefase@østligringvej  
**Cc:** [REDACTED]  
**Emne:** Idéfase Østlig Ringvej

Til Sund & Bælt – Østlig Ringvej,

Tak for invitationen til at give input til den forestående miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej, der skal forbinde Helsingørmotorvejen i nord med Øresundsmotorvejen i syd, så der skabes en ny østlig ringvej, der forbedrer fremkommeligheden i hovedstadsområdet og leder trafik uden om det centrale København.

En Østlig Ringvej er et meget stort ønske for den tunge erhvervstrafik, dvs. for vognmandsvirksomhederne, der opererer med lastbiler og varebiler til, fra, i og gennem København.

Godstransport med lastbil og varebil indebærer transport af mange forskellige typer varer og gods på korte og længere afstande til og fra København, mellem adresser i København og mellem nabokommunerne gennem København (fx mellem Gentofte og Tårnby). Der kan være tale om alt fra tunge transporter af byggematerialer og -elementer, grus, jord, beton foruden tanktransporter, containertransporter, stykgodstransporter, køl- og frys og affaldstransporter til lettere transporter med mindre lastbiler og varebiler herunder kurértransporter.

DTL ser et stort potentiale i en Østlig Ringvej dels for at undgå lastbiltrafik ad Ring 2 gennem de indre dele af København herunder Kongens Nytorv, og dels for at undgå en stor omvejskørsel, hvor der også ofte er store trængselsproblemer, ad Ring 2, Ring 3 og Motorringen vest om København. Dette bør belyses i miljøkonsekvensvurderingen, der både omfatter trafikarbejde, energiforbrug, CO2, luftforurening, støj og ulykker.

Den Østlige Ringvej vil ikke blot være et stort fremskridt for gennemgående trafik med lastbiler, men også for lastbiler, der har ærinde i København. Det er derfor vigtigt, at der kommer en op- og nedkørsel ved Prøvestenen, så netop disse transporter kan anvende den Østlige Ringvej. Dette bør også belyses i miljøkonsekvensvurderingen.

Med venlig hilsen

**Ove Holm**  
**Underdirektør**  
**Erhvervspolitisk chef**

DTL - Danske Vognmænd  
Grønningen 17, mezz  
1270 København K



[Redacted]  
**Fra:** [Redacted]  
**Sendt:** 27. oktober 2022 16:02  
**Til:** ldefase@Østligringvej  
**Emne:** høringssvar til idefasen til Østlig Ringvej

Til rette vedkommende :

H.J.Hansen recycling vil gerne udtrykke sin opbakning til en ny Østlig Ringvej.

H.J.Hansen Recycling vil kraftig understrege vigtigheden i at arbejdet med tunnelen ikke forhindre drift / produktion for virksomhederne på Prøvestenen. Dette gælder før – under og efter tunnelarbejdet. Sejlindløbet skal fungerer således der kan sejles varer ind og ud af havnen under hele forløbet.

Vi mener også at det er meget vigtigt med til – og frakørsler til bl.a. Prøvestenen fra tunnelsystemet.

Vi mener også det er vigtigt at dybdegangen i havet ud for og ind til Prøvestenen ikke må mindskes før – under og efter tunnelarbejdet.

Det havneareal der mindskes til til- og frakørsel på Prøvestenen bør erstattes 1:1.

Ud fra en klimabetragtning er det meget vigtigt at have en aktiv erhvervshavn beliggende tæt på København således der er den mest optimale infrastruktur tæt på Byen. Sejlads af varer er den transportform med mindst mulig klimabelastning.

Med venlig hilsen / Best regards

**Lars Haunstrup, COO**  
[Redacted]



HJHansen Genvindingsindustri A/S  
Phone: +45 63 10 91 00 Fax: +45 63 10 91 01  
Address: Havnegade 110, DK-5000 Odense C, Danmark

**Vi udvinder næste generations guld**

 [@Tweethansen](https://twitter.com/Tweethansen)

 [@hjhansen.dk](https://www.instagram.com/hjhansen.dk)

 [@HJHansen](https://www.youtube.com/@HJHansen)

 [HJHansen.dk/hjhbldg](https://HJHansen.dk/hjhbldg)

[REDACTED]

---

**Fra:** [REDACTED]  
**Sendt:** 27. oktober 2022 20:18  
**Til:** ldefase@Østligringvej  
**Cc:** [REDACTED]  
**Emne:** Mulig gennemsejling for mindre fartøjer ifm. etablering af Østlig Ringvej  
**Vedhæftede filer:** Gennemsejling\_småbåde.pdf

Hej

Jeg tillader mig at fremsætte forslag om følgende:

**Der etableres en mulighed for gennemsejling fra bunden af Margretheholm Havnen til Københavns Havn. Eventuelt via Minebådsgraven og derfra videre til Københavns Havn.  
Alternativt etableres en mulighed for let over-bæring ad samme rute.**

Ovenstående er illustreret på vedlagte bilag:

**Argumentation:**

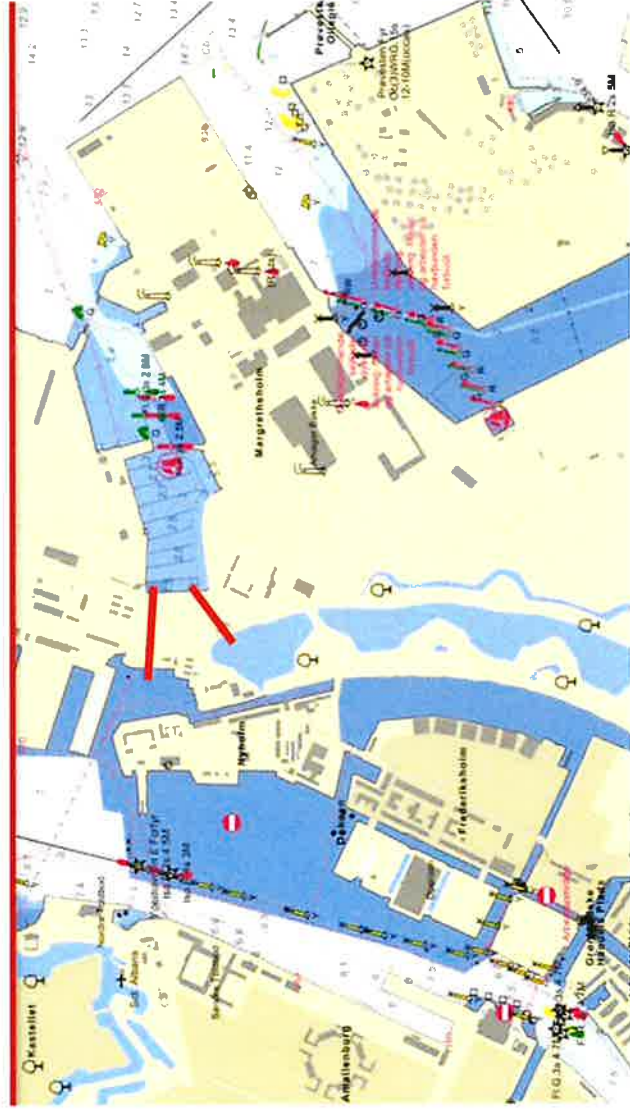
Mange kajakker og SUP (Stand Up Paddle) benytter sig af muligheden for at tage fra det vestlige Amager og gennem indsejlingen t. Københavns Havn. Og i forbindelse med etableringen af Lynetteholm, vil den sydlige indsejling t. Københavns Havn (syd for Trekronerfortet) blive lukket. Det vil derfor blive en væsentlig længere rute at skulle sejle nord om Lynetteholm og benytte Kronløbet (nord for Trekronerfortet), hvilket også vil være særdeles usikkert, da Kronløbet benyttes af alle de store fartøjer som skal ind og ud af Københavns Havn.

I dag er det faktisk forbudt for Lystbåde at benytte Kronløbet.

--  
MVH Thomas Lantz  
Formand - Kastrup Kajakklub

Gennemsejling fra Margrethe  
Holm havn t. Københavns  
Havn:

Markeret m. RØD



Thomas Lantz  
Formand - Kastrup Kajakklub

HØRINGSSVAR  
Sund & Bælt  
Vester Søgade 10, 1601 København

Sendt til e-mail:  
[idefase@oestligringvej.dk](mailto:idefase@oestligringvej.dk)



28. oktober 2022

## Høringssvar til Østlig Ringvej – idéfasehøring forud for miljø-konsekvensvurdering

Dansk Metal takker for muligheden for at indgive bemærkninger til Sund & Bælt til Idéfasehøring forud for miljøkonsekvensvurdering til en Østlig Ringvej.

Dansk Metal bakker op om projektet for en Østlig Ringvej i København. En Østlig Ringvej skal være med til at aflaste den stærk stigende trængsel i og omkring København. En Østlig Ringvej vil have en væsentlig positiv samfundsøkonomisk betydning. Herunder stor betydning for erhvervslivet og arbejdspladserne i og omkring København. En Østlig Ringvej vil også få betydning for den planlagte byudvikling med Lynetteholm, Refshaleøen og Kløvermarken. Det er Dansk Metals overbevisning, at en Østlig Ringvej vil have betydning inden disse områder er udviklet, da projektet alene allerede i dag, vil kunne aflaste de andre ringveje og stærkt trafikerede veje i og omkring København.

Det er Dansk Metals holdning, at man bør sigte efter en linjeføring fra Nordhavn til Øresundsmotorvejen (Ø4), med en til- og frakørsel på Prøvestenen. Her vil man opnå den optimale aflastning af trafikken for et stort berørt område herunder også tilgængeligheden til og fra Københavns Lufthavn og Øresundsbroen.

For Dansk Metal er det vigtigt, at der i en miljøkonsekvensvurdering for en Østlig Ringvej undersøges, hvilke konsekvenser det vil have for den nuværende funktion af Prøvestenen, som i dag spiller en vigtig rolle, når det gælder den kritiske infrastruktur for København og Sjælland for modtagelse, håndtering og lagring af vigtige brændstoffer og råstoffer.

Virksomhederne på Prøvestenen håndterer bl.a. brændstofforsyningen til Københavns Lufthavn og medicinalindustrien. Anlægs- og driftsfasen af en Østlig Ringvej må derfor ikke koste arealtab for de nuværende virksomheder, så de ikke kan opretholde deres funktioner med tilhørende arbejdspladser. Allerede i dag er der en høj grad af tung kørende trafik til og fra Prøvestenen. Desuden er det vigtigt, at skibstrafikken ikke bliver lukket af, så Prøvestenen i anlægs- og driftsfasen bliver afskåret, så skibe ikke kan lægge til og fra i erhvervshavnen. Der bør derfor ses på alternative muligheder, herunder behov for udbygning af Prøvestenen med erstatningsarealer

under anlægsfasen af en Østlig Ringvej. Samt man bør sikre sejlrenden fremadrettet.

Dansk Metal hilser det desuden velkommen, at man vil genbruge tunnelementfabrikken i Rødby, som anvendes til Femernbælt-forbindelsen.

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

Med venlig hilsen  
Emil Drevsfeldt Nielsen

Erhvervspolitisk chef  
Formandssekretariatet

**Fra:** [Redacted]  
**Sendt:** 28. oktober 2022 11:12  
**Til:** ldefase@Østligringvej  
**Cc:** [Redacted]  
**Emne:** Input fra ITD til Østlig Ringvejsprojektet

ITD ønsker hermed at tilkendegive, at vi ser anlægget af en ny vej tunnel uden om København – det såkaldte Østlig Ringvej-projekt – som helt afgørende for at komme trængsel og unødvendig bykørsel til livs.

Der er i den grad brug for infrastruktur, der forbedrer fremkommeligheden i hovedstadsområdet og leder trafik uden om det centrale København.

Vi har medlemmer, der berette om, hvordan de bruger unødvendig meget tid på at køre igennem København, hvor de spilder kostbar tid på at holde i kø i dagtimerne, mens de om natten oplever at køre klimamæssigt ufornuftigt, da de skal holde for rødt ved stort set alle lyskryds på trods af at der ikke er nogen trafik. Det betyder mange start og stop, hvilket kræver forholdsvist mere brændstof og dermed CO2 udledning end hvis kørslen kunne foregå i et langt flow.

ITD har ingen ønsker eller præferencer til linjeføring. Vi ønsker blot en løsning, der tager hensyn til den tunge trafik, så vores lastbiler ikke skal snegle sig gennem indre by, som er til ulempe for både erhvervet og de mennesker der bor der.

Efter denne indledende idéfase, ser vi derfor frem en hurtig proces i forhold til at få udarbejdet VVM-undersøgelse, høring samt politisk behandling af projektet.

Med venlig hilsen | Best regards

**Henriette Kjær**  
Chef for ITD Politisk afdeling



**ITD | BRANCHEORGANISATION FOR DEN DANSKE VEJGODSTRANSPORT**  
Vesterbrogade 10, 3. | DK-1620 København V  
T: +45 7467 1233 | [itd.dk](http://itd.dk)  
CVR: 40990917  
[Facebook](#) | [LinkedIn](#)

**VI STØTTER 2022**



**KNAECANCER**  **TV2**



## Høringssvar til idefasehøring vedr. Østlig Ringvej

28. oktober 2022

### Københavnerinddragelse

Lokaludvalget havde i forbindelse med idefasehøringen indbudt til borgermøde og ca. 60 borgere mødte op. Høringssvaret er baseret på input fra dette borgermøde.

Sagsnummer  
2022-0306574

Dokumentnummer  
2022-0306574-2

Vi har derfor følgende opfordringer/bekymringer, som vi håber, der vil blive taget højde for.

### Anlægsfasen

Vi bifalder at tunnelelementerne sejles hertil, men der vil stadig skulle være arbejdsplads på land. Der bor mange borgere tæt ved Amager Strand, og der er mange københavnere, der benytter Amager Strand dagligt til sport og rekreative aktiviteter på/i vandet og på land. Det er derfor meget vigtigt, at der tages mest muligt hensyn til borgernes brug af strandparken. Lokaludvalget ønsker en analyse af, hvilke konsekvenser anlægsfasen får for badeliv og andre aktiviteter på land og til vands.

Vi opfordrer til, at gravearbejde og procedurer, der vil påvirke muligheden for at bade og dyrke vandsport, primært foregår om vinteren og begrænses mest muligt, da der også bør tages hensyn til de mange vinterbadere, herunder vinterbadeforeningen "Det kolde Gys" med 6000 medlemmer, på badeanstalten Helgoland. Derudover ønskes en analyse af konsekvenserne af anlægsfasen for vandmiljø, det marine dyreliv og den fredede kystnære natur i Strandparken.

### Afkørsel

En afkørsel på Prøvestenen vil betyde vil betyde mere trafik i Nord-østamager, hvilket vil få stor indflydelse på hele miljøet i området.

Sekretariatet for Amager Øst  
Lokaludvalg  
Jemtelandsgade 3  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009800459

Kan man undgå en kunstig ø ved at føre en evt. afkørsel under Prøvestenen?

Lokaludvalget ønsker at der gennemføres en grundig trafikanalyse af konsekvenserne for hele Nordøstamager med og uden en afkørsel ved Prøvestenen. Desuden ønsker Lokaludvalget en undersøgelse af de trafikale konsekvenser ved forskellige til-/af-kørselsmuligheder ved Prøvestenen, fx forgrening af til-/afkørsel eller andet som evt. kan reducere trafikbelastningen i området.

En evt. afkørsel på Prøvestenen vil kræve en grundig analyse og etablering af en overordnet trafikplan og anlæg af nye gennemkørende veje på Nordøstamager.

Analysen skal tillige indeholde en grundig analyse samt løsning på, hvor og hvordan der etableres sikre cykelveje fra Nordøstamager til centrum.

Analysen skal bl.a. besvare:

- hvad øget trafik fra afkørslen på Prøvestenen vil betyde for trafikbelastningen på Christmas Møllers Plads og hele Nordøstamager.
- hvad betydningen er for Amager Strandvej, hvor der i dag er meget tung trafik.
- hvad betydning det får for Nordøstamager Skole. Vi har allerede et stort problem med tung trafik af Uplandsgade som passerer mellem den nye Nordøstamager skole og Kløvermarken, hvor skolebørnene skal krydse for at holde frikvarter og have idræt. Vi ønsker analyser og løsninger til at sikre sikker overgang, hvis der kommer øget trafik her
- om en Østlig Ringvej kan kombineres med stormflodssikring.
- hvordan en Østlig Ringvej kan belaste området ved Nordøstamager mindst muligt

Lokaludvalget ønsker endvidere en analyse af sammenhængen mellem byggeri og drift af Østlig Ringvej og muligheden for at leve op til Københavns Kommunes klimamålsætninger.

Venlig hilsen

Susanne Møller  
Forperson for Amager Øst Lokaludvalg

## **Input, spørgsmål og svar fra borgermødet den 10. oktober 2022**

Sp: Hvad er den overordnede vision for Københavns udvikling?

Sv: Politikerne har lagt vægt på trafik uden om byen og at binde vejnettet sammen rundt om byen.

Sp: Jeg er vinterbader. Hvilken betydning får gravearbejdet for vandkvalitet og Amager Strandpark?

Sv: Vi er meget opmærksomme på, at det skal genere så få som muligt. Arbejdet kan tilrettelægges så der graves om vinteren. Dvs. sommergæster bliver ikke generet. Vi forventer at arbejdet vil kunne gøres på 2 sæsoner og vi har erfaring med at minimere gener fra Femern.

Sp: Hvordan forløber gravearbejdet og hvor lang tid tager det? Har man tjek på, hvorfor folk kører i byen og om de vil bruge en ringvej?

Sv: Gravearbejdet forventes at tage 5 år. Man arbejder sektionsvis. I Femern forbindelsen bruges 217 m lange elementer. Det vil være ca. det samme. Vejdirektoratet har undersøgt trafiktendenser og forventer at folk fra Amager Nord som ellers ville køre gennem byen fra syd til nord eller omvendt vil bruge ringvejen.

Sp: Der påtænkes en vejudfletning ved Prøvestenen. Påtænkes andre udfletninger?

Sv: Nej det er der ikke.

Sp: Hvad med fremtidigt slid på Amager Strandvej? Og hvordan fordeles trafikken ind over Amager.

Sv: Tidligere analyser viser at Amager Strandvej bliver aflastet. Der er forskellige tal fra forskellige analyser. Amagerbrogade vil også blive aflastet. Det er endnu ikke besluttet hvordan tilkørselsvejene skal være.

Sp: Der kører i dag en del lastbiltransport til Amager Ressourcecenter. Hvorfor laver man ikke afkørsel direkte til ARC fra ringvejen?

Sv: Transporter til Lynetteholm vil kunne køre i tunnelen. Virksomhederne på Prøvestenen ser frem til at kunne køre uden om byen.

Sp: Hvad hvis Lynetteholm ikke bliver til noget? Går dette projekt så i vasken?

Sv: Man har talt om dette projekt før Lynetteholm. Men projekterne er forbundne økonomisk og planlægningsmæssigt.

Sp: Hvad overvejer man ift. afkørsel ved Prøvestenen?

Sv: Man undersøger både med og uden afkørsel ved Prøvestenen. Vi vil gerne i dialog med både borgere og de virksomheder der ligger på Prøvestenen og høre den lokale indsigt. Der er ikke lavet løsninger endnu.

Sp: Kommer der en nødtunnel?

Sv: Ja det gør der. Østlig Ringvej skal følge tunnelsikringsdirektivet.

Sp: Hvad hvis man støder på arkæologiske fund?

Sv: Vi har samarbejde med Vikingeskibsmuseet. De er eksperter og vil vurdere hvad man skal gøre hvis man finder noget.

Sp: For 10 år siden var der en trængselskommission. Lyngbyvejen fandt man ud af om folk vil tage andre veje.

Sv: Det er korrekt at der er kapacitetsudfordringer nordpå. Vi skal kigge ind i det. Lyngbyvej virker stadig ved at lede trafik uden om byen. Økonomien skal undersøges nærmere. Der skal ikke være brugerbetaling.

Sp: Kan I sige lidt mere om sikkerheden i tunnellen.

Sv: Der er bestemte regler for hvordan man skal konstruere en tunnel.

Sp: Hvad med det område hvor folk kører ind mod eller ud fra Prøvesten-tilkørslen? Der er nye boliger, skole og daginstitutioner på vej.

Sv: Det er gode input. Send gerne et høringssvar.

Sp: Vil Østlig Ringvej aflaste Knippelsbro og Langebro?

Sv: Ja, undersøgelserne viser at der vil være aflastning.

Sp: Vil man undersøge dyrelivet på Amager Strandpark? Der kan være støjgener.

Sv: Konstruktionen af Østlig Ringvej kommer ikke tæt på Amager Strandpark.

Sp: Hvad med klimaforandringer, fx hvis der kommer oversvømmelser langs stranden?

Sv: Østlig Ringvej vil ikke påvirke ift vandforhold på stranden, da den ligger under havbunden.

Sp: Der er flertal for roadpricing i Borgerrepræsentationen. Vil I kunne tage dét med i jeres analyser, i forhold til om det kan regulere trafik.

Sv: Vi vil beskrive det som mulig finansieringskilde.

Sp: Vil elementerne kun have 2 spor?

Sv: Vi kommer til at se på kapaciteten. Og om der skal laves et nødspor.

Københavns Kommune

Den 31. oktober 2022

## Høring om Østlig Ringvej

Dansk Erhverv har modtaget Københavns Kommunes høring vedrørende ovennævnte.

Dansk Erhverv er fortsat en stor tilhænger af en Østlig Ringvej, der skal forbinde Helsingørmotorvejen i nord med Øresundsmotorvejen i syd, så der skabes en ny østlig ringvej, der forbedrer fremkommeligheden i hovedstadsområdet og leder trafik uden om det centrale København.

En Østlig Ringvej er et meget stort ønske både for erhvervstrafikken og for pendlerne dvs. medarbejderne i Dansk Erhvervs medlemsvirksomheder.

En Østlig Ringvej vil lede en stor del af den tunge trafik væk fra Ring 2 gennem de indre dele af København herunder Kongens Nytorv, og derudover aflaste, Ring 3 og Motorringen vest om København. Det er derfor vigtigt at miljøkonsekvensvurderingen ikke kun ser isoleret på selve projektet, men også omfatter de bredere konsekvenser for København både i byggefasen og derefter i forhold til bl.a. luftforurening, støj og ulykker.

Østlige Ringvej vil ikke blot være et stort fremskridt for gennemgående trafik med lastbiler, men også for lastbiler, der har ærinde i København. Det er derfor vigtigt, at der kommer en op- og nedkørsel ved Prøvestenen, så netop disse transporter kan anvende den Østlige Ringvej. Dette bør også belyses i miljøkonsekvensvurderingen.

Med venlig hilsen,



**Jesper Højte Stenbæk**  
Fagchef



Sund & Bælt - Projektudvikling  
Vester Søgade 10  
1601 København V

28. oktober 2022  
J.nr. 8591-0007

Indsendt via [idefase@oestligringvej.dk](mailto:idefase@oestligringvej.dk)



### **Idefasen for den Østlige Ringvej**

På vegne Dansk Natursten A/S, Cvr. nr. 19883442, B-Vej 4, 2300 København S afgives høringsvar vedr. den påtænkte etablering af den Østlige Ringvej.

Dansk Natursten A/S er leverandør til store dele af byggeindustrien med kerneområder indenfor granit til beton- og asfalt industrien, jernbaneskærver til jernbaner samt kystsikringssten til danske kyster. Virksomheden håndterer ca. 1,1 mio. tons råstoffer fra Prøvestenen til projekter i Storkøbenhavn – bl.a. anlægsprojekter som Lynetteholmen, Metro, etc. Prøvestenen er således et meget væsentligt omdrejningspunkt for virksomhedens aktiviteter.

Dansk Natursten A/S er, som resten af råstofbranchen, der er samlet under brancheforeningen Danske Råstoffer, positiv overfor projektet og i øvrigt også overfor projekterne i Infrastrukturplan 2035. Dansk Natursten er dog nødt til at påpege, at politikerne fuldstændig har glemt at sikre forsyningen af råstoffer i den forbindelse. Hvis placeringen af Metro klargøringscenteret fastholdes, vil det betyde, at leverancen af råstoffer til alle projekter i hovedstadsområdet vil umuliggøres fra Prøvestenen eller andre pladser indenfor en rimelig afstand af Hovedstaden. Samtidig vil Dansk Natursten gøre opmærksom på, at levering af råstoffer med skib over de næste år vil stige voldsomt som følge af, at forekomsterne på land rundt om København snart er tømte. Derfor bør placeringen ændres, så Prøvestenen som indgang til hovedstadsområdet kan fastholdes.

Dansk Natursten er en del af Erhvervsforeningen i Københavns Havn, der har afgivet høringsvar, som Dansk Natursten A/S fuldt ud kan tilslutte sig.

Med venlig hilsen



Mike Steen Hansen

Sund & Bælt - Projektudvikling  
Vester Søgade 10  
1601 København V

28. oktober 2022  
J.nr. 8569-0004

Indsendt via [idefase@oestligringvej.dk](mailto:idefase@oestligringvej.dk)



### **Idefasen for den Østlige Ringvej**

På vegne Erhvervsforeningen i Københavns Havn, Cvr. 17774573, afgives høringssvar vedr. den påtænkte etablering af den Østlige Ringvej.

Erhvervsforeningen i Københavns Havn er en forening af grundejere og lejere i København med erhvervsaktiviteter på Prøvestenen og i Nordhavnen.

Erhvervsforeningen arbejder for at Prøvestenen bevares og udvikles som erhvervshavn. Erhvervsforeningen er ikke modstander af etableringen af den Østlige Ringvej. I det omfang arealer på Prøvestenen inddrages til projektet, bør dette imidlertid ske med respekt af de nuværende og fremtidige erhvervsaktiviteter i området.

Det fremgår af høringsmaterialet, at tunnellinjeføringen vil forløbe langs Amagers østkyst og forbinde Helsingørmotorvejen i nord med Øresundsmotorvejen i syd. Der undersøges tilslutningsanlæg i Nordhavn, på Lynetteholm, ved Prøvestenen og ved Øresundsmotorvejen i Kastrup.

Prøvestenes fremtid har længe været til debat. Der pågår overvejelser om at inddrage dele af Prøvestenens areal til mange forskellige aktiviteter samt idéer til brug for de omkringliggende arealer, der vil begrænse anvendelsen af havnen – herunder boligområder, metroværksted, arbejdsareal samt til-/frakørsel til Østlige Ringvej, rensningsanlæg, ja selv koncertareal.

Erhvervsforeningen anerkender flere af disse tanker som vigtige for Københavns fortsatte udvikling. Erhvervsforeningen vil dog samtidig advare mod at tro, at Prøvestenen blot er et arealmæssigt tag-selv-bord, som kan anvendes uden en pris. Og den pris kan blive høj for samfundet, da Prøvestenen i dag indgår som et nødvendigt led i forsyningen af Københavns Lufthavn med flybrændstoffer og Hovedstaden med materialer og brændstof-

fer, samt CO2-opsamling, lagring, forarbejdning og udskibning for hovedstadsområdets CO2-punktkilder.

Erhvervsforeningen ser meget positiv på, at den Østlige Ringvej etableres med en til/frakørsel på Prøvestenen. Følgende forhold bør indgå i overvejelserne:

- Til/frakørslen skal etableres på en måde, der minimerer behovet for at ekspropriere havneareal.
- Anlægsfaserne for den Østlige Ringvej bør planlægges nøje i dialog med lokale interessenter, og må under ingen omstændigheder afskære forsyningslinjerne til Prøvestenen i længere tid (hhv. Amager Strandvej/Prags Boulevard, Prøvestensbroen, pipeline fra Prøvestenen til Lufthavnen, oliepiere på Prøvestenen, samt sejlrenden ind til havnen).
- I forbindelse med anlæg af den Østlige Ringvej bør man undersøge muligheden for en udvidelse af den sydlige del af erhvervshavnen på Prøvestenen, for derved at skabe mere havneareal til erstatning for det, der måtte blive eksproprieret.
- Den Østlige Ringvej bør etableres som en højklasset forbindelse (to spor samt nødspor) i sin helhed og ikke i deletræk, da dette vil skabe store trafikale problemer på hele det østlige Amager mellem Lynetteholmen og Lufthavnen.

Der er åbenlyst nationale interesser i Prøvestenen. Erhvervsforeningen vil gøre opmærksom på, at et flertal i Folketinget for nylig har indgået en politisk aftale om planloven, hvorved erhvervshavne skal beskyttes bedre gennem en udpegning af nationale interesser. Selv om administrationsgrundlaget for denne udpegning endnu ikke er på plads, vil store dele af aktiviteterne på Prøvestenen utvivlsomt blive omfattet. Dette forhold bør oplagt inddrages i den samlede plan for Prøvestenens fremtid.

Desuden er Prøvestenen i Fingerplanen udlagt til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, og Københavns Kommune har vurderet, at det ikke er praktisk muligt at finde alternativ placering til de nuværende aktiviteter på Prøvestenen. Dette bør der tages højde for – og løsninger herpå skal findes – såfremt etableringen af en til/frakørsel på Prøvestenen berører de nuværende aktiviteter.

Erhvervsforeningen er således overordnet positiv overfor projektet, men projekteringen skal ske under inddragelse af ovennævnte hensyn.

Med venlig hilsen



Mike Steen Hansen

[Redacted]  
**Fra:** [Redacted]  
**Sendt:** 28. oktober 2022 13:48  
**Til:** ldefase@ØstligRingvej  
**Cc:** [Redacted]  
**Emne:** Input til idefasen for Østlig Ringvej

Danske Shipping- og Havnevirksomheder vil gerne give input til idéfasen om Østlig Ringvej.

Vi er brancheforening for ca. 140 virksomheder, heraf mange med aktiviteter i København og ikke mindst på nordhavnen og prøvestenen.

Østlig Ringvej kan forbedre tilgængeligheden for disse medlemmer, og derfor er vi overordnet positive over for projektet.

Vi er imidlertid bekymrede over selve anlægsfasen, som kan risikere at afskære indsejlingen til prøvestenen og til andre dele af Københavns havn.

Danske Shipping- og Havnevirksomheder vil gerne gøre opmærksom på, at flere aktiviteter – herunder både Oslo-færgen og brændstoffsyringen af Københavns Lufthavn – ikke kan bære en længere periode uden besejling af Københavns havn.

Anlægsfaserne bør derfor berammes så korte som overhovedet muligt og kun gennemføres efter rettidig dialog med samtlige berørte shipping- og havnevirksomheder.

Vi vil bede om, at disse aspekter analyseres grundigt i den kommende VVM-undersøgelse.

Vi vil også bede om, at der undersøges en udbygning af Prøvestenen i forbindelse med anlæg af Østlig Ringvej. Både fordi der vil blive behov for mere havneareal til forsyning af København i fremtiden, og fordi der skal findes et erstatningsareal for det havneareal, der skal anvendes til tilslutningsanlægget på Prøvestenen.

Danske Shipping- og Havnevirksomheder er i øvrigt bekendt med høringssvaret fra vor hovedorganisation, Dansk Industri, som vi bakker op om.

Med venlig hilsen

Jesper Sebbelin  
Chefkonsulent  
Danske Shipping- og Havnevirksomheder



DANSKE SHIPPING  
HAVNEVIRKSOMH

# Sejlkлубben Prøvestenen

Til Sund og Bælt  
[idefase@oestlingringvej.dk](mailto:idefase@oestlingringvej.dk)

27-10-2022

## Høringssvar til idefase for anlæggelse af Østlig Ringvej.

Sejlkлубben Prøvestenen takker for denne tidlige mulighed for at kommentere de omfattende planer for en Østlig Ringvej langs Amagers østkyst.

*Sejlkлубben Prøvestenen anerkender behovet for at aflaste trafikintensiteten i det centrale København, og givet valg af linieføring gennem Kongedybet ønsker vi at gøre opmærksom på følgende forhold.*

På viste illustration, der ses på side 202 i "Forundersøgelse af Østlig Ringvej. Tekniske og Miljømæssige undersøgelser – afsluttende rapport, Vejdirektoratet, August 2020, ses en projektering af anlæg til op- og nedkørsel på en nyanlagt ø placeret øst for Prøvestenen. Selve den Østlige Ringvej vil være en 4-sporet vej som her ses projekteret på bunden af Kongedybet, der som bekendt er 15 meter dybt. Vi er af den opfattelse, at denne nye ø sammen med Lynetteholmen vil påvirke strømforhold i den vestlige side af Øresund ganske kraftigt – ligesom undersøiske op- og nedkørselsramper til denne nye ø vil være omkring 1000 meter lange og derfor fylde ganske meget på bunden af Kongedybet. Denne ø samt tilhørende op- og nedkørselsramper vil antageligvis have skrå sider med en vinkel på 15 – 20 grader ned mod bunden af Kongedybet – og det vil medføre yderligere opfyld. Dette vil antageligvis bevirke yderligere ændringer i strøm- og besejlingsforhold, hvilket vi hermed gør opmærksom på.



I "Vejdirektoratet. Forundersøgelse af Østlig Ringvej. Tekniske og Miljømæssige undersøgelser – afsluttende rapport, . August 2020" anføres følgende på side 202:

- 1) Tilslutningsanlægget udformes med direkte ramper, da det vil være hovedindfaldsvejen mod centrum både fra nord og syd.
- 2) Adgangsvejen placeres langs sydsiden af det nuværende industriområde (hvor der tænkes anlagt et CMC for en fremtidig Metrolinje).
- 3) Adgangsvejen forløber langs den fremtidige Metro til denne føres i tunnel på Amager. Herefter føres adgangsvejen lidt mod nord, og der etableres et kryds og en videre forbindelse mod Prags Boulevard på lignende måde som for alternativ B1-I.
- 4) Der etableres adgang til det nuværende industriområde på Prøvestenen og til et evt. fremtidigt rekreativt område på sydsiden af Prøvestenen.
- 5) Adgangsvejen vil ligge lige nord for den eksisterende støjvold. Den mere præcise placering kræver afklaring af om metro CMC også besluttet placeret på Prøvestenen

Ad1:

*Det anføres, at denne strækning vil være **hovedindfaldsvejen** mod centrum både fra nord og syd.*

*Vi gør opmærksom på, at strækningen bør **lyddæmpes maksimalt**, da den vil ligge ret op af et planlagt rekreativt område med tilstødende lystbådehavn.*

Ad4:

*Det vil være en væsentlig **positiv** servicefaktor med en direkte adgang fra det rekreative område og den kommende lystbådehavn frem til hovedindfaldsvejen til og fra det centrale København.*

Ad5:

*Sejlkлубben Prøvestenen noterer sig, at vejdirektoratet ønsker adgangsvejen fra Østlig Ringvej lagt **NORD** for den eksisterende støjvold, der adskiller Prøvestenen nord fra Prøvestenen syd.*

I samme afsluttende rapport anføres det på side 205, at den kunstige halvø etableres til kote +4,0m med en såkaldt "kronekotehøjde" på 6,3 meter. Dette er markant højere end det rekreative område på Prøvestenen Syd oprindeligt er tænkt – og vil dermed vil forhindre enhver udsigt til havet i enhver nordlig retning og ned til en vinkel på 90 grader ret øst. Sejlkлубben Prøvestenen samarbejder med By&Havn om udvikling af det rekreative område på Prøvestenen Syd og henstiller at Sund&Bælt tager kontakt til By&Havn om dette med det særlige formål at forøge kotehøjden omkring den kommende Lystbådehavn på Prøvestenen, så det rekreative element på området kan bibeholdes. Vi gør opmærksom på, at vi allerede har diskuteret dette af hensyn til den karakteristiske vindlæ, der fordres i en lystbådehavn. Måske kan disse forhold have intern synergi, da Sejlkлубben Prøvestenen overfor By&Havn har efterspurgt en hævelse af koten på det rekreative område.

Vi har yderligere i Vejdirektoratets forundersøgelse på side 207 læst,

*"Det anbefales derfor at etablere et midlertidigt dige omkring sænketunnellen for at modvirke sedimentspredning. I overgangen fra sejltrede til svajebassin opsættes et siltgardin for at modvirke sedimentspredning. Diget laves ikke helt ind til land i den nordlige og sydlige ende for at sikre tilstrækkelig vandgennemstrømning. Der skal derfor også etableres midlertidige siltgardiner i enderne for at undgå sedimentspredning.*

Som udgangspunkt ser vi meget positivt på denne beskyttelse af Amager Strandpark, der særligt i sommerperioden er meget benyttet. Vi gør dog opmærksom på, at det under anlægsfasen er vigtigt for lystsejlere i de hermed indesluttede havne – Kastrup havn, Sejlforeningen Sundet og den kommende Sejlkлубben Prøvestenen at have fri og uhindret adgang til at sejle i Øresund. Vejdirektoratet anfører en anlægsperiode på 9-12 mdr. evt. opdelt på 2 år.

Sejlkлубben Prøvestenen opfordrer afslutningsvist Sund og Bælt til at indarbejde en oprensning af lossepladsen i vandet mellem møllerne ved Middelgrunden. Opførelsen af en ø til tilkørsel ved Prøvestenen vil forskyde det sejlbare areal i vestlig Øresund i retning af middelgrunden – hvor der tidligere er udlagt affald, og hvorfor sejlads er markeret som frarådet. En oprensning er den rigtige miljøløsning, og vil samtidig øge det sejlbare område.

Venlig hilsen

*På vegne af bestyrelsen for Sejlkлубben Prøvestenen  
Michael Toppenberg*

[REDACTED]

---

**Fra:**

**Sendt:**

[REDACTED]  
30. oktober 2022 20:05

**Til:**

Idefase@Østligringvej

**Cc:**

[REDACTED]

**Emne:**

Input til idefasen fra Ny Kastrup

**Vedhæftede filer:**

Input fra Ny Kastrup til forundersøgelse Østlig Ringvej.pdf

Kære Sund og Bælt

Her sender vi vores input fra Grundejerforeningen Ny Kastrup. Da en Østlig Ringvej er tæt koblet til de andre projekter og eksisterende infrastruktur på Amager er vores input et udtryk for, at I skal se på helheden og derfor berører vi også Øresundsmotorvejen og jernbanen. Ikke desto mindre så er vores vigtigste budskab, at vi skal have en afklaring af, om vi kan blive i vores hjem ASAP! Vi har ventet i et halvt år nu, og vi kan ikke vente mere!

På vegne af Ny Kastrup  
Cirkeline Martinussen

## **Input fra beboer i Grundejerforeningen Ny Kastrup - vedrørende "Idefase til Østlig Ringvej"**

Til Sund og Bælt

Et halvt år er gået siden, at jeres projekt om udvidelsen af Øresundsmotorvejen blev præsenteret for os. Et forslag som har holdt os vågen om natten, skabt ekstrem stress og pres med flere sygdomsmeldinger og ængstelige børn. Et forslag, som vi simpelthen ikke fatter er fremlagt. Det handler selvfølgelig om tilslutningsanlægget i Kastrup, hvor vi bor.

I relation til en evt. Østlig Ringvej, så er vores hjem placeret tæt på det eksisterende tilslutningsanlæg til Øresundsmotorvejen og derfor er vi dagligt vidende til, hvordan trafikken flyder. Dels på Amager Strandvej, dels ved kystvejen til og fra Dragør og selvfølgelig også på Øresundsmotorvejen. For os er det nødvendigt med en afklaring nu!

### **Fremtidige trafikmønstre og verdenssituation skal balanceres med hurtig afklaring**

Vi er klar over, at I og vejdirektoratet har lavet flere trafikfremskrivninger for, hvordan trafikken bevæger og udvikler sig i fremtiden. Disse fremskrivninger er selvfølgelig indbygget med en masse forbehold og det er klart, at den nuværende situation med energikrise er et element, der ikke er indbygget. Det ved I meget bedre end os. Men der skal ikke meget viden om, hvordan stigende energipriser, høj inflation og kommende arbejdsløshed influerer på vores forbrug og dermed også vores trafikmønstre. Samtidigt er vi samfundsmæssigt i gang med et generationsskifte, hvor ungdommen i den grad bekymrer sig om vores klodes ressourcer og det ressourceforbrug, vi har på nuværende tidspunkt. Så der er rigtig mange holdninger til, hvad der er de gode løsninger på lang sigt.

Men tilbage til jeres fremskrivninger – netop fordi det er en model, så er det klart, at uanset, om en Østlig Ringvej etableres eller ej, så har vi brug for en **hurtig afklaring** ift. de 10 familier, som lige nu lever med udsigt til en tåbelig ekspropriation. Tåbelig, fordi der findes alternativer og fordi vi ikke kan se, hvordan den rampe er sammentænkt med en evt. Østlig Ringvej, som jo har været på tale i flere år. Udover de 10 familier, så er faktum at hele vores grundejerforening samlet set lider under to tidligere ekspropriationer, og den usikkerhed, som vi endnu engang står med. Det er opslidende og nedbrydende! – Kan vi nogen sinde sælge vores hjem, hvis vi risikerer hvert 20.-30. år at få taget en bid af vores naboer? – Hvad hvis vi ikke kan betale vores naturgasregninger? Hvad med familien, hvor faren gik bort i sommers og efterlod mor med tre børn, som nu skal sælge deres hjem. – Kan de det? Spørgsmålene er stadigvæk mange – særligt dem om, hvorfor I i første omgang sætter os i denne situation, når I selv har udarbejdede andre løsninger. – Hvor er etikken?

Vi har oplevet, at Kastrup i den grad er inddraget til infrastruktur, der kunne have været organiseret bedre fx med nedgravning af både metro og motorvej. De færreste husker, at vi naboer var bosat her før både lufthavn, motorvej og metro. Og netop derfor, så siger vi STOP. Vi

vil ikke mere. Vi vil leve her, vi vil respekteres, og vi vil vide, at vores stat (både jer Sund og Bælt, Vejdirektoratet, Lufthavnen og vores kommune) værner om vores liv og sundhed. Det betyder, at vi vil have ordentlige løsninger, som er sammenhængende og bæredygtige i den forstand, at vi naboer og den natur, der findes her respekteres og beskyttes.

### **En rigtig bæredygtig løsning i Kastrup er alfaomega**

Vi ved, at vejdirektoratet allerede har lavet en foranalyse på Østlig Ringvej, og deraf fremgår det, at hvis ringvejen føres i vandet, så ligner det skitserede tilslutningsanlæg til forveksling et af de forslag, som projektet om Øresundsmotorvejen har fravalgt at arbejde videre med – nemlig TSA15/16 D eller TSA15/16 E. Endda forslag der er langt billigere, og som ikke er nær så indgribende en kumulativ påvirkning af lokalområdet. Det faktum medbragte vi ved borgermødet 26. september, hvor vi ligeså adresserede, at vi har brug for en officiel udmelding om, at **der aldrig igen vil ske ekspropriationer i Kastrup**, så vi kan få vores livskvalitet tilbage.

I tilfælde af at en Østlig Ringvej etableres, vil vi her benytte lejligheden til at spørge om, hvordan I vil sikre, at vi ikke udsættes for støjgener? Vi spørger fordi støj er væsentlig farligere end hidtil antaget. Vi lever i et støjplaget område, og derfor er det nødvendigt at påpege, at selv en lille forandring i negativ retning, har ekstreme menneskelige konsekvenser! Vi har i de senere år i den grad være plaget af en slidt asfalt på Øresundsmotorvejen og derfor mener vi, at det eneste rigtige er at overdække hele motorvejsstrækningen, sådan at tilkoblingen af Østlig Ringvej føres ind i en overdækket Øresundsmotorvej i retningen mod København. Vi ser gerne at farten sænkes til 80 km/t eller 90 km/t og at støjvolden indtil overdækning af motorvejen tilføres et støjhegn øverst på volden, da vi har udsigt til endnu mere trafik både med den nye jernbanestation og caro-transport fra lufthavnen samt lastbilerne, der pt. kører langs Amager Strandvej, når de skal til Prøvestenen. Vi mangler i øvrigt fortsat 36 træer, som tragisk nok blev fældet på støjvolden i sommeren 2019 og netop derfor mener vi, at en midlertidig løsning vil være at tilføre volden et støjhegn.

Nedenfor ses en skitse af tilslutningsanlægget i Kastrup ved etablering af Østlig Ringvej i vandet, hvor gul markerer overdækning. Det er en overdækning, som følger hele Øresundsmotorvejen mod Amagermotorvejen.



Denne illustration af tilslutning fra havnetunnel til Øresundsmotorvejen er fra Vejdirektoratet og i vores øjne, vil det være fornuftigt at kigge på, om der generelt skal laves en rundkørsel i stedet. Vi ved, at I har modtaget et meget fornuftigt bud på, hvordan dette kan se ud.

Derudover vil vi fremhæve, at vi er rigtig mange brugere af Gammel Kastrup Havn og I/S Broforeningen, og derfor er det nødvendigt at bibeholde begge havne, hvoraf den ene er fredet. Ved etablering af en kunstig Ø som kobling ml. Østlig Ringvej og Øresundsmotorvejen er det afgørende, at der tages højde for de vandaktiviteter, der eksisterer i de to havne uden, at det giver fremtidige gener for sejlads og fiskeri.

Hvis vores input giver anledning til spørgsmål, stiller vi altid op til dialog, da vi ved at det er igennem dialog, at de bedste løsninger skabes, og vi har brug for de bedste løsninger, så vi kan ændre historien her på Amager, hvor vi tidligere har set knap så gode løsninger ift. både anlæggelsen af Øresundsmotorvejen, Metroen og Jernbanen. Nu er tiden inden til at vi tænker på, hvordan Amager skal forblive beboelig i fremtiden, og derfor er der brug for koordinering mellem projekterne og dialog med os, der lever her.

På vegne af beboer Ny Kastrup  
Cirkeline Martinussen

Sund & Bælt  
Vester Søgade 10  
1601 København V

26.10.2022

### Høringssvar til 'Idefasehøring for miljøvurdering af metrolinje M5'

Skanska har med interesse læst 'Ideoplæg - Indledende dialog og idefase' i forbindelse med miljøvurderingen af Østlig Ringvej.

Skanska Danmark A/S ejer ca. 287.000 m<sup>2</sup> grundareal i Kløverparken. Skanska er dermed den næststørste private grundejer indenfor området Københavns Østhavn. Herudover ejer Skanska A/S ca. 45.000 m<sup>2</sup> byggeret og den private havn i Scanport-området i nærhed til tilslutningsanlægget ved Amagermotorvejen i Tårnby Kommune.

Skanska er fortalende for løsning Ø4, som den beskrives i forundersøgelsen, da denne løsning har de største positive effekter, og de mindste påvirkninger i lokalområdet.

I forhold til det videre arbejde med Østlig Ringvej har Skanska følgende kommentarer:

- Der bør arbejdes med en løsning, hvor der sikres et afkørselsanlæg på Prøvestenen.
- Det bør undersøges, hvordan vandkvaliteten og forhold relateret til stormflod bedst håndteres ved Østlig Ringvejs tilslutning til Amager Motorvejen.

Herunder er ovenstående pointer nærmere beskrevet. Skanska uddyber gerne høringssvaret yderligere, hvis der er ønske om det.

#### Afkørselsanlæg på Prøvestenen

Skanska ønsker, at der i forbindelse med opførelsen af Østlig Ringvej sikres placering af et afkørselsanlæg på Prøvestenen, som beskrevet i løsning Ø4.

Afkørselsanlægget på Prøvestenen vil:

- Aflaste Amager Strandvej og skabe et bedre lokalmiljø ved Fingerplanens grønne kile langs Amagers østkyst.
- Danne en ny adgangsvej til de centrale dele af Amager og Indre By, hvorved centrale vejforløb aflastes.
- Sikre at tungtrafik til og fra Prøvestenen ikke kører gennem boligområder.

Set i forhold til omkostningerne til Østlig Ringvej, er det en kortsigtet løsning at spare anlægget på Prøvestenen væk, når en stor del af de positive effekter - særligt for de allerede udbyggede områder - opnås netop ved dette anlæg.

For Kløverparken, der er Skanskas område, vil et afkørselsanlæg på Prøvestenen gøre det muligt at udvikle området til et blandet bolig- og erhvervsområde, da afkørselsanlægget vil gøre Kløverparken mere attraktiv som erhvervsområde.

**Tilslutningsanlæg ved Amager**

Af forundersøgelsen af Østlig Ringvej fremgår det, at forhold omkring vandkvaliteten i bugten, der skabes mellem Amager og den nye halvø hvor Østlig Ringvej og Amagermotorvejen forbindes, skal undersøges.

Det er vigtigt at dette forhold undersøges, og herunder, hvordan etableringen af den nye halvø vil påvirke opstuvning af havvand i forbindelse med stormflod. Særligt i forhold til om vand ved en stormflod fra nord risikerer at blive presset ind i bugten og oversvømme arealer i nærheden af den.

Skanska ønsker, at den konkrete placering af halvøen undersøges. Herunder om en placering nærmere nedkørslen til Øresundstunnellen vil være at foretrække frem for den tidligere skitserede.

Vedrørende selve placeringen er det Skanskas holdning, at følgende bør overvejes:

- Forhold ved stormflod i bugten mellem Amager og halvøen
- Forhold angående vandudskiftning i bugten mellem Amager og halvøen
- Visuelle forhold fra Amagers Østkyst
- Trafikale forhold angående afstand til tilslutningsanlæg ved Amager Strandvej

Med venlig hilsen  
Skanska A/S & Skanska Danmark A/S



Peter Nymann-Jørgensen  
Administrerende Direktør



Daniel Bro Kristensen  
Forretningsudvikler



Sund &amp; Bælt

[idefase@oestligringvej.dk](mailto:idefase@oestligringvej.dk)31. oktober 2022  
D22-738071

### Idéfase - forslag til den kommende miljøkonsekvensvurdering

BIOFOS Lynettefællesskabet A/S har med interesse læst idéoplægget til den planlagte Østlig Ringvej offentliggjort den 5. september 2022. Parallelt med idéoplægget til Østlig Ringvej er der fra Københavns Kommune udsendt høringsmateriale til idéoplæg vedr. ny mulig metrolinje M5. BIOFOS har grænseflader til begge projekter, ligesom til det igangsatte projekt Lynetteholm, og dette høringssvar kan derfor ikke ses isoleret. BIOFOS skal derfor opfordre til, at BIOFOS høringsvar vedrørende ny mulig metrolinje M5 og Østlig Ringvej ses som en helhed (BIOFOS høringssvar vedrørende ny mulig metrolinje M5 er vedhæftet).

#### Udløb fra renseanlæggene Lynetten og Damhusåen

I idéoplægget er skitseret en linjeføring for Østlig Ringvej på den østlige side af Amager. Det fremgår desuden, at anlægget udføres som en sænketunnel. Som følge heraf må BIOFOS konstatere, at Østlig Ringvej kommer til at krydse udløbsledningerne fra to af BIOFOS' anlæg; Renseanlæg Lynetten og Renseanlæg Damhusåen.

Renseanlæggene håndterer spildevand fra et opland med ca. 1 mio. indbyggere og et stort antal virksomheder i hovedstadsområdet, og anlæggene varetager dermed en overordentlig vigtig samfundsmæssig funktion. Det rensede spildevand føres til Øresund via udløbsledningerne. Udløbsledningen fra Renseanlæg Damhusåen ejes af HOFOR, men benyttes af BIOFOS.

Det fremgår ikke af idéoplægget, hvordan krydsningen i givet fald skal gennemføres. Om overhovedet muligt bør det tilstræbes at anlægge Østlig Ringvej uden at påvirke udløbsledningerne.

En eventuel omlægning af udløbsledningerne, såfremt den er uundgåelig, må nødvendigvis gennemføres med renseanlæggene i fuld funktion.

Omlægning af ledningerne fra Renseanlæg Lynetten med tværsnit på 2 stk. x 1,8 meter og ledningen fra Renseanlæg Damhusåen med et tværsnit på 1,4 meter, vil medføre betydelige omkostninger, og myndighedsbehandlingen forbundet med en eventuel fornyet udledningstilladelse er både omfattende, tidskrævende og forbundet med risici. Hvis ledningerne tages ud af drift, forventer BIOFOS, at det vil være nødvendigt at udlede rensed og delvist rensed spildevand lokalt og kystnært i den periode, hvor etableringen af Østlig Ringvej pågår, og indtil nye udløbsledninger er etableret. For Renseanlæg Lynetten vil det kunne påvirke bl.a. påvirke badevandskvaliteten i ho-

vedstadsområdet, og for Renseanlæg Damhusåen vil udledningen ske til vandområdet Kalvebodderne, som er et Natura 2000-område. Dette vil bl.a. kræve en miljøgodkendelse. Hvis kystlinjen eller havbundens terræn omkring udløbspunktet ændres, forventes det at ændre på opblandingsforholdene for udledningen, hvilket kan få miljøkonsekvenser.

Udløbsledningerne kan ikke omlægges uden nøje planlægning og koordinering. BIOFOS opfordrer til, at eventuelle omlægninger af BIOFOS' anlæg og afledte myndighedsgodkendelser tænkes ind i projektet så tidligt som muligt. Da udløbsledningerne fra Renseanlæg Lynetten endvidere er påvirket af etableringen af Lynetteholm, skal BIOFOS opfordre til, at der sker en koordinering mellem projekterne, så eventuelle omlægninger og forlængelser af udløbsledningerne foretaget af hensyn til Lynetteholm ikke skal ændres igen af hensyn til Østlig Ringvej.

Hvis myndighederne vurderer, at der er tale om, at anlæg/omlægning af en eller flere udløbsledninger er en kumulativ aktivitet, bør miljøkonsekvenser særligt i anlægsfasen indgå i den samlede miljøkonsekvensvurdering.

BIOFOS vurderer, at en eventuel omlægning af udløbsledningerne kan medføre betydelige omkostninger afhængig af den valgte løsning. Det er ikke rimeligt at pålægge spildevandskunderne i hovedstadsområdet denne omkostning, og omkostningerne til omlægningen må derfor være BIOFOS uvedkommende. BIOFOS skal kraftigt opfordre til, at omkostninger til omlægninger på renseanlægget indeholdes i budgettet for Østlig Ringvej.

Hvis der stadig planlægges for linjeføringer med rampeanlæg til eller på Refshaleøen, skal vi gøre opmærksom på, at der pågår en proces om den fremtidige placering af renseanlæg i Hovedstadsområdet. Et af scenarierne er, at Renseanlæg Lynetten forbliver på sin nuværende lokation. Såfremt der planlægges med landanlæg, der placeres på BIOFOS' matrikel, kan BIOFOS' muligheder for at udbygge renseanlægget for at leve op til fremtidige kapacitetsudvidelser og krav om rensning for nye stoffer som PFAS o.l. blive vanskeliggjort og fordyret.

BIOFOS opfordrer til, at Sund & Bælt iværksætter et afklaringsprojekt med henblik på at finde den rigtige tekniske løsning for begge udløbsledninger. Dette med involvering af BIOFOS og HOFOR. BIOFOS stiller sig gerne til rådighed med at kvalitetssikre eventuelle tekniske løsningsforslag.

Høringssvaret er desuden sendt til efterretning til HOFOR.

Med venlig hilsen

Dan Fredskov  
Plan- og projektchef





Københavns Kommune  
blivhoert.kk.dk

31. oktober 2022  
D22-748754

### **Idéfase - forslag til den kommende miljøkonsekvensvurdering**

BIOFOS Lynettfællesskabet A/S har med interesse læst idéoplægget til ny mulig metrolinje M5 offentliggjort den 5. september 2022. Parallelt med idéoplægget til ny mulig metrolinje M5, er der udsendt høringsmateriale til idéoplæg vedr. Østlig Ringvej. BIOFOS har grænseflader til begge projekter, ligesom til det igangsatte projekt Lynetteholm, og dette høringssvar kan derfor ikke ses isoleret. BIOFOS skal derfor opfordre til, at BIOFOS høringssvar vedr. Østlig Ringvej og ny mulig metrolinje M5 ses som en helhed (BIOFOS høringssvar vedr. Østlig Ringvej er vedhæftet).

#### **Grænseflader til renseanlæg Lynetten**

I idéoplægget er skitseret to linjeføringer for en kommende metrolinje M5. M5 Lilla og M5 Orange linjeføres begge som borede tunneller frem til Refshaleøen, hvor linjeføringen føres som en højbane med stationerne over jorden.

Med baggrund i tegningerne i høringsmaterialet, er det BIOFOS opfattelse, at linjeføringen for M5 Orange krydser ind over BIOFOS' matrikel i den sydøstlige del af matriklen.

BIOFOS skal gøre opmærksom på, at der pågår en proces om den fremtidige placering af renseanlæg i Hovedstadsområdet. Et af scenarierne er, at Renseanlæg Lynetten forbliver på sin nuværende lokation. Såfremt der planlægges med landanlæg, der placeres på BIOFOS' matrikel, kan BIOFOS' muligheder for at udbygge renseanlægget for at leve op til fremtidige kapacitetsudvidelser og krav om rensning for nye stoffer som PFAS o.l. blive vanskeliggjort og fordyret.

Det fremgår ikke af idéoplægget, hvordan krydsningen i givet fald skal gennemføres. Om overhovedet muligt bør det tilstræbes, at linjeføringen fortsættes som en boret tunnel helt frem til Lynetteholm, så en sikker drift af renseanlægget prioriteres.

Fastholdes linjeføringen, skal BIOFOS gøre opmærksom på, at omkostninger til nødvendige ombygninger på Renseanlæg Lynetten kan være både tidskrævende som følge af myndighedsbehandling og miljøgodkendelse, ligesom det kan være overordentligt omkostningstungt. Det er ikke rimeligt at pålægge spildevandskunderne i hovedstadsområdet en omkostning som konsekvens af etablering af ny metrolinje, og omkostningerne må derfor være BIOFOS uvedkommende. BIOFOS opfordrer til at omkostningen indeholdes i budgettet for ny metro. BIOFOS stiller sig gerne til rådighed med at kvalitetssikre eventuelle tekniske løsningsforslag.

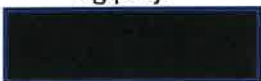
Hvis linjeføringen for M5 Orange fastholdes, og M5 Orange bliver en realitet, kan BIOFOS foreslå et såkaldt "mageskifte", hvor BIOFOS som erstatning for det areal en ny metro vil optage, får stillet et tilsvarende areal til rådighed ved nordøstlige del af BIOFOS' matrikel. Dette mageskifte kunne i givet fald ske med By & Havn, der er ejer af naboarealet til renseanlægget. Dette vil sikre BIOFOS mulighed for at udvide rensekapaciteten i fremtiden, samtidig med at BIOFOS skal sikre cirkulær økonomi, ressourceudnyttelse og grøn energi til hovedstadsområdet.

Renseanlæg Lynetten modtager spildevand fra et opland med ca. 1 mio. indbyggere og et stort antal virksomheder i hovedstadsområdet, og anlægget varetager dermed en overordentlig vigtig samfundsmæssig funktion. Ændringer på renseanlægget må nødvendigvis udføres med anlægget i fuld drift og kan ikke udføres uden nøje planlægning og koordinering. BIOFOS opfordrer til, at eventuelle omlægninger af BIOFOS' anlæg og afledte myndighedsgodkendelser tænkes ind i projektet så tidligt som muligt.

Høringssvaret er desuden sendt til efterretning til By & Havn.

Med venlig hilsen

Dan Fredskov  
Plan- og projektchef



## Høringssvar, idéfase VVM Østlig Ringvej

Carbon Capture Cluster Copenhagen (C4) har med interesse læst idéfaseoplægget til VVM for Østlig Ringvej.

Kredsen bag C4 favner mange interesser og selskabsformer, og flere af medlemmerne sender derfor også et selvstændigt høringssvar, som varetager deres respektive interesser. C4's høringssvar fokuserer alene på de fælles interesser.

Danmarks klimaambitioner indeholder ambitioner om at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen gradvist frem mod 2050, hvor Danmark skal være klimaneutral. C4 noterer sig, at det er væsentligt, at de anlægsinitiativer der udføres frem mod 2050 ikke skal modvirke, at Danmark kan opnå klimaambitionerne.

Det er en væsentlig del af Danmarks klimaambitioner, at der skal indfanges betydelige mængder CO<sub>2</sub> fra store punktkilder, og at denne CO<sub>2</sub> skal lagres eller anvendes til grønne brændstoffer. Der er allerede afsat over 36 mia. kr. i statslig finansiering, så der kan indfanges 3,2 mio. ton CO<sub>2</sub> om året i 2030 og herefter. Frem mod 2050 forventes yderligere CO<sub>2</sub>-fangst på markedsvilkår i forbindelse med at efterspørgsel efter CO<sub>2</sub> til grønne brændstoffer stiger og der på EU-niveau indføres en negativ kvotepris for CO<sub>2</sub>, der lagres i undergrunden.

Medlemmerne af C4 har en samlet ambition om at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen i hovedstaden med op til 3 mio. ton om året ved hjælp af CO<sub>2</sub>-fangst og støtter hermed op om statens klimamålsætninger. Hvis det skal være muligt at nå både statens og C4's klimamålsætninger, er det væsentligt, at de fysiske rammebetingelser ikke modvirker målsætningerne. København er det bedste sted at fange CO<sub>2</sub> i Danmark, da punktkilderne er store og ligger meget tæt. Hermed vil det blive mere omkostningseffektivt at fange CO<sub>2</sub>, men det kræver at denne CO<sub>2</sub> kan udskibes fra havneanlæg.

På verdensplan forventes betydelig CO<sub>2</sub>-fangst og lagring. FN's klimapanel, IPCC, har således vurderet, at der bliver behov for at lagre op til 20 milliarder ton CO<sub>2</sub> om året i 2060 fra biologiske kilder (typisk fra træ, halm, affald, biogasproduktion m.v.). Herudover vil der også blive behov for at lagre fossil CO<sub>2</sub>. CO<sub>2</sub> bliver altså et produkt, som skal flyttes rundt i verden fra punktkilder til brændstofproducenter og lagringssteder. Sker dette ikke, bliver det ikke muligt at nå målsætningen om at temperaturen maksimalt må stige 1,5 grader ved udgangen af dette århundrede.

København ligger helt centralt i en kommende CO<sub>2</sub>-transportkæde. CO<sub>2</sub> fra landene omkring Østersøen kan ikke i særlig høj grad lagres lokalt og tilgangen til vindmøllestrøm vil være begrænset. Derfor er der behov for, at CO<sub>2</sub> kan transporteres væk fra Østersølandene og hen til områder, hvor CO<sub>2</sub> kan lagres eller anvendes. CO<sub>2</sub>-mængderne kan blive meget store, og den industri der opbygges rundt om, kan meget vel blive placeret i København, hvis rammerne er til det. Derfor er det væsentligt for C4, at Østlig Ringvej ikke kommer til at modvirke denne udvikling.



## Indspil til idéfasehøring af Østlig Ringvej

Når Østlig Ringvej skal projekteres, er det væsentligt for C4, at Danmark og nabolandenes ambitioner for CO<sub>2</sub>-fangst ikke fordyres. Det vil være godt for både samfundsøkonomi og selskabsøkonomi.

### Påvirkning af skibstrafik i anlægsfasen

I anlægsperioden vil der være behov for at transportere CO<sub>2</sub> til og fra havnene i København, herunder havnene på Prøvestenen og Kraftværkshalvøen. Det vil ikke være praktisk muligt at anvende forskellige piers til CO<sub>2</sub>-transport i anlægsperioden, og det er derfor nødvendigt, at der findes en løsning hvor der er skibsadgang i hele anlægsperioden til den eller de relevante kajer. I forbindelse med udarbejdelsen af VVM'en indgår C4 og C4's medlemmer gerne i en nærmere dialog, der sikrer fuld adgang i hele anlægsperioden.

### Tilstrækkelig dybde på lang sigt

Med op til 3 mio. ton CO<sub>2</sub> fra Københavnske punktkilder og indskibning fra punktkilder i Østersøområdet, vil der på blive behov for betydelig kapacitet til CO<sub>2</sub>-transport ind og ud af København. I den forbindelse er det væsentligt, at der sikres tilstrækkelig dybde til at modtage tankskibe, der modsvarer behovet.

Etableringen af en Østlig ringvej som sænketunnel vil umuliggøre, at havnene på indersiden efterfølgende uddybes til større skibe end oversiden af tunnelen. Det er forventningen, at der ved Prøvestenen og/eller kraftværkshalvøen vil skulle modtages skibe med en kapacitet på 40.000 m<sup>3</sup> CO<sub>2</sub>. Disse skibe forventes at have en dybgang på 12,7 meter, hvilket er mere end dybden i dag.

C4 vurderer på baggrund af dialog med branchen, at der bør skabes mulighed for indsejling med skibe, der kan tage betydelig kapacitet, eventuelt også mere end 40.000 m<sup>3</sup>. En vurdering af den konkrete maksimale dybde bør indgå i VVM'en, da Østlig Ringvej ellers kan stå i vejen for håndteringen af en væsentlig del af Danmarks klimamålsætninger.

### Plads til CO<sub>2</sub>-fangstanlæg og -infrastruktur

Fangst af CO<sub>2</sub> er pladskrævende. Muligheden for at udbygge havneområdet mod øst, kan muliggøre etableringen af nødvendig infrastruktur til CO<sub>2</sub>-fangst og -transport, samt muliggøre etableringen af kajanlæg med tilstrækkelig dybde på ydersiden af Østlig Ringvej.

I VVM-redegørelsen bør det vurderes, hvordan man undgår, at en Østlig Ringvej som sænketunnel begrænser opfyld mod øst for at få plads til flere skibskajer, CO<sub>2</sub>-infrastruktur til opbevaring af CO<sub>2</sub> samt CO<sub>2</sub>-fangstanlæg.



### **CO<sub>2</sub>-rør mellem Danmark og Sverige**

Der er stor interesse i Sydsverige for at etablere fælles CO<sub>2</sub>-rørinfrastruktur, så CO<sub>2</sub> prisbilligt kan transporteres til PtX-produktion og CO<sub>2</sub>-lagre i Danmark. Det vil være oplagt, at disse rør går i land ved kraftværkshalvøen eller Prøvestenen, da der her er mulighed for at etablere de tekniske anlæg der skal til for at modtage CO<sub>2</sub>.

Det bør i VVM-redegørelsen undersøges i hvilket omfang etablering af Østlig Ringvej besværliggør etablering af grænseoverskridende CO<sub>2</sub>-infrastruktur samt om en eventuel Østlig Ringvej kan forberedes til krydsning af et CO<sub>2</sub>-rør

## Danske Havnenshøringssvar til Idefasehøringen af en ny Østlig Ringvej

31. oktober 2022

Danske Havne kvitterer hermed for muligheden for at afgive høringssvar til Idefasehøringen af en ny Østlig Ringvej. Høringssvaret fokuserer på de forhold i projektet, som har/kan have betydning for de omkringliggende erhvervshavnefaciliteter.

- **Skibstransport er ofte at foretrække** fremfor transport på vejene og erhvervshavnene bliver i stadig højere grad moderne industriklynger, der samler de forretningsområder, som Danmark er førende på, og som betyder allermest i den grønne omstilling. Derfor er det afgørende, at infrastrukturprojekter understøtter udviklingen af Danmarks erhvervshavne og ikke begrænser havnedriften.
- **Forbedret logistik.** En ny Østlig Ringvej har potentiale til at forbedre logistikken til og fra virksomheder og havne i området. Særligt vil en evt. til- og frakørsel på/ved Prøvestenen Erhvervshavn, som drives af Copenhagen Malmö Port (CMP), kunne lette fragten af tungt og/eller farligt gods derfra, som sejles ind/ud. Det kan også være råstoffer og materialer, som skal fragtes videre ind til brug i byen, eller ud til behandling på Prøvestenen.
- **Fortsat frie sejlrender.** I både ringvejens anlægs- og driftsfase bør det sikres, at adgangen til havneområdet Prøvestenen, og de øvrige havnefaciliteter i København ikke belastes, eller får vanskeliggjort uddybninger og moderniseringer af kajanlæg mv., som skal sikre en effektiv drift.
- **Fremtidssikring.** Ved i planfasen at tilgodese både fremtidig logistik, generel mobilitet og byens, havnens og lufthavnens behov for oplag af materialer, brændstoffer, og på sigt CO<sub>2</sub> og e-fuels, kan der skabes en god fremtidssikring af havneområdet, og dets funktioner i en klimaneutral og voksende by.
- **Kritisk infrastruktur.** Københavns erhvervshavne er kritisk infrastruktur af national interesse for forsyningssikkerhed, og derfor er kommunen som planmyndighed, bl.a. jf. planloven og tydeliggjort i den politiske aftale af 15. juni 2022, forpligtet til at beskytte både havnens nuværende og fremtidige væsentlige aktiviteter.
- **Pladsproblemer på Prøvestenen.** Prøvestenen Erhvervshavn er allerede i dag et travlt sted, med mange virksomheder, som nyder godt af og/eller er helt afhængige af den unikke placering. Begge idéhøringer om M5 og Østlig ringvej har kik på Prøvestenen, som areal til omfattende anlægsaktiviteter i anlægs-/driftsfasen. Danske Havne er bekymret for, at der ikke vil være plads nok. Prøvestenen har en unik placering i forhold til

de særlige godstyper, som ind- og udskibes samt opbevares der. Herfra sker bl.a. den primære brændstofforsyning af lufthavnen.

- **Kompenserende arealer.** Danske Havne peger på baggrund af ovenstående på muligheden for at udvide Prøvestenens areal udad med opfyld, som erstatning for de arealer, som evt. inddrages som del af byudviklingsplanerne, permanent eller midlertidigt.
- **Fortsat tæt inddragelse** af vigtige aktører i den fortsatte planlægning, fx i forhold til de rent konkrete forhold, som der skal tages hensyn til, fx i områdets erhvervsmæssige havnefaciliteter, er afgørende i den videre planproces. Så borgernes, erhvervslivets, og havnenes fremtidige behov sikres i videst mulige omfang.

Der henvises i øvrigt til høringssvar fra Copenhagen Malmö Port (CMP), der driver erhvervshavnen i København, bl.a. vedrørende faktuel uddybende forklaring af de konkrete forhold og praktiske udfordringer på Prøvestenen.

Venlig hilsen

Camilla Rosenhagen

Danske Havne

Amager, 31. oktober 2022

## Miljøpunkt Amagers svar til idefasehøring vedr. Østlig Ringvej

Et af indsatsområderne for Miljøpunkt Amagers arbejde er 'Ren luft', herunder luftkvalitet på Amager, mobilitet i hverdagen og klimaneutral transport. Miljøpunktet ønsker, at der gennemføres en grundig trafikanalyse af konsekvenserne for hele Nordøstamager med og uden en afkørsel ved Prøvestenen. Desuden ønsker miljøpunktet en undersøgelse af de trafikale konsekvenser ved forskellige til/afkørselsmuligheder ved Prøvestenen, fx forgrening af til-/afkørsel eller andet som evt. kan reducere trafikbelastningen i området.

En afkørsel på Prøvestenen vil betyde mere trafik i Nordøstamager, hvilket vil få stor indflydelse på hele miljøet i området. En evt. afkørsel på Prøvestenen vil kræve en grundig analyse og etablering af en overordnet trafikplan og anlæg af nye gennemkørende veje på Nordøstamager. Analysen skal tillige indeholde en grundig analyse samt løsning på, hvor og hvordan der etableres sikre cykelveje fra Nordøstamager til centrum. Analysen skal blandt andet besvare:

- hvad øget trafik fra afkørslen på Prøvestenen vil betyde for trafikbelastningen på Christmas Møllers Plads og hele Nordøstamager
- hvad betydningen er for Amager Strandvej, hvor der i dag er meget tung trafik
- hvad betydning det vil få for Nordøstamager Skole. Der er allerede store problemer med tung trafik på Uplandsgade
- hvordan en Østlig Ringvej kan belaste området ved Nordøstamager mindst muligt
- om en Østlig Ringvej kan kombineres med stormflodssikring

Miljøpunkt Amager ønsker en analyse af konsekvenserne af anlægsfasen for vandmiljøet, det marine plante- og dyreliv og den fredede kystnære natur i Strandparken.

Miljøpunkt Amager bifalder at tunnelelementerne sejles hertil, men der vil stadig skulle være arbejdsplads på land. Der bor mange borgere tæt ved Amager Strand, og der er mange københavnere, der dagligt benytter Amager Strand til sport og rekreative aktiviteter på/i vandet og på land året rundt. Det er derfor vigtigt, at der tages mest muligt hensyn til borgernes brug af strandparken.

Siden foråret 2021 har Miljøpunkt Amager samarbejdet med Prøvestenens Natur- og Fritidsforening og Amager Øst Lokaludvalg om at formidle (natur)kvaliteterne ved Prøvestenen Syd. Miljøpunktet håber at en evt. afkørsel ved Prøvestenen ikke forringer dette rekreative område.

Venlig hilsen

Dorte Grastrup-Hansen  
Centerleder  
Miljøpunkt Amager

Kvarterhuset  
Jemtelandsgade 3, 4. sal  
2300 København S  
miljopunkt-amager.dk  
post@miljopunkt-amager.dk

Modtager: Sund & Bælt Holding A/S  
Afsender: HOFOR A/S

## Høringssvar til idéfasehøring for Østlig Ringvej fra HOFOR A/S

Sund & Bælt har igangsat en idéfasehøring for Østlig Ringvej. I den forbindelse fremsender HOFOR nærværende høringssvar.

Der fremsendes én samlet kommentering for alle de forsyningsselskaber, der administreres af HOFOR A/S. Notatet indeholder særlige opmærksomhedspunkter vedr. HOFORs eksisterende og planlagte forsyningsinfrastruktur, som HOFOR finder det relevant at gøre opmærksom på i denne tidlige fase. Kommenteringen er således ikke en udtømmende oversigt over evt. forsyningsmæssige konfliktpunkter, som kan opstå ifm. den kommende linjeføring, men afgrænset til de mest centrale og kritiske forhold, herunder:

- Østlig Ringvej bør ikke begrænse Amagerværket og Kraftværkshalvøens fortsatte drift og fremtidige udviklingsmuligheder som kritisk knudepunkt i forsyningen af Hovedstadsområdet
- Anlægsarbejdet ifm. Østlig Ringvej skal tage hensyn til kabelkorridorerne tilknyttet havvindmølleparkerne Middelgrunden og Nordre Flint
- Forslaget til Østlig Ringvej krydser eller kan påvirke en række store, kritiske spildevandsledninger og der er behov for dialog herom

På baggrund af de mange snitflader mellem en kommende Østlig Ringvej og HOFORs eksisterende og kommende forsyningsinfrastruktur opfordres til en snarlig og rettidig dialog mellem HOFOR og Sund & Bælt.

## Indhold

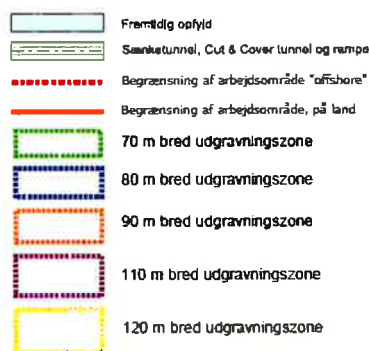
|                                                                                  |   |
|----------------------------------------------------------------------------------|---|
| Foreslået linjeføring for Østlig Ringvej .....                                   | 2 |
| Østlig Ringvej og fremtidig forsyningsinfrastruktur af byudviklingsområder ..... | 2 |
| Kraftværkshalvøen nu og i fremtiden .....                                        | 3 |
| Amagerværkets eksisterende drift .....                                           | 3 |
| Fremtidens energisystem på Kraftværkshalvøen .....                               | 4 |
| Havvindmølleparker i Øresund .....                                               | 6 |
| Kritiske spildevandsledninger .....                                              | 7 |

## Foreslået linjeføring for Østlig Ringvej

Kommenteringen baserer sig på den foreslåede linjeføring for en sænketunnel langs Amagers Østkyst med tilslutningsanlæg (TSA) v. hhv. Nordhavn (1), Lynetteholm (2), Prøvestenen (3) og Øresundsmotorvejen (4). Notatet baserer sig på de oplysninger, som fremgår af dokumentet "Idéoplæg – Indledende dialog og idéfase. September 2022" på hjemmesiden [www.oestligringvej.dk](http://www.oestligringvej.dk). Derudover er følgende skitse lagt til grund for kommenteringen.



Billede 1: Skitse over foreløbig linjeføring og tilslutningsanlæg. Kilde: Skitse fra Sund & Bælts orienteringsmøde 26.08.2022



## Østlig Ringvej og fremtidig forsyningsinfrastruktur af byudviklingsområder

Med det planlagte tracé for Østlig Ringvej eksisterer muligheder for at opnå synergi med den fremtidige forsyning af de nye byudviklingsområder for Nordhavn, Lynetteholm, Refshaleøen og (Prøvestenen). HOFORs forsyningsinfrastruktur har ligesom trafikken gavn af ringforbindelser og der kan være et potentiale i at undersøge muligheder for at anlægge et ledningstracé i f.eks. tunnellens servicearealer. Eksempler kunne være vandledninger, sekunda-vandledninger, spildevand, fjernvarme m.m. Der kan være såvel samfundsøkonomiske som miljømæssige fordele ved at samtænke dette.

HOFOR gør opmærksom på, at tracéet for Østlig Ringvej under Nordhavn bør koordineres med planer for krydsende ledningsanlæg til at forsyne kommende byområder i Nordhavn.

## Kraftværkshalvøen nu og i fremtiden

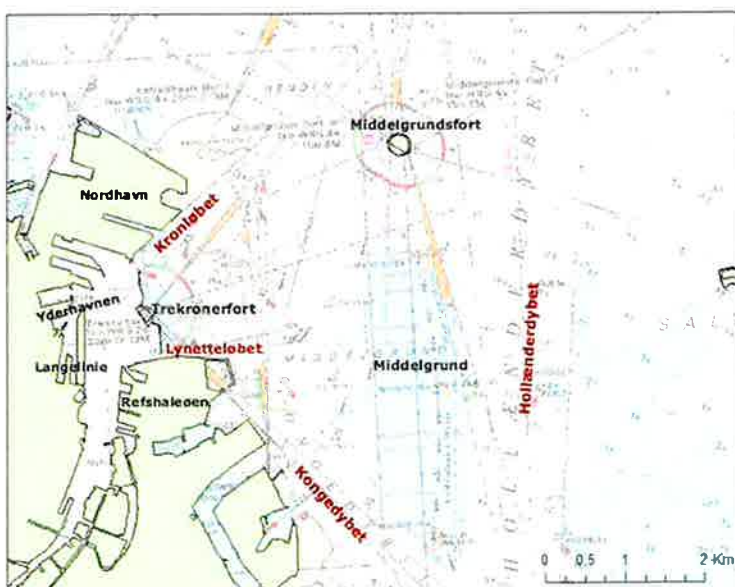
HOFOR lægger vægt på vigtigheden af at sikre Amagerværket og Kraftværkshalvøens fortsatte drift og fremtidige udviklingsmuligheder. Kraftværkshalvøen er et af de få tilbageværende områder i København til tekniske anlæg og Amagerværket har i dag en central funktion for fjernvarmeforsyningen af Hovedstadsområdet. Kraftværkshalvøen som central placering i hovedstadens energisystem forventes at fortsætte i fremtiden i takt med, at en udvikling og omstilling af energisystemet nødvendiggør etablering af nye (pladskrævende) teknologier, der kan udnytte den allerede eksisterende infrastruktur.

## Amagerværkets eksisterende drift

HOFOR bemærker, at det er kritisk, hvis etablering af Østlig Ringvej påvirker Amagerværket placeret på Kraftværkshalvøen. Med produktionsanlæg til el- og fjernvarmeforsyningen har Kraftværkshalvøen i dag en samfundskritisk rolle i forsyningen af energi til Hovedstadsområdet. Følgende forhold er kritiske for driften af el- og fjernvarmeforsyningen og skal derfor indgå i planerne for Østlig Ringvej:

### Sejldybde

I dag anvendes Amagerværkets sydlige kaj til modtagelse af brændsel, og kajen på nordsiden anvendes udover brændsel også til startbrændsel (olie), asketransport mm. Der er planer om kaj med løbende skibstrafik på alle tre sider af Kraftværkshalvøen (nord, syd og øst). Det er kritisk, hvis anlæg af sænketunnelen mindsker dybden i indsejlingen til Amagerværket. Dvs. den nuværende dybde af havbunden skal som minimum opretholdes. Dette gælder for eksisterende sejltreder Kongedybet og Hollænderdybet og indsejlingen til Kraftværkshalvøen syd om Middelgrunden, jf. billede 2.



Billede 2: Vigtige sejltreder for Amagerværkets drift

### *Adgang*

Det er afgørende for Amagerværkets drift og fjernvarmeforsyningen, at skibe med brændsel til enhver tid har fri og uhindret adgang til værket (dette gælder også ifm. arbejder på tunnellen – undersøgelser, byggeri og drift). Adgang skal være mulig ikke blot ud for værket, men også gennem de gængse sejlruiter fra Øresund og frem til værket.

### *Ledninger*

HOFOR ønsker nærmere dialog for at sikre at ledningsforbindelser til og fra kraftværkshalvøen ikke påvirkes af Østlig Ringvej projektet. Disse ledninger omfatter: Ledning for kondensatvand fra Amagerværkets blok 4's røggaskondenseringsanlæg; udledning af overfladevand fra afløbssystemer på værkets område samt højspændingsforbindelse fra Middelgrunden Vindmøllepark til højspændingsbygningen på Amagerværket

Det bemærkes, at andre ledningsejere også har anlæg i området. Det anbefales at inddrage Amager Ressource Center (ARC) og Energinet.

### *Kølevand*

Værket er indrettet med en kølevandskanal til køling af kraftværksblokkenes kondensatorer med havvand. I fremtiden vil kanalen også kunne blive anvendt til havvandsindtag til store varmepumper på værket. HOFOR ønsker, at Sund og Bælt vurderer, om etableringen af tunnellen herunder i anlægsfasen eventuelt kan påvirke flowet til og fra kølevandskanalen.

## **Fremtidens energisystem på Kraftværkshalvøen**

### *Kraftværkshalvøen*

I et langsigtet perspektiv er det vanskeligt at sige præcist hvilke typer af produktionsanlæg, Amagerværket og dets omgivelser skal indstille sig på. Et eksempel er etablering af Carbon Capture anlæg, som i dansk, EU- og FN-sammenhæng understøttes som et af de vigtigste tekniske modsvar til klimaudfordringerne. Amagerværket kan derfor inden for et kort årrække komme til at rumme et sådant anlæg, hvilket i forhold til planerne om Østlig Ringvej betyder at man må indtænke muligheden for en endnu mere intens skibstrafik, nu med nye skibstyper, der sejler med CO<sub>2</sub> på flydende form.

Konkret henledes opmærksomheden på, at der ifølge gældende lokalplan 464 med tillæg nr. 1 for Kraftværkshalvøen er muliggjort en udvidelse af det eksisterende areal mod øst (lilla skravering på billede 3). HOFOR antager, at tracé og byggelinjer for Østlig Ringvej ikke indebærer nogen begrænsninger i værkets handlefrihed og udviklingsmuligheder.

På længere sigt kan en supplerende udvidelse af Kraftværkshalvøen udover den i lokalplanen viste også være en mulighed, såfremt Kraftværkshalvøen skal rumme flere af fremtidens teknologier (eksempelvis varmepumper, større varmeakkumuleringsstanke, carbon capture, brintproduktion, power-to-X, større brændselslagre, vindmøller, solceller mm.). Derfor opfordrer HOFOR til, at muligheden for at overbygge tunnelen med en udvidelse af Kraftværkshalvøen undersøges. HOFOR bidrager gerne hertil.

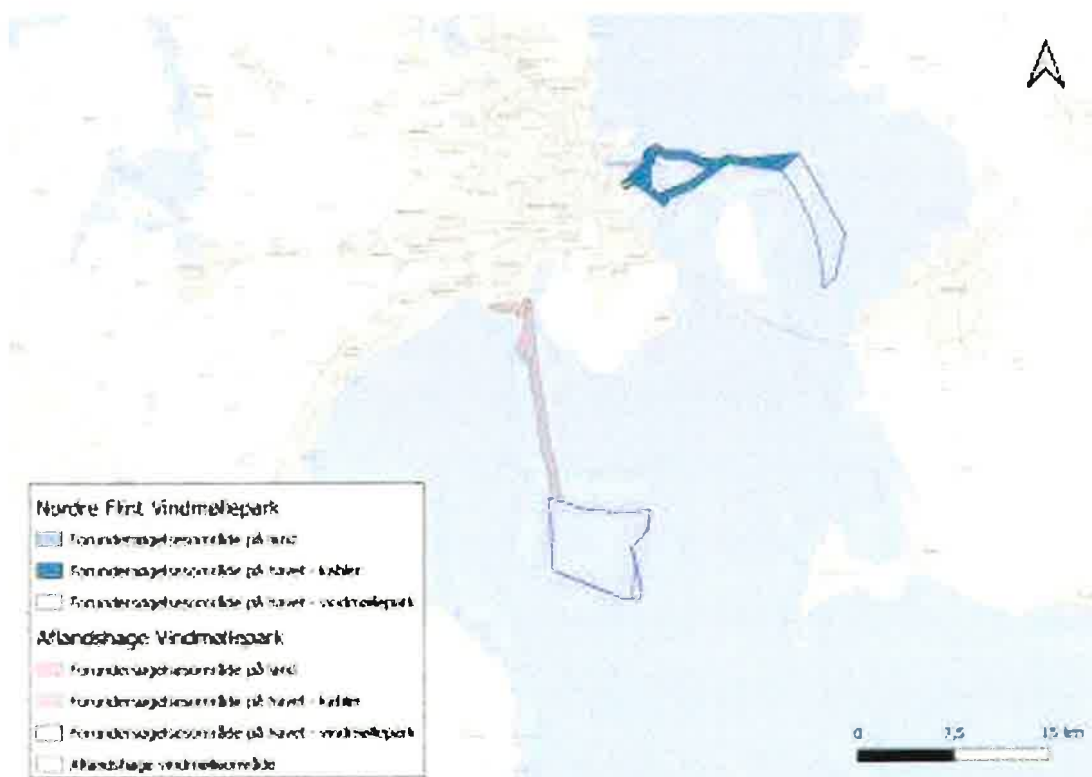
Det bemærkes, at anlæggelse af havnetunnellen umiddelbart under eksisterende havbunds niveau vil forhindre muligheden for fremtidig indsejling med skibe med en større dybdegang end havbunden tillader i dag.

Det er en stor chance for, at Kraftværkshalvøen fortsat i fremtiden vil fungere som knudepunkt for energisystemet i Storkøbenhavn. Det er plausibelt at fremtidens teknologier til udvikling af Københavns energisystem (eksempelvis carbon capture) kan gøre det relevant at kunne modtage skibe med en større dybdegang ved Kraftværkshalvøen end i dag. Det kan derfor anbefales, at muligheden for at lægge tunnelen i et lavere niveau ud for Kraftværkshalvøen undersøges, så evt. sejlruter kan udgraves til større dybdegang for ikke at risikere at udelukke energisystemets fremtidige udviklingsmuligheder. Et forslag er en havdybde på 15 meter plus clearance. HOFOR indgår meget gerne i denne dialog.

## Havvindmølleparker i Øresund

HOFOR ejer halvdelen af vindmøllerne i Middelgrunden Vindmøllepark, som er én af verdens ældste havvindmølleparker og samtidig et vartegn for Danmarks grønne omstilling. Middelgrunden forventes at få en levetidsforlængelse på op til 25 år, hvilket vil betyde, at møllerne vil kunne stå indtil 2050.

HOFOR er også i gang med at udvikle havvindmølleparken Aflandshage på 300MW i Øresund, jf. billede 4. Derudover er havvindmølleparken Nordre Flint på 160 MW en kommende mulighed, som pt. har karakter af perspektivområde. Der er udarbejdet og indsendt Miljøkonsekvensrapport for begge parker. Såfremt begge parker etableres, vil de forsyne op til 460.000 husstande med grøn strøm og vil være samfundsøkonomisk attraktive, da de etableres og drives uden statslige tilskud.



Billede 4: Kommende havvindmølleparker i Øresund

HOFOR kan konstatere, at der er sammenfald mellem både Østlig Ringvej og Middelgrundens kabelkorridor, og mellem Østlig Ringvej og en evt. kommende kabelkorridor for Nordre Flint, som også fremgår af Havplanen som "Zone til kabelkorridorer for vedvarende energi Ek4" (se <https://havplan.dk/da/page/zone/s/3979eda1-428a-4985-8118-c9b5ba7f859f/732024.08/6177947.42/ek/Ek4?timeLinIdx=1>).

HOFOR gør hermed opmærksom på, at konstruktion af Østlig Ringvej vil skulle tage hensyn til Middelgrundens kabler, så der ikke sker strømafbrydelse på Middelgrunden, mens Østlig

Ringvej bygges. Herudover gælder, at HOFORs adgang til og driftsmuligheder af kablerne ikke må blive forringet af krydsningen.

Derudover ønsker HOFOR dialog vedr. sammenfaldet mellem Østlig Ringvej og perspektivområdet Nordre Flint, så det kan undgås, at Østlig Ringvej begrænser evt. fremtidige anlægsplaner for Nordre Flint. HOFOR gør i den forbindelse opmærksom på, at den anden halvdel af Middelgrunden Vindmøllepark (10 stk. vindmøller) er ejet af Vindmøllelauget. Eventuel levetidsforlængelse af disse er for HOFOR ukendt.

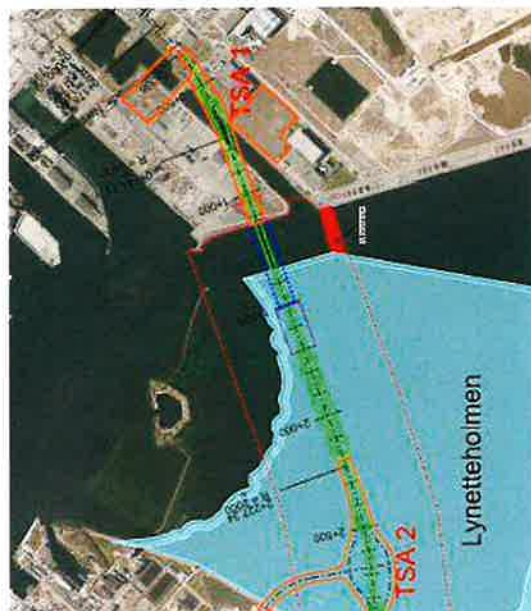
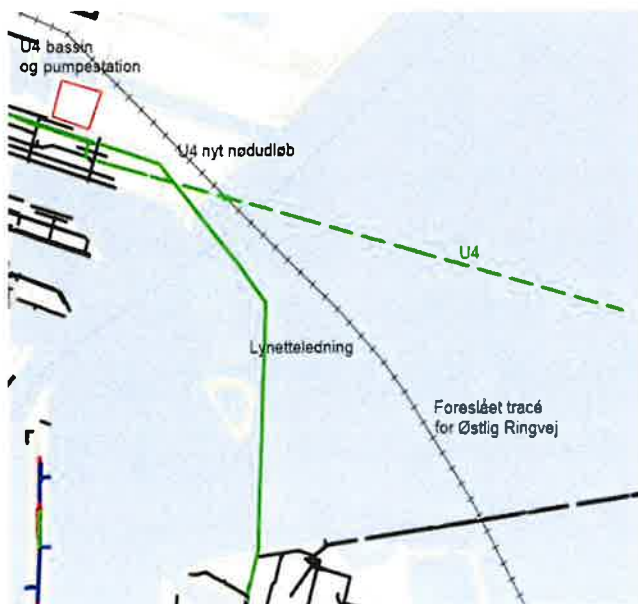
### **Kritiske spildevandsledninger**

HOFOR har en række ledninger, som Østlig Ringvej skal krydse eller kan påvirke. Disse ledninger er alle i brug og vil kræve en række miljø- og udledningstilladelser, hvis ledningerne påvirkes af anlægsarbejdet for Østlig Ringvej. Større påvirkning af ledningerne vil kræve, at der udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering for at kunne udføre en ændring/flytning mm af ledningerne. Det tracé, som er skitseret for Østlig Ringvej, giver anledning til at nævne nogle vigtige opmærksomhedspunkter:

#### **U4**

HOFOR ejer og driver en udløbsledning U4, som under regn udleder mekanisk rensset spildevand til Kongedybet. Det skitserede tracé for Østlig Ringvej krydser denne ledning, jf. billede 5. Ledningen er i dimension  $\varnothing 1400$  og ligger dybt (top i ca. kote -30) i det relevante område. Ledningen ligger i kalken og har for enden et opføringsrør til havbunden, hvorfra udledningen sker. Der er brug for koordinering mellem HOFOR og Sund & Bælt.

HOFOR projekterer et nyt nødudløbspunkt for U4 i Nordhavn. Dette forventes placeret i bunden af Skudeløbet eller ved det sydøstlige hjørne af Levantkaj. Det forventes derfor ikke at blive påvirket af Østlig Ringvej, men der kan forekomme udledninger af regnfortyndet spildevand i nærheden af Østlig Ringvejs tilslutningsanlæg nr. 1 Nordhavn i perioden fra 2025 til 2031.



Billede 5 t.v.: Spildevandsledninger i området v. Nordhavn og Refshaleøen. Billede 6 t.h.: Skitse over foreløbig linjeføring og tilslutningsanlæg for Østlig Ringvej

Endvidere er HOFOR ved at etablere bassinanlæg og pumpestation til opmagasinering af spildevand og dermed reduktion af udledningen. Disse anlæg etableres på det grønne område på den nordlige del af Levantkaj. Dette område er ifølge tegningsmateriale fra Sund & Bælt markeret som "90 m bred udgravningszone" sydvest for Tilslutningsanlæg 1 Nordhavn (orange markering på billede 6 ovenfor). Der er følgelig en konflikt mellem de to projekter, som kræver koordinering mellem HOFOR og Sund & Bælt.

### Ny ledning fra Levantkaj til Lynetten/Refshaleøen

HOFOR planlægger at etablere en ny ø1400 spildevandsledning fra Levantkaj til Renseanlæg Lynetten på Refshaleøen. Ledningen skal på Levantkaj etableres på land i et område, der ikke er omfattet af Østlig Ringvej. Ledningen skal krydse Kronløbet fra den sydøstlige del af Levantkaj til det nordvestlige hjørne af den kommende Lynetteholm. Ledningen kommer derfor, afhængigt af den endelige placering af Østlig Ringvej, til at ligge i umiddelbar nærhed af Østlig Ringvej og inden for området markeret som "Begrænsning af arbejdsområde, offshore" (rød stiplet markering på billede 6 ovenfor). Hvorvidt dette udgør en konflikt er uklart, og der er følgelig behov for dialog mellem HOFOR og Sund & Bælt. På Lynetteholm skal ledningen indbygges i den vestlige perimeter for Lynetteholm i forbindelse med anlæggelsen af Lynetteholm. Dette må forventes at påvirke mulighederne for udgravning ifm. Ringvejen. Der er behov for dialog herom.

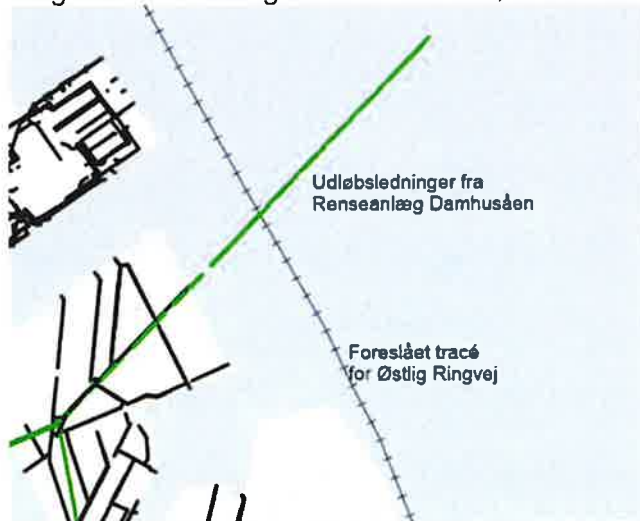
### Lynetteledning

Det skitserede tracé for Østlig Ringvej ligger ved Kronløbet tæt på HOFORs spildevandsledning "Lynetteledningen" fra Nordhavn til Refshaleøen. Ledningen ligger inden for Sund & Bælts område "Begrænsning af arbejdsområde offshore" (rød stiplet markering på

billede 6 ovenfor). Ledningsdimension er  $\varnothing 1800\text{mm}$ . Ledningen afleder spildevand fra store dele af Nordkøbenhavn inkl. Gentofte og dele af Gladsaxe og Frederiksberg til rensning på Renseanlæg Lynetten (BIOFOS). Lynetteledningen er en del af HOFORs mest kritiske infrastruktur på spildevandsområdet og helt vital ift. at sende spildevand til rensning. Ledningen skal derfor altid være i drift. Det er derfor vigtigt, at alt arbejde med Østlig Ringvej tilrettelægges, så Lynetteledningen i videst muligt omfang ikke påføres øgede belastninger eller påvirkninger. HOFOR forventer at blive kontaktet ift. en fremtidig dialog herom.

#### *Udløbsledninger fra Renseanlæg Damhusåen*

Det skitserede tracé for Østlig Ringvej krydser to af HOFORs spildevandsledninger nordøst for Prøvestenen, jf. billede 7. Ledningsdimensioner er  $\varnothing 1400\text{mm}$ . Udløbsledninger ligger i cirka kote -10 til -20. Ledningerne fører rensset og delvist rensset spildevand fra BIOFOS Renseanlæg Damhusåen ved Kalveboderne ud til Kongedybet. Ledningerne skal altid være i drift. Hvis ledningerne tages ud af drift, forventer HOFOR, at BIOFOS vil være nødt til at udlede rensset og delvist rensset spildevand lokalt til vandområdet Kalveboderne, som er et Natura 2000 område. Dette vil bl.a. kræve en miljøgodkendelse. Hvis kystlinjen eller havbundens terræn omkring udløbspunktet ændres, forventes det at ændre på opblandingsforholdene for udledningen, hvilket kan få miljøkonsekvenser. Der er følgelig brug for koordinering mellem HOFOR, BIOFOS og Sund & Bælt omkring ledningerne.



Billede 7: HOFORs spildevandsledninger nordøst for Prøvestenen

#### *UØ124 ved Prags Boulevard*

De skitserede arbejdsområde ved Prøvestenen (orange markering på billede 9) kan påvirke HOFORs udløbspunkt UØ124 ved Prags Boulevard, jf. billede 8. HOFOR udleder urensset spildevand 0 - 1 gange årligt ved kraftig regn/skybrud. Udledningen fra HOFOR sker til en rende. Denne rende og rendens direkte forbindelse til Øresund skal opretholdes. Hvis ikke renden og rendens direkte forbindelse til Øresund opretholdes, forventes det at medføre oversvømmelser på Østamager under skybrud. Der er relativt ringe vandudskiftning omkring udledningspunktet i dag. Hvis kystlinjen eller havbundens terræn ændres, forventes det at

ændre på vandudskiftningen og opblandingsforholdene for udledningen. Dette må forventes at få miljøkonsekvenser.



Billede 8.: Udløbspunkt ØU124 ved Prags Boulevard. Billede 9: Skitse over foreløbig linjeføring og tilslutningsanlæg 3 for Østlig Ringvej

[REDACTED]

---

**Fra:** [REDACTED]  
**Sendt:** 31. oktober 2022 13:28  
**Til:** ldefase@østligringvej  
**Cc:** [REDACTED]  
**Emne:** Høringssvar Østlig Ringvej  
**Vedhæftede filer:** ØLU 2022 Høringssvar vedr Østlig Ringvej.pdf

Til Sund&Bælt

Sdr. Frihavnsudvalget støtter op om vedhæftede høringssvar fra Østerbro Lokaludvalg (indsendt 27/10 2022)

Sdr. Frihavnsudvalget omfatter flg. foreninger.

E/F Langelinie Alle 3-9,  
E/F Langelinie Alle 25-29,  
E/F Indiakaj 9-13 mfl.  
L/F Indiakaj og Midtermolen,  
E/F Midtermolen 14-18  
E/F Gripsholm

vh  
Birger Jensen  
Formand  
[REDACTED]

## Høringssvar til idéfasen af Østlig Ringvej

Unicon A/S  
København, oktober 2022

---

Unicon A/S er meget positiv indstillet overfor etablering af Østlig Ringvej.

Den østlige ringvej med en til-/frakørsel på Prøvestenen vil gøre leveringen af beton mere effektiv, mindske trafikken langs den østlige side af København og mindske CO<sub>2</sub> aftrykket.

Beton leveres i friskblandet, formbar og uhærdet tilstand, så betonen skal være udstøbt indenfor ca. 60 minutter. Dette kræver nærhed til kunderne. Her er Prøvestenen og østlige ringvej en enestående mulighed for at forsyne den sydøstlige og nordøstlige del af København med beton.

Unicon A/S bakker derfor op om linjeføringen øst om Amager, udført som en sænketunnel.

Unicon A/S anbefaler også kraftigt, at man vælger den samlede løsning for den Østlige Ringvej fra Nordhavn til Øresundsmotorvejen, eftersom en halv løsning fra Nordhavn til Lynetteholm ikke er en ringvej. En fuld ringvej vil give mange trafikale fordele, men en halv løsning vil tværtimod skabe flere problemer, f.eks. med trafikalt kaos på de eksisterende veje i centrum og på Amager, herunder især Amager Strandvej.

Hovedingredienserne i beton er sten, sand og cement som alle sejles ind til Prøvestenen, derfor vil Unicon A/S kraftigt understrege behovet for en fortsat og uhindret skibstrafik til og fra Prøvestenens havn, både i anlægs- og driftsfasen af en kommende østlig ringvej. Hovedstaden er dybt afhængig af kontinuerlige råstoffleverancer med skib til Prøvestenen. Anlægsfasen må derfor under ingen omstændigheder lukke sejlløbet til Prøvestenen i mere end et par uger ad gangen – og kun mod behørig og rettidig advisering af de berørte virksomheder.

Det havneareal, som skal eksproprieres til til-/frakørslen på Prøvestenen, bør erstattes 1:1, da der vil være behov for kapaciteten til den fremtidige forsyning af hovedstaden. Især fordi de landproducerede råstoffer i Region Hovedstaden og på Sjælland forventes at blive stærkt reduceret over de kommende år.

Alle råstoffer og byggematerialer skal derfor ind til København på anden vis i fremtiden, og uden tilstrækkeligt havneareal vil det enten ikke være muligt eller forbundet med alt for store omkostninger at forsyne København med råstoffer i fremtiden. Prøvestenen ligger helt ideelt placeret som havneområde til forsyningen af København, hvor det er muligt at sejle materialerne ind tæt på, hvor de skal bruges. Det giver mindst mulig klimabelastning ved transporten, fordi søfart er den mest energieffektive transportform. Dertil kommer, at fortsat adgang til skibstransport af råstofferne til beton-produktion reducerer trængslen fra lastbil-transport i betydeligt omfang i København. De to eneste betonværker i København Kommune er placeret på Prøvestenen, og for at vi kan forsyne København med beton, skal vi have adgang til råstoffer, som netop sejles ind til Prøvestenen.

### Om Unicon A/S

Unicon er Danmarks ældste og største producent og leverandør af færdigblandet beton med 33 fabrikker og godt 400 medarbejdere fordelt i hele landet.

Færdigblandet beton er en beton, der hos Unicon specialproduceres til den enkelte kundes byggeprojekt. Betonen leveres i friskblandet, formbar og uhærdet tilstand.

Unicon producerer årligt omkring 1 million kubikmeter beton, herunder til byggeri af infrastruktur.

Unicon er en del af Aalborg Portland Group, som er ejet af italienske Cementir Holding.

Udviklingen af CO2-reducerede betoner er et blandt flere af Unicons bæredygtige initiativer, der blandt andet også tæller emissionsfrie byggepladser via indfasning af hybride betonbiler samt et øget fokus på genanvendelse af beton, som i 2030 skal udmønte sig i en besparelse på 200.000 tons jomfruelige råmaterialer.

---

## Høringssvar til idéfasen af Østlig Ringvej

### Hvem er Peab Asphalt A/S:

Peab Asphalt varetager alle opgaver inden for produktion og udlægning af asfalt, vedligeholdelse af veje samt specialopgaver med bl.a. broer og industrigulve. I Danmark beskæftiger vi samlet ca. 300 medarbejdere.

Peab Asphalt i Danmark er en del af den svenske Peab koncern med ca. 16.000 ansatte.

### Hvem er Peab Asphalt A/S på Prøvestenen:

Peab Asphalt A/S har en asfaltfabrik på Prøvestenen, som blev overtaget fra Superasfalt den 1. december 2021. Virksomheden råder over ca. 12.000 m<sup>2</sup> grundareal, hvilket er mindre end på en tidligere lokalitet ved Amager Landevej, hvor der var 16.000 m<sup>2</sup> grundareal til rådighed. Asfaltproduktion ca. 80.000 tons/år – håndterer derudover ca. 30-40.000 tons genbrugsasfalt/år.

Peab Asphalt A/S er tilfredse med de arealer og rammer, der er gældende, men ønsker om muligt mere plads på sigt, da virksomheden forventer en øget grad af genbrug i produktionen af asfalt. Det kræver mere plads til håndtering af genbrugsmaterialer fra Københavnsområdet.

### Kommentarer til foreslået ny Østlig Ringvej:

Helt overordnet ser vi mange fordele infrastrukturmæssigt i den nye Østlig Ringvej, der vil løse en meget stor del af den tunge trafik på Amager Strandvej og også mindske den tunge trafik igennem København, da man kan køre øst om.

Vi ser det ligeledes vigtigt at der bliver et til- og frakørselsanlæg på Prøvestenen, da der genereres en del tung trafik herfra. Vi anbefaler således at man vælger den samlede løsning for den Østlige Ringvej fra Nordhavn til Øresundsmotorvejen da man ellers ikke vil få aflastet den tunge trafik til og fra Prøvestenen, på Amager Strandvej og igennem København. Det er efter vores opfattelse ikke en ringvej hvis ikke man vælger den fulde løsning.

Det er dog vigtigt at man i anlægsfasen og efterfølgende kan besejle Prøvestenen som normalt således at den eksisterende aktivitet på Prøvestenen kan opretholdes. Det betyder også at sænketunnellen skal placeres tilstrækkeligt dybt således at en uddybning af sejlrenden ikke umuliggøres. Ligeledes er det vigtigt at til- og frakørselsanlæg på Prøvestenen arealmæssigt erstattes 1:1, da der vil være behov for kapaciteten for levering til København i fremtiden. Dette bl.a. for at undgå nuværende lejere må fraflytte eller reducere aktiviteten på Prøvestenen.

Med venlig hilsen  
Peab Asphalt A/S

Claus Terkildsen  
Adm. Direktør

31. oktober 2022  
J.nr. 2022-0315079

Sund & Bælt  
idefase@oestligringvej.dk

Her er Indre By Lokaludvalgs input til idéfasehøring forud for miljøkonsekvensvurdering af en Østlig Ringvej:

Miljøvurderingen af anlægsfasen skal omfatte

1. vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere og luften i Indre By påvirkes af transport i og tæt ved Indre By af byggematerialer til sænketunnelen, idet vi formoder, at ikke alle byggematerialer sejles fra tunnelfabrikken på Lolland.
2. vurdering af, hvordan vandet i Inderhavnen påvirkes af etableringen af sænketunnelen.
3. vurdering af, hvordan vandet i Inderhavnen påvirkes af etablering af en boret tunnel.

Miljøvurderingen af driftsfasen skal omfatte

1. vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere og luften i Indre By påvirkes af Østlig Ringvej uden forudgående trafiksanering i Indre By.
2. vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere og luften i Indre By påvirkes af Østlig Ringvej med forudgående trafiksanering i Indre By i forskellige grader, fx. trafiksanering af Søgade-linjen, Farimagsgade-linjen, Voldgade-linjen og/eller Grønningen-St. Kongensgade/Bredgade-linjen.
3. vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere og luften i Indre By påvirkes af Østlig Ringvej uden betaling for brug af vejen.

4. vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere og luften i Indre By påvirkes af Østlig Ringvej med betaling for brug af vejen.
5. vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere og luften i Indre By påvirkes af Østlig Ringvej uden en forudgående udvidelse af det offentlige transportnetværk i det østlige København.
6. vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere og luften i Indre By påvirkes af Østlig Ringvej med en forudgående udvidelse af det offentlige transportnetværk i det østlige København, fx. en metroudbygning som M5.

Derudover beder vi om,

1. at der ses på, om en boret tunnel til Østlig Ringvej kan være et alternativ til en sænketunnel, idet Østlig Ringvej under Lynetteholm vil blive lagt i en boret tunnel.
2. at der foretages en miljøkonsekvensvurdering af både en sænketunnel og en boret tunnel, særligt i forhold til havmiljøet.
3. at vurderingerne af driftsfasen tager udgangspunkt i trafiktal for 2022 og i begrundede estimerede trafiktal i 2035, 2050 og 2070, så de forskellige scenarier kan sammenlignes.
4. at der for både anlægs- og driftsfasen vurderes på alle de forskellige alternativer til linjeføring for en østlig ringvej i sænketunnel.
5. at klimabelastningen (CO2-belastningen) af både anlægs- og driftsfasen miljøvurderes.
6. at vurderingerne af Østlig Ringvej tager udgangspunkt, i at kommende bolig- og erhvervsområder i Østhavnen kan sammenlignes med Nordhavnen - og ikke brokvartererne - for så vidt angår boligpriser, pendlingsmønster osv.

Da lokaludvalget den 13. oktober 2022 behandlede sagen, var der indlæg for og imod Lynetteholm, Metrolinje M5 og Østlig Ringvej. Lokaludvalget aftalte, at synspunkter om projekterne skal gengives i høringssvaret. Synspunkterne ses i bilaget nedenfor.

Jeg understreger, at lokaludvalget ikke har taget stilling til Lynetteholm, Metrolinje M5 og Østlig Ringvej.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,  
Indre By Lokaludvalg

Kopi sendt til Københavns Borgerrepræsentation

## BILAG

Synspunkter i Indre By Lokaludvalg den 13. oktober 2022 om planerne om Lynetteholm, Metrolinje M5 og Østlig Ringvej:

Dem, der udtalte sig for planerne om Lynetteholm, Metrolinje M5 og Østlig Ringvej, gav udtryk for

- tilfredshed med, at man med Østlig Ringvej vil få ledt trafik uden om Indre By.
- at der bør være en garanti for, at der med Østlig Ringvej vil ske en trafikbegrænsning i Indre By, jf. løftet, der er blevet afgivet tidligere.
- at trafikken skal helt væk fra byen.
- at det er fornuftigt at bygge en by på affaldsjord og dermed undgå at bygge på naturområder.
- at Lynetteholm udbygges i faser, hvorfor der er affaldsjord nok.
- at der bør være kanaler på Lynetteholm
- at der bør være en strand på både ydersiden og indersiden af Lynetteholm
- at der bør være en underjordisk cykelsti til Lynetteholm.
- at Metrolinje M5 bør føres omkring Holmen, hvor der er beboelsesområder, fremfor omkring Kløvermarken, hvor ingen bor.

Dem, der udtalte sig imod planerne om Lynetteholm, Metrolinje M5, gav udtryk for

- at 0-alternativet i miljøvurderingen er en fiktiv by på Vestegnen af samme størrelse, som man forestiller sig, at de nye byområder i Østhavnen skal udgøre, men at det ikke tages i betragtning, at de to Østhavns-projekter Østlig Ringvej og Metrolinje M5 i sig selv er forbundet med store stigninger i CO<sub>2</sub>-udslip samt at anlægget af de to projekter også har CO<sub>2</sub>-konsekvenser.

- at en uvildig uafhængig myndighed bør foretage en kvalitetsvurdering af miljøvurderingerne af Østlig Ringvej og Metrolinje M5 og herunder vurdere, om det, der miljøvurderes, er det rigtige at vurdere.
- at Lynetteholm, Østlig Ringvej og Metrolinje M5 er vanvid i forhold til klimaet og trafikalt samt i forhold til placering af byggepladser.
- at forudsætningerne for projekterne er skredet, idet det bliver økonomisk dyrt og idet befolkningsprognosen, der ligger til grund for projekterne, ikke holder.
- at projekterne er skjult erhvervsstøtte.
- at man bør se på, om der kan anlægges lightrail eller sporvogne i stedet for metro.
- at Lynetteholm, Østlig Ringvej og Metrolinje M5 skal bygges af beton, som er noget af det mest CO2-udledende.
- at Metrolinje M5 i højden på betonpiller fylder, hvorfor metrolinjen bør køre på jorden.
- at der ikke bør være flere anlægskonstruktioner i parker.
- at den samlede trafik vil stige et par år efter åbningen af en tunnel.
- at en rapport viser, at 30% af jorden til Lynetteholm kommer fra Sjælland.
- at der er efterspørgsel efter jord mange steder, hvorfor man om få år vil skulle betale for at få jord til Lynetteholm.
- at trafikberegningerne er modelberegninger med en base i 2035, hvorfor der bør forelægges tal for, hvad den reelle trafikudvikling i forhold til nu vil være.
- at der ret hurtigt vil opstå kapacitetsproblemer på vejnettet.

31. oktober 2022  
J.nr. 2022-0331922

Københavns Kommune, [blivhoert.kk.dk](mailto:blivhoert.kk.dk)

Sund & Bælt A/S, [idefase@oestligringvej.dk](mailto:idefase@oestligringvej.dk)

## **Høringssvar, idefasehøring om Metro M5 og Østlig Ringvej**

Københavns Kommune (KK) og Sund & Bælt A/S har sendt projekterne om henholdsvis Metro M5 og Østlig Ringvej (ØR) i idefasehøring med frist den 31. oktober 2022<sup>1</sup>. KK og Sund og Bælt udbeder sig ideer og kommentarer til de to planlagte projekter og om, hvad det bør indgå i miljøkonsekvensvurderingerne af projekterne. Da visse grundlæggende forhold gør sig gældende for begge projekter ønsker Christianshavns Lokaludvalg at afgive dette samlede høringssvar, som omfatter begge projekter.

### **Indledende bemærkninger**

#### **Langsigtet og gennearbejdet trafikale planlægning er afgørende**

Christianshavns Lokaludvalg påskønner, at myndighederne er fremsynede og fremlægger planer for langsigtet trafikale infrastruktur. Det gælder ikke mindst i en situation, hvor befolkningsprognoser i henhold til den strategiske miljøvurdering for Østhavnen (SMVen) peger på, at der kommer 300.000 flere borgere på Sjælland i perioden frem til 2070<sup>2</sup>. I særdeleshed er der behov for at udfærdige samfundsøkonomiske og miljørigtige trafikale løsninger i forbindelse med de kommende års byudvikling på Nordøstamager, herunder Refshaleøen og Kløverparken. Uden tidlig planlægning heraf er der risiko for, at trafikale udfordringer på de allerede overbelastede veje på og til Christianshavn – Torvegade, Prinsessegade, Danneskiold-Samsøes Allé og Kløvermarksvej – forværres.

Christianshavns Lokaludvalg lægger vægt på, at planlægning af trafikale infrastruktur sker på baggrund af gennearbejdede analyser, at sådanne analyser og deres forudsætninger er offentligt tilgængelige og, at planlægning og gennemførelse af trafikale løsninger sker uden at gå på kompromis med menneskers sundhed og trivsel og uden en negativ påvirkning af natur, klima og miljø.

#### **Gode klimaleøsninger er presserende**

Begge de to projekter vil være klimabelastende i anlægsfasen, og de vil også være klimabelastende i drift – også selv om biler og tog til den tid er fuldt overgået til el. Lokaludvalget har noteret, at der er lavet analyser af

<sup>1</sup> Jf. [www.oestligringvej.dk](http://www.oestligringvej.dk) og <https://blivhoert.kk.dk/hoering/metrolinje-m5-idefasehoring-miljovurdering>

<sup>2</sup> Jf. <https://www.trm.dk/media/ldbhq0d/miljoevurdering-a.pdf>

klimabelastningen af de to projekter som led i den strategiske miljøvurdering af Østhavns udbygning. Lokaludvalget opfordrer til, at disse uddybes og at der fremlægges afværgetiltag som led i miljøvurderingen af M5 og Østlig Ringvej. Omhyggelige beregninger af klimabelastningen ved såvel anlæg som drift må således indgå i miljøkonsekvensvurderingerne af de to projekter.

## **Metro M5**

### **Lilla linjeføring foretrækkes**

Af de to præsenterede varianter af dele af en ny fuld ringmetro M5 foretrækker Christianshavns Lokaludvalg, at man begynder med M5 Lilla med en østlig linjeføring fra Lynetteholm til Københavns Hovedbanegård. Den væsentligste årsag hertil er, at Lilla halvring vil øge kapaciteten over havnesnittet og dermed aflaste M1/M2-strækningen mellem Kgs. Nytorv og Amagerbro.

Lokaludvalget bemærker, at Lilla linjeføring medfører en dårligere betjening af Lynetteholm og Refshaleøen med længere rejsetider til det øvrige banenet end det oprindelige ”retvendte C”, altså Orange linjeføringen Lynetteholm-Prags Boulevard via Nørrebro. Det understreger behovet for hurtigst muligt at komme videre til næste skridt, færdiggørelsen af den fulde Lilla M5-ring, inklusive strækningen under brokvartererne.

Inden den efterfølgende, vestlige Lilla halvring igangsættes, bør der naturligvis ske en endelig optimering af bl.a. linjeføring og stationsplaceringer. Lokaludvalget er af den opfattelse, at en direkte forbindelse over havnen fra Lynetteholm til Østerport er væsentlig af hensyn til rejsetiden. Lokaludvalget er også af den opfattelse, at en forgrening fra Lynetteholm til Nordhavnen må etableres, jf. figur 2.1.4. i den strategiske miljøvurdering af Østhavnen. Derfor finder vi, at forberedelsen af en sådan forgrening må indgå i miljøvurderingen.

### **Tunnellægning ved Margretheholm Havn/Kraftværkshalvøen påkrævet**

Margretheholm Havn, altså vandområdet syd for Refshaleøen, vil få stadig større rekreativ betydning i takt med, at landområderne syd og nord herfor bebygges, og fortjener at blive udviklet i den retning. Lokaludvalget finder, at det må indgå i miljøkonsekvensvurderingen at tunnellægge metroen mest muligt, men ikke mindst på strækningen fra Refshaleøens sydkyst til syd for bebyggelsen Udsigten. Dermed undgås belastning af byrum og natur med en højbane. Det gælder uanset, om Sejlklubben Lynetten opretholder sin nuværende placering eller ej.

Det er afgørende, at en eventuel højbane på strækningen syd for Margretheholm Havn planlægges med så østlig en linjeføring, at Udsigten ikke støjbelastes, hvis det alligevel skulle blive besluttet at lave højbane på strækningen.

### **Station ved Operaen må undersøges**

Lokaludvalget finder det vigtigt at undersøge muligheden for metrobetjening af Dokøen, Nyholm, Arsenaløen og Frederiksholm med en metrostation, f.eks. ved Operaen. Det forudsætter, at den pågældende metrostrækning tunnellægges. Ikke mindst undervisningsinstitutionerne og de rekreative og kulturelle faciliteter i området har behov for metrobetjening, men der findes også en del boliger. En sådan justering af Lilla linjeføring med en ekstra station mellem Refshaleøen og Kløverparken må indgå i miljøkonsekvensvurderingen.

Anlæg af en station ved Operaen og tunnellægning af strækningen bør realiseres med inddragelse af privat, ekstern finansiering. Det er efter vores opfattelse hverken ønskeligt eller muligt at finansiere den ved byfortætning på de offentlige arealer i området.

### **Beregninger vedrørende sydligste linjeføring på Amagerbrogade bør fremlægges**

Et forløb for Lilla linjeføring med en passage af Amagerbrogade længere mod syd indgår i det materiale der ligger til grund for idéfasehøringen. En sådan sydlig linjeføring vil forlænge rejsetiden fra Lynetteholm/Refshaleøen/-Kløverparken til det øvrige net, f.eks. ved Hovedbanegården. Alligevel finder Lokaludvalget, at miljøvurderingen bør indeholde en vurdering af denne linjeføring, så der foreligger et udtømmende beslutningsgrundlag.

### **Sydlig del af Lilla M5, hvis Østhavnen ikke bebygges nu**

Begge de to varianter af Metro M5-ringdele indgår i "Planen" for udbygningen og infrastrukturbetjening af Østhavnen, jf. den strategiske miljøvurdering herom. Skulle det blive besluttet helt eller delvist at undlade at udbygge Østhavnen, så man i stedet byudvikler med boliger og arbejdspladser bl.a. i omegnskommunerne, finder Lokaludvalget ikke desto mindre, at der er behov for en metrokapacitetsforøgelse i havnesnittet. I den forbindelse bør muligheden undersøges for at realisere den sydlige del af Lilla metroringhalvdel, altså strækningen Prags Boulevard-Hovedbanegården. Det bør indgå i vurderingen, at strækningen finansieres af staten.

## Østlig Ringvej

### Ingen Østlig Ringvej uden aflastning af Indre By og Christianshavn

Lokaludvalget anser det for en helt afgørende forudsætning for, at Østlig Ringvej bliver til fordel for vores by, at Østlig Ringvej reelt muliggør og ledsages af en væsentlig dæmpning af trafikken i centrum.

I de oprindelige trafikberegninger vedrørende Østlig Ringvej, som blev offentliggjort af Vejdirektoratet i 2020<sup>3</sup> var der som alternativ til hovedscenariet gennemregnet et scenarium med virkningerne af Østlig Ringvej kombineret med en trafiksanering af centrum. Lokaludvalget finder det afgørende, at hovedscenarie og alternativscenarier, uanset Østlig Ringvejs linjeføring, gennemregnes med en trafikbegrænsning i centrum svarende til 2020-beregningerne. Heri må redegøres for de pågældende begrænsninger, herunder den trafikale og samfundsøkonomiske betydning af konkrete tiltag som kørselsforbud og/eller road pricing på gennemgående veje i Indre By og Christianshavn.

Kun hvis der foreligger sådanne analyser og scenarier, vil det være muligt at forberede de relevante trafikbegrænsninger i centrum. Beregninger om trafikbegrænsning må være til rådighed samtidig med en eventuel beslutning om Østlig Ringvej.

### Ingen betaling for brug af Østlig Ringvej

Christianshavns Lokaludvalg anser det for væsentligt, at Østlig Ringvej ikke bliver betalingslagt. Hvis Østlig Ringvej betalingslægges vil såvel personbiltrafik som lastbiltrafik miste et incitament til at anvende Østlig Ringvej. Det vil indebære en risiko for, at gennemkørende trafik ikke flytter til Ringvejen, og at trafikken i Indre By og på Christianshavn dermed ikke begrænses. Miljøvurderingen såvel som økonomiske konsekvensberegninger må baseres på, at Østlig Ringvej ikke betalingslægges.

### Trafikberegninger med højere bilrådighed må indgå i miljøvurderingen

Lokaludvalget hilser det velkomment, at der med de antagelser om bilrådighed, som er gjort ved analysen af Planen i den strategiske miljøvurdering (uændret bilrådighed i Københavns Kommune og regionen uden for Københavns Kommune, samme bilrådighed i Østhavnen som på ”broerne”), kan forventes en aflastning af trafikken igennem centrum og over havnesnittet, når der måles i forhold til nulalternativet. Lokaludvalget

---

<sup>3</sup> [https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2020-08/Østlig%20Ringvej\\_Sammenfattende%20Rapport.pdf](https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2020-08/Østlig%20Ringvej_Sammenfattende%20Rapport.pdf)

antager samtidig, at trafikberegningerne er meget følsomme for bilrådighedsantagelserne, bl.a. på grund af kombinationen af knap kapacitet i Østlig Ringvej og bilisters mulighed for at sive igennem centrum.

Christianshavns Lokaludvalg finder derfor behov for, at der i miljøkonsekvensvurderingen ud over en bekræftelse af SMVens vurderinger indgår følsomhedsberegninger for en højere bilrådighed. Lokaludvalget foreslår en variant med en vækst i bilrådigheden i Københavns Kommune og regionen svarende til gennemsnittet af de sidste 5 år og en variant med en endnu kraftigere vækst i bilrådigheden. Alle beregninger bør laves med den forudsatte 4-spors Østlig Ringvej og udvise mertrafik såvel i et hverdagsdøgn som i døgnets myldretidsperioder.

#### **Nødvendigt med tilslutningsanlæg ved Prags Boulevard**

Lokaludvalget finder det afgørende og anser det for en selvfølge, at der ved en mulig realisering af Østlig Ringvej etableres et tilslutningsanlæg ved Prags Boulevard. Kun herved opnås der forbindelse af Østlig Ringvej til det overordnede vejnet på det nordlige Amager. Et tilslutningsanlæg – og de nødvendige afværgeforanstaltninger ved anlæggelsen – bør være en del af miljøkonsekvensvurderingen.

#### **Et Lynetteholm-tilslutningsanlæg må ikke blive terminal for fjerntrafik til og fra den sydlige indkørsel til København**

Ved etablering af Østlig Ringvej kan biltrafik til og fra det nordlige København i fravær af modforanstaltninger have tilskyndelse til at benytte et Lynetteholm-tilslutningsanlæg og "sive" til eller fra Københavns sydlige indkørsel (Knippelsbro/Langebrogade) via Prinsessegade eller Kløvermarksvej.

Det er helt afgørende for Lokaludvalgets vurdering af Østlig Ringvej, at denne "sivetrafik" forhindres og at trafikken ledes ad Vermlandsgade-Uplandsgade-Prags Boulevard, som er dimensioneret eller kan dimensioneres til en sådan funktion.

Miljøvurderingen bør derfor specificere modforanstaltninger mod en sådan sivetrafik og indeholde trafikberegninger af deres virkning, så de kan være en integreret del af beslutningen om Østlig Ringvej. En modforanstaltning kunne være, at Lynetteholm og Refshaleøen blev gjort til en trafikø med til- og frakørsel via Lynetteholm-tilslutningsanlægget og Østlig Ringvej. Alternativt kunne det nordlige Christianshavn og Margretheholm (Udsigten mv.) med den nordlige del af Refshalevej og Forlandet gøres til en trafikø adskilt fra Østhavnen. Sådanne muligheder bør indgå i miljøvurderingen.

**Ingen ibrugtagning af den nordlige 1. fase af Østlig Ringvej før et tilslutningsanlæg til Prags Boulevard er klart**

Ovennævnte problematik med "sivetrafik" vil blive særligt udtalt, hvis 1. fase af Østlig Ringvej åbnes for almindelig trafik før tilslutningsanlægget ved Prags Boulevard tages i brug. Skulle en sådan situation opstå for et kort tidsrum er det helt afgørende, at Prinsessegade og Kløvermarksvej er beskyttet, jf. også foregående afsnit. Miljøvurderingen bør beskrive og analysere denne problemstilling.

**Åben ud- og indsejling for fritidsbåde under anlæg af Østlig Ringvej**

Lokaludvalget finder, at miljøkonsekvensvurderingen må lægge til grund, at der skal opretholdes ud- og indsejlingsmuligheder for fritidsbåde fra og til havnene syd for Lynetteholm under anlæg af Østlig Ringvej.

---

Christianshavns Lokaludvalg takker for muligheden for at afgive dette høringssvar og lægger vægt på, at der i miljøkonsekvensvurderingerne af metrolinje M5 og Østlig Ringvej tages højde for Lokaludvalgets kommentarer.

Med venlig hilsen,

Asbjørn Kaasgaard,  
Christianshavns Lokaludvalg

Kopi sendt til Københavns Borgerrepræsentation

31. oktober 2022

Til Sund og Bælt  
[idefase@oestligringvej.dk](mailto:idefase@oestligringvej.dk)

## Høringssvar til idefase for anlæggelse af Østlig Ringvej.

Dansk Sejlunion, Foreningen af Lystbådehavne i Danmark, Dansk Kano og Kajak Forbund og Dansk forening for Rosport takker for denne tidlige mulighed for at kommentere de omfattende planer for en østlig ringvej langs Amagers østkyst.

Foreningerne ser store udfordringer i anlægsfasen, men hilser det også velkommen, at der planlægges for en samlet tunnelloøsning.

### Anlægsfasen

Anlæg af Østlig Ringvej vil medføre en spærring af adgangen til nogle af havnene langs Øresundskysten (Margrethesholm Lystbådehavn, Sundby Sejlklub, Kastrup Lystbådehavn, Sejlklubben Prøvestenen og Prøvestenens Erhvervshavn). Påvirkningen forventes at være stor under hele anlægsperioden for både erhvervshavne og havne for fritidssejlere, med kortere eller længere perioder med lukkede havne og områder. Foreningerne opfordrer til, at Sund og Bælt ved tilrettelæggelse af anlægsarbejderne tager videst mulige hensyn til færdsel ind og ud af disse havne.

### Sikkerhed i vandkanten

Foreningerne vil også kraftigt opfordre til, at man inddrager foreninger, havne og brugere af Amagerstrandpark for at sikre sikkerheden for surfere, Stand Up Padlere, kajakroere og svømmere under anlægsarbejdet.

### Sikkerhed til søs

Foreningerne forventer en heftige aktivitet af samme omfang som ved Femernbælt anlægget og opfordrer til, at der tages lignede initiativer for at sikre sikkerheden til søs for både erhvervs- og lystsejlad.

### Tilslutningsanlæg ved Prøvestenen

Sund og Bælt har ved en tidligere præsentation af Østlig Ringvej vist et ret omfattende landanlæg til til- og frakørselsramper ved Prøvestenen. Ramperne skal afvikle trafikken fra en dybde på 12-15 m, og må nødvendigvis have en ret stor længde. Foreningerne opfordrer Sund og Bælt til i den videre planlægning, at undersøge denne rampe som en tunnelloøsning videre ind til Amager, så til og frakørsel placeres under jorden. I forvejen vil trafikken på broen til Prøvestenen blive omfattende med erhvervstrafik, tankvogne, omfattende jordkørsel og persontrafik til det sydlige naturområde og Lystbådehavnen på Prøvestenen. Desuden opfordrer foreningerne til, at anlæg af ramper ind til Amager og eventuelle anlæg i forbindelse med Metro M5 sker nord for den sydlige dæmning på Prøvestenen, så mest muligt rekreativt område bevares.

Støj-, støv og vibrations påvirkning vil være signifikant ved anlæg af en til- og frakørselsrampe ved en kommende lystbådehavn på Prøvesten. Foreningerne opfordrer Sund og Bælt til også her, at tænke forebyggelse af gener mest mulig ind i anlægsarbejdet.

### Andre forhold

Friluftslivets Blå Idrætsplads, fiske-, bade og fritidsområde vil i hele perioden være påvirket. Lynetteholm anlægget har allerede gjort et kraftigt indhug i den "Blå Fælledpark" i Københavns Havn, og ignoreret Københavns Kommunes Blå Strategiplan. Foreningerne efterlyser en ny politik for københavnernes rekreative brug af vandet, og de faciliteter, der er knyttet til brug af vandet. Hvad skal erstatte de tabte muligheder, som er blevet begrænsede af de mange store anlægsprojekter?

Store erhvervsskibe forventes at svaje rundt i svælget ved kompasafmærkning syd efter Kongedybet er blevet lukket for erhvervsskibe. Foreningerne opfordrer Søfartsstyrelsen og Sund og Bælt at fremstille videofilm om, hvordan man forholder sig, når der står gule special afmærkninger i området.

Foreningerne opfordrer Sund og Bælt til at indarbejde en oprensning af lossepladsen i vandet mellem møllerne ved Middelgrunden. Ansvar for denne oprydning falder tilsyneladende mellem flere myndigheders ansvar. En oprensning er den rigtige miljøløsning, og vil samtidig øge de sejlbare områder. Samtidig bør de udtjente vindmøller på Middelgrunden fjernes.

Med venlig hilsen



**Foreningen af Lystbådehavne**  
Jesper Højenvang  
Direktør



**Dansk Sejlunion**  
Christian Lerche  
Direktør



**Dansk Kano og Kajak Forbund**  
Nina Øverberg  
Udviklingschef



**Dansk Forening for Rosport**  
Bent Jørgensen  
Sekretariatschef

Til: Sund &amp; Bælt

idefase@oestligringvej.dk

Tel +45 35 46 11 11  
Fax +45 35 46 11 22  
cmport@cmport.com  
www.cmport.com

2022.10.31

## Østlig Ringvej – høringssvar fra Copenhagen Malmö Port (CMP)

Sund & Bælt gennemfører en idéfase forud for miljøkonsekvensvurderingen af Østlig Ringvej. CMP bliver berørt af etablering og drift af Østlig Ringvej, hvorfor der fremsendes høringssvar.

CMP er havneoperatør i både København, Malmø og Visby. På dansk side varetager CMP bl.a. losning og lastning af gods og containere i Nordhavn ligesom CMP udlejer arealet på Prøvestenen til aktiviteter inden for tør- og vådbulk. Derudover omfatter CMP's operationelle virksomhed anløb og håndtering af krydstogtskibe ved Oceankaj i Nordhavn, Langelinie og Nordre Toldbod. Dertil kommer anløb af DFDS' færges i Sdr. Frihavn.

CMP fungerer også som havnemyndighed i forbindelse med anløb af kommercielle skibe. CMP lejer vand- og landarealer fra By & Havn og varetager ifølge lejekontrakten vedligehold af arealerne. CMP videreudlejer visse arealer - eksempelvis Prøvestenen, som omtalt indledningsvis.

### Østlig Ringvej er en markant infrastrukturforbedring for København, Sjælland og Øresundsregionen

Generelt støtter CMP etableringen af Østlig Ringvej variant Ø4 med tilkørsel på Prøvestenen og bakker op om muligheden for at afgive høringssvar allerede i idéfasen.

Etablering af Østlig Ringvej variant Ø4 med tilkørsel på Prøvestenen forbinder erhvervshavnen på Prøvestenen direkte med motorvejsnettet, hvilket er en markant forbedring af den eksisterende infrastruktur og vil bidrage positivt til mulighederne for at koble sø- og landtransport bedre sammen på tværs af København - til gavn for klima, miljø og trængsel.

Østlig Ringvej styrker ligeledes forbindelsen mellem Nordhavn og Københavns Lufthavn, hvilket vil gavne bl.a. passagerskift ("turn around") på større krydstogtskibe, der anløber Oceankaj i Nordhavn. Ydermere vil CMPs terminal til container og stykgods (general cargo) få direkte vejforbindelse til terminalerne på Prøvestenen.

En bedre forbindelse til Øresundsmotorvejen og Øresundsbroen er positiv for Øresundsregionen, da den forbedrer vejforbindelsen mellem Malmø og København.

CMP ser det dog som en forudsætning for projektet, at væsentlige udfordringer for erhvervshavnedrift og forsyningssikkerhed i København i anlægs- og driftsfasen adresseres.

### Hovedanbefalinger

CMP har i denne forbindelse tre hovedanbefalinger til den videre proces:

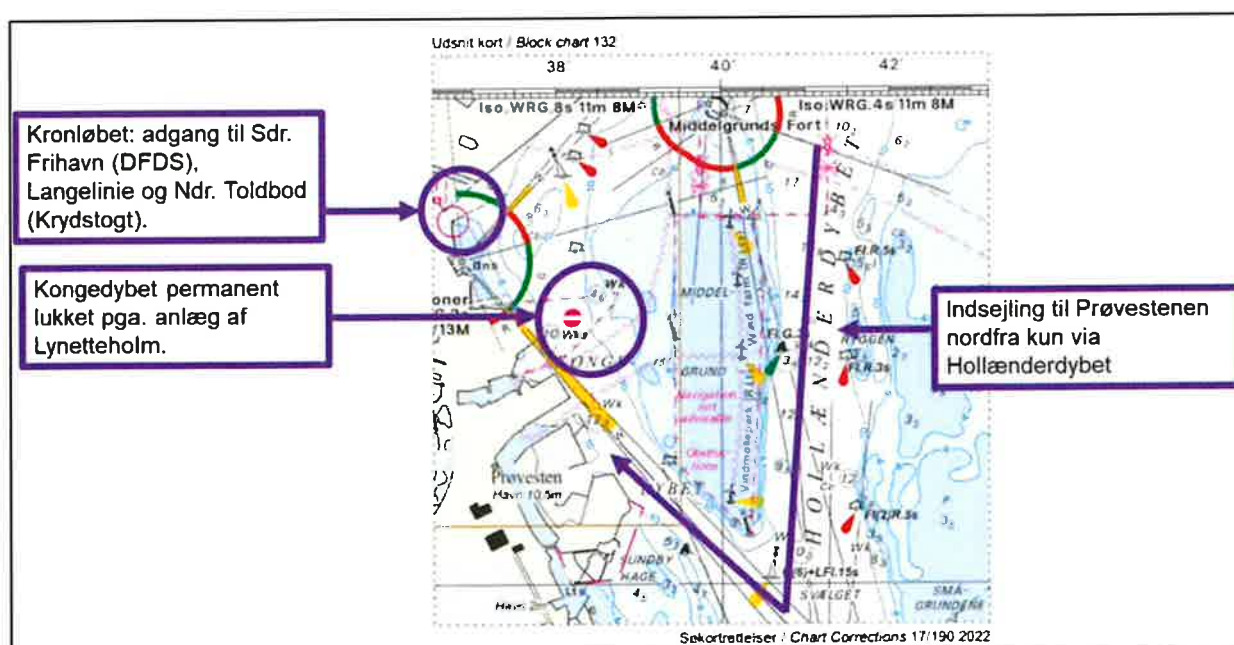
- Østlig Ringvej planlægges og anlægges under hensyntagen til behov for både nuværende og fremtidig erhvervshavnedrift og forsyningssikkerhed i København.
- Ved miljøkonsekvensvurdering, planlægning og anlæg af Østlig Ringvej med tilkørsel på Prøvestenen, undersøges det nærmere, om Prøvestenens mulige kaj- og arealtab kan kompenseres via jordopfyld.
- CMP inddrages - qua rollen som havneoperatør og -myndighed for erhvervshavnen - som formel og tæt samarbejdspartner tidligt i miljøkonsekvensvurderings-, planlægnings- og etableringsprocesserne omkring Østlig Ringvej.

I det følgende redegøres for yderligere forhold, der ud fra CMP's holdninger og ansvarsområde bør inddrages i en kommende miljøkonsekvensvurdering for Østlig Ringvej.

### Påvirkning af besejlings- og trafikforhold i havnen i København

Anlægsfasen af Østlig Ringvej vil, både med og uden tilkørsel på Prøvestenen (Ø4 og Ø5), påvirke de kommercielle besejlingsforhold i og til havnen i København. En sænketunnel på tværs af indsejlingerne til København, vil permanent sætte en dybdegrænse for fremtidige uddybningsmuligheder i sejlrrender.

En tilkørsel på Prøvestenen kan, alt efter udformning, desuden permanent begrænse besejlingen af dele af Prøvestenen.



Figur 1: Oversigt over nuværende indsejlingsforhold til Inderhavnen og Prøvestenen i København

### Erhvervstrafik til havnen i København

Til baggrund kan det oplyses, at følgende antal skibe årligt anløber CMP's kajfaciliteter:

- Containerterminal i Nordhavnen (fra ultimo 2024 ydre Nordhavn): cirka 180-200
- Prøvestenen og HOFOR: cirka 1200
- Krydstogstterminal: cirka 300-350 – ca. ligeligt fordelt på Oceankaj og Langelinie/Nordre Toldbod

Besejlingsforholdene i og omkring havnen i København er allerede i dag udfordret af anlægsarbejder. Kongedybet er grundet byggeriet af Lynetteholmen permanent lukket ud for Refshaleøen og den kommercielle trafik til Prøvestenen er derfor afhængig af Hollænderdybet og den snævre indsejling via den sydlige del af Kongedybet.

Besejlingsforholdene og adgangen til CMP's faciliteter er derfor afgørende at medtænke i anlægs- og driftsfasen af Østlig Ringvej, da det er hele grundlaget for den nødvendige erhvervstrafik ind og ud af København, herunder brændstofforsyning til Københavns Lufthavn.

I tillæg til dette, har vanddybder omkring indsejlingen og ved kaj, samt sikring af landanlæg i henhold til internationale retningslinjer for havnesikkerhed (ISPS), også en afgørende betydning.

### Konsekvenser af afbrydelser i adgang til havnen i København

Besejlingen af Prøvestenen kan kun begrænses i meget korte perioder. Forsyningen af Københavns Lufthavn med brændstof er afhængig af kontinuerlig adgang til Prøvestenens kajanlæg. Dertil kan afbrud i forsyning af råstoffer til bl.a. byggeri og industri ad søvejen til Prøvestenen, skabe store mængder lastbiltrafik gennem København - i det omfang godset midlertidigt kan transporteres ad landvejen i stedet.

En periodevis lukning af indsejlingen til Københavns inderhavn via Kronløbet, vil forhindre DFDS' to daglige afgang til Oslo fra Sdr. Frihavn, samt umuliggøre krydstogtanløb på Langelinie og Nordre Toldbod.

Derfor bør evt. besejlingsudfordringer og -begrænsninger være kortvarige, samt kortlægges og adresseres med rettidig omhu og i tæt samarbejde med CMP. CMP har f.eks. allerede taget imod de første bookinger for krydstogtssæsonen 2025 og 2026.

Effekten af sejladsbegrænsninger kan derfor, alt afhængig af omfang, sæson og længde, bl.a. have negative konsekvenser for trafikbelastning på vej, forsyningssikkerhed og turismen i København.

### Arbejdshavn, havnesikring (ISPS) og fremtidige uddybningsmuligheder

For at kontrollere erhvervstrafikken, bør der etableres en arbejdshavn og en lokal VTS (Vessel Traffic Services) til arbejdsfartøjerne, da det kan adskille anlægsarbejde fra havnens øvrige kunder/brugere. Det bør ligeledes undgås, at havnesikring (ISPS) på de kommercielle faciliteter kompromitteres i anlægsfasen.

Hvad angår de permanente besejlingsforhold, vil en sænketunnel sætte en grænse for fremtidige uddybningsmuligheder af sejlrender. Der bør derfor tages hensyn til såvel nuværende dybgang ved

kaj som forventede (fremtidige) sejldybder. Eksempelvis forventes det at skibe til transport af CO<sub>2</sub> med en kapacitet på op til 50.000 m<sup>3</sup> har en dybgang på over 12,5 meter.

### Østlig Ringvej Ø4 vil påvirke erhvervshavnen på Prøvestenen

Østlig Ringvej med tilkørsel på Prøvesten, kan påvirke følgende forhold på Prøvestenen:

1. Reduktion af areal grundet vejbetjening og tilkørselsanlæg.
2. Reduktion af kajlængde til tilkørselsanlæg.
3. Øget vejtrafik til og fra Prøvestenen under anlæg og drift.
4. Reduktion af vanddybde på grund af tilkørselsanlæg.
5. Reducerede muligheder for at uddybe sejrender.
6. Potentiel påvirkning af sikkerhedszoner omkring Prøvestenens virksomheder.

Såfremt vejanlæg og tilkørsel til Østlig ringvej placeres på Prøvestenens erhvervsområde, vil det væsentlig reducere det areal, der er tilgængeligt for nuværende og fremtidige samfundskritiske funktioner.

### Prøvestenen er én af Danmarks vigtigste erhvervshavne

Prøvestenen er i dag en aktiv erhvervshavn for hovedstadsområdet og Sjælland med et erhvervsareal på cirka 950.000 m<sup>2</sup>, 35 aktive virksomheder og 1,9 km kaj anlæg. Prøvestenen kan besejles af relativt store skibe med en dybgang på knap 12 meter. Prøvestenen har en årlig godsomsætning over kaj på 1,6 millioner tons tørbulk, primært råstoffer så som sten, grus og cement til byggeri. Dertil håndteres cirka 2,8 millioner tons vådbulk, primært brændstoffer til bl.a. Københavns Lufthavn og kemikalier til f.eks. medicinalindustrien. I 2021 anløb omkring 950 skibe, samt yderligere omkring 270 til HOFOR på den anden side af Prøvestenskanalen.

Prøvestenen rummer desuden et markant potentiale hvad angår håndtering af grønne brændstoffer til sø- og luftfart, samt CO<sub>2</sub>-håndtering og anlæg til eksempelvis Power-to-X. Dertil kan Prøvestenen spille en betydelig rolle i forhold til yderligere genanvendelse af byggematerialer.

Landsplansdirektivet (Fingerplanen) 2019<sup>1</sup> forbeholder Prøvestenen til bl.a. havnerelaterede virksomheder med særlige beliggenhedskrav i miljøklasse 6 og 7. En afrapportering fra Københavns Kommune konstaterer, at der ikke findes reelle alternativer til Prøvestenen.<sup>2</sup>

### Prøvestenen er kritisk infrastruktur og sikrer miljørigtig søtransport

Prøvestenen er som nævnt ovenfor kritisk for at understøtte udviklingen i København og Sjælland, hvad angår adgangen til forsyninger indenfor bl.a. energi (brændsler) og byggeri. Der findes ikke reelle alternative erhvervshavne med stor dybgang til betjening af hovedstadsområdet.

<sup>1</sup> Erhvervsstyrelsen: Fingerplan 2019 – Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning. Marts 2019. <https://plan-info.dk/landsplanlaegning/fingerplanen>

<sup>2</sup> "På baggrund af ovenstående vurderes det ikke at være praktisk muligt at finde alternativ placering af de nuværende aktivitet er på Prøvestenen. Dels fordi der er virksomheder af national interesse, som Erhvervsstyrelsen ikke forventes at ville godkende, at de får ændret deres plan- og miljømæssige grundlag (eksempelvis brændstofforsyning til Københavns Lufthavn), så længe Prøvestenen i landsplanlægning er udpeget til disse virksomheder. Og dels fordi de forurenende og/eller risikobehæftede virksomheder på Prøvestenen dækker forsyningsmæssige behov i København, og der ikke er tilstrækkeligt med ledige arealer i hovedstadsområdet, der kan rumme disse aktiviteter." Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen: Afrapportering vedrørende Prøvestenen. 25. november 2019: [https://www.kk.dk/sites/default/files/2021-10/udvikling\\_af\\_proevestenen\\_0.pdf](https://www.kk.dk/sites/default/files/2021-10/udvikling_af_proevestenen_0.pdf)

Generelt er det mest miljøbesparende at transportere gods via søvejen. Adgangen til Prøvestenen via søvejen sparer desuden København for et betydeligt antal lastbiler, der ellers vil skulle køre gennem byen.

Der eksisterer umiddelbart ikke alternativer til at sejle flybrændstof til Prøvestenen, hvor det i dag transporteres effektivt videre til lufthavnen i rørledning. Hvis muligheden for modtagelse af jetfuel på Prøvestenen til lufthavnen bliver fjernet eller begrænset ifm. etablering og drift af Østlig Ringvej, vil eksempelvis transport af cirka 900.000 tons flybrændstof årligt kræve at omkring 100 tank-lastbiler daglig kører i pendulfart til Københavns Lufthavn.

Levering af byggematerialer ad søvejen - tæt på der hvor de skal bruges til hovedstadsområdets mange byggeprojekter (herunder Østlig Ringvej) - sparer ligeledes mange hundrede daglige lastbil-kørsler ind og ud af København. De 1,6 millioner tons tørlast der kom ind via Prøvestenen i 2021 svarer eksempelvis til rundt regnet 60.000 lastbiler. Det skal bemærkes, at importbehovet for råstoffer til byggebranchen forventes at stige grundet øget efterspørgsel og begrænsede udvindingsmuligheder på Sjælland.

Slutteligt skal bemærkes, at skibene forventes at blive større i fremtiden, hvilket er mere miljøvenligt og effektivt, men kræver øget vanddybde og kajplads, samt mere plads på land til losning.

#### [Prøvestenen kan bidrage til den grønne omstilling](#)

Prøvestenen har gode muligheder for at få en central rolle i den grønne omstilling, hvis København og Danmark skal opnå de ambitiøse klimamål, der er sat. Prøvestenen er generelt placeret tæt på en række større punktudledere af CO<sub>2</sub>, hvorfor den eksempelvis kan bidrage til håndtering af CO<sub>2</sub> og anlæg til Power-to-X samt nye grønne brændstoffer. Det gælder især brændstoffer til luft- og søfart.

Der i øjeblikket drøftelser med interessenter, der ønsker at etablere anlæg til produktion af grønne brændstoffer på Prøvestenen via opsamlet CO<sub>2</sub> og brint produceret ved elektrolyse. Et anlæg med et areal på cirka 50.000 m<sup>2</sup> med adgang til 100 MW strøm fra vedvarende kilder, vil indenfor en periode på under 10 år kunne producere tilstrækkeligt grønt brændstof til Danmarks samlede indenrigsflyvninger, der fra politisk hold ønskes CO<sub>2</sub>-neutrale allerede i 2030.

Prøvestenens bidrag til den grønne omstilling kræver både en langsigtet planlægningshorisont samt plads- og udviklingsmuligheder, hvilket bør indtænkes i planlægningen af Østlig Ringvej og samtænkes med andre infrastruktur- og byudviklingsprojekter, der kan påvirke Prøvestenen.

#### [Vejtrafik til Prøvestenen](#)

Vejbetjeningen af Prøvestenen via Prøvestensbroen benyttes i dag til betjening af erhvervshavnen og til anlæg af jordkørselsvej til Lynetteholmen. På sigt vil vejene til og omkring Prøvestenen ydermere blive anvendt til jordkørsler. Allerede ved trafiktælling i 2016 lå antallet af daglige kørsler (primært lastbiler) på 2.600.

Der er i øjeblikket en række øvrige anlægsarbejder i støbeseen, der berører Prøvestenen. Dette gælder eksempelvis Metro M5, en mulig fremtidig brug af jordkørselsvejen til lokal vejbetjening af Refshaleøen og Lynetteholm, samt evt. byudvikling på Kløverparken og Quintus. Disse vil samlet set føre til yderligere trafikbelastning og udfordringer med fremkommelighed til erhvervshavnen på Prøvestenen. Trafikbetjeningen af Prøvestenen kan generelt blive væsentligt forbedret med en Østlig Ringvej.

### CMPs samlede Anbefalinger



Figur 2: grafisk oversigt over dele af CMP's anbefalinger

På baggrund af ovenstående gennemgang, anbefaler CMP følgende:

- Der etableres en Østlig Ringvej med tilkørsel på Prøvestenen.
- CMP inddrages som kommerciel havneoperatør og- myndighed rettidigt i alle faser af planlægning og anlæg af Østlig Ringvej.
- Muligheden for hurtigst mulig klarhed om langsigtede lejeforhold på Prøvestenen påvirkes ikke negativt af miljøkonsekvensvurdering mv. af Østlig Ringvej. De nødvendige og langsigtede investeringer i Prøvestenens infrastruktur til grønne brændstoffer, råstoffer, samt opbevaring, ind- og udskibning og oparbejdning af CO<sub>2</sub>, Power-to-X mv. kan fortsat finde sted.
- Besejlingsforhold til Prøvestenen og øvrige kajer sikres kontinuerligt under anlægsfasen, så samfundskritiske forsyninger ikke stoppes. Midlertidig lukningen af sejlrender, herunder Kronløbet, planlægges rettidigt og sker under hensyntagen til forsyning, erhverv, turisme mv.
- Etablering af Østlig Ringvej påvirker ikke sikkerhedszoner omkring Prøvestenens virksomheder til f.eks. nuværende og fremtidige brændstoffer og andet gods.
- Østlig Ringvej og evt. tilkørselsanlæg på Prøvestenen udformes, så det ikke permanent påvirker nuværende sejldybde eller kajanlæg og derved anløb for store skibe med stor dybgang.
- Muligheden for at udvide Prøvestenens areal med opfyld hen over tilkørslen til Østlig Ringvej undersøges nærmere, hvormed nettoareal, sejldybde og kajlængde bevares.
- Østlig Ringvej kan benyttes til transport af modulvogntog og farligt gods, herunder nuværende og forventede fremtidige grønne brændstoffer.
- Tilkørselsforhold til Prøvestenen under anlæg og drift sikres tilstrækkelig kapacitet.
- Der etableres en arbejdshavn og en lokal VTS (Vessel Traffic Services) til arbejdsfartøjer.

## CMPs anbefalinger til fremtidig miljøkonsekvensvurdering

Følgende forhold bør derfor undersøges i en miljøkonsekvensvurdering:

- Hvordan påvirker anlæg og drift besejling og samfundskritiske forsyninger til hovedstadsområdet nu og i fremtiden?
- Hvordan påvirker anlæg og drift af Østlig Ringvej muligheder for udvidelse af erhvervshavnen i København i takt med befolkningsudviklingen og fremtidige forventede behov for søtransport?
- Hvordan påvirker anlæg og drift mulighederne for at havnen understøtter grøn omstilling i København, herunder opbevaring, håndtering og transport af CO<sub>2</sub>, Power-to-X, samt grønne brændstoffer?
- Hvordan påvirkes turisme-, bygge-, transport- og anlægssektoren af anlægs- og driftsfasen ved Østlig Ringvej?
- Hvilke samfundsøkonomiske og miljø- og klimamæssige konsekvenser vil evt. begrænsninger i besejling og indskrænkning af erhvervshavnens udviklingsmuligheder have?
- Hvordan kan til- og frakørsel på Prøvestenen udformes, så den ikke begrænser sejldybde, udvikelses- og uddybningsmuligheder og kajstrækning?
- Hvordan kan sænketunnel placeres og udformes, så den ikke begrænser mulighed for fremtidig uddybning af sejltreder og erhvervshavnens modtagelse af større skibe med dybgang over 12 meter?
- Hvordan kan Prøvestenens areal udvides for at kompensere for arealtab ifm. Østlig Ringvej?
- Hvordan påvirkes tilkørsel til og trafikforhold omkring Prøvestenen af anlæg og drift af Østlig Ringvej - i sig selv og sammen med andre anlægsprojekter?
- Hvordan påvirker anlæg og drift af Østlig Ringvej sikkerhedszoner omkring Prøvestenen?
- De samfundsøkonomiske konsekvenser af midlertidig lukningen af sejltreder, herunder Kronløbet, undersøges.
- Det undersøges, hvordan Østlig Ringvej kan udformes således at af transport farligt gods og af gods med modulvogn kan finde sted.

Copenhagen Malmö Port (CMP) står gerne til rådighed, såfremt dette høringssvar giver til-anledning til spørgsmål eller kommentarer.

Med venlig hilsen

Malthe Mulvad

Public Affairs Lead



Sund & Bælt

## Svar vedr. høring om idéfase for miljøvurdering af Østlig Ringvej

Amager Vest Lokaludvalg hilser muligheden for at afgive høringssvar for etableringen af Østlig Ringvej velkommen. Lokaludvalget interesserer sig meget for de mange forskellige trafikinfrastrukturtiltag, som planlægges anlagt på Amager i de kommende år, og særligt på de afledte effekter på borgere.

Amager Vest Lokaludvalg forholder sig i dette høringssvar primært til etableringen af Østlig Ringvej ud fra de konsekvenser og påvirkninger som rammer bydelen Amager Vest i Københavns Kommune.

### Påvirkning af trafikmønstre

De i høringsmaterialet fremlagte prognoser for ændringer i trafikmønstre viser en reduktion af trafikken indenfor bydelen Amager Vest, med en reduktion af støj- og forureningsgener til følge. Amager vest har i det sidste godt et årti oplevet en større tilflytning af borgere – en tendens som ifølge Københavns Kommune vil fortsætte til år 2030, hvor omkring 100.000 vil bo i bydelen.

Det er en fordobling siden omkring 2007. De mange nye borgere, særligt i Ørestad tæt ved Øresundsmotorvejen, betyder at de eksisterende trafikforbindelser belastes markant og medfører en lang række følgevirkninger. Dette bekymrer lokaludvalget og bydelens borgere.

Lokaludvalget ønsker derfor, at der i miljøkonsekvensvurderingen sættes særligt fokus på ændrede trafikmønstre og -mængde og på den samlede trafikbelastning.

### Sammentænkning med andre større trafikale anlæg

Lokaludvalget er bekymret for de mange forskellige trafikale anlægsprojekter i og omkring Amager, som forventes igangsat indenfor en nærmere årrække. Projekterne tæller bl.a. udvidelsen af

31. oktober 2022

Sagsnummer  
2022-0328186

Dokumentnummer  
2022-0328186-2

Sekretariatet for Amager Vest  
Lokaludvalg  
Sundholmsvej 8  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009800442

[www.avlu.dk](http://www.avlu.dk)

Øresundsmotorvejen, anlæg af ny metrolinje og Lynetteholmen. Bekymringerne går særligt på en vurdering af, at de forskellige projekter ikke i høj nok grad tager stilling til de andre projekter og disses påvirkning på trafik og miljø, men også de gener, som der forventes under etableringen parallelt af så store anlægsprojekter.

Det er derfor prisværdigt, at det fremhæves i Vejdirektoratets foranalyse af Østlig Ringvej, at der har været indledende teknisk koordination allerede, og at det fortsætter i projekternes levetid. Lokaludvalget mener dog, at dette fokus på koordination mellem de store anlægsprojekter bør yderligere prioriteres. Der er nemlig stadig en fare for, at sager og problemer "falder mellem to stole", særligt når de falder uden for de respektive anlægsprojekters givne mandater. Samtidig er der behov for en sammenhængende plan eller politik for trafikken i hovedstadsområdet og i særdeleshed for Amager. Vigtigst af alt bør der inddrages påvirkede borgere løbende i de mangeårige projektforløb.

### **Overdækning af motorvej**

Amager Vest lokaludvalg arbejder for en overdækning af Øresundsmotorvejen for at reducere de gener som borgere oplever i form af støj og forurening samt passage på tværs. Ved Østlig Ringvejs tilslutning til Øresundsmotorvejen ønsker lokaludvalget, at Sund & Bælt forholder sig til løsninger som tillader en fremtidig overdækning af motorvejen.

Venlig hilsen

Amager Vest Lokaludvalg

[idefase@oestligringvej.dk](mailto:idefase@oestligringvej.dk)

Udviklingsselskabet By & Havn I/S  
Nordre Toldbod 7  
1259 København K

Tel. 3376 9800  
[www.byoghavn.dk](http://www.byoghavn.dk)  
[info@byoghavn.dk](mailto:info@byoghavn.dk)

CVR nr. 30823702  
EAN nr. 5798009800107

## Høringssvar – idéfasehøring af Østlig Ringvej

By & Havn fremsender hermed som grundejer af arealer i Nordhavn, på Refshaleøen samt hele Lynetteholm forslag og bemærkninger til en Østlig Ringvej i forlængelse af Nordhavnstunnelen og langs med Amagers østkyst.

23. oktober 2022  
S-20221023-1394  
D-20221023-242261

### Opkørsler

Tre ud af i alt fire opkørsler foreslås placeret på arealer ejet af By & Havn.

Placering af opkørslen i Nordhavn giver sig selv, da der på forhånd vil være etableret den del af rampeanlægget, der hører til Nordhavnstunnelen, og det er forudsat, at den nye del af rampeanlægget etableres som en spejlvending af den første del.

By & Havn noterer sig, at den viste linjeføring er drejet i forhold til det hidtil forudsatte, og ønsker sig dialog om, hvad det vil betyde for sammenhængen mellem rampeanlægget og den overordnede vejstruktur i Nordhavn. Linjeføringen og vejtilslutningen bør desuden nøje tilpasses, så byudviklingsmulighederne på Levantkaj og tilgrænsende byudviklingsområder ikke forringes eller forsinkes unødigt.

På Lynetteholm er der i høringsmaterialet gengivet en placering af rampeanlægget midt mellem Lynetteholms vestlige og østlige afgrænsning. En sådan placering vil betyde et temmelig stort "skår" centralt i den kommende bydannelse, hvilket vil være uheldigt for den visuelle og funktionelle sammenhæng i bydelen foruden, at der derved opstår mange grænseflader mellem det trafiktekniske anlæg og den forventede kommende by. By & Havn foreslår derfor, at rampeanlægget rykkes så langt mod sydøst som muligt. Dette også af hensyn til trafikafviklingen, så fremtidig trafik kan afvikles på sydøstlig side i stedet for gennem byområdet.

På Prøvestenen er opkørselsanlægget vist øst for Prøvestenen, placeret ude i vandet. Det er for så vidt fint nok, at rampeanlægget ikke skal fylde på land. Men placeringen bør forudsætte, at forbindelse fra rampeanlægget og til det overordnede vejnet på Amager belyses og vurderes. Anlægget bør desuden nøje udformes med henblik på, at eksisterende og potentielle fremtidige anvendelsesmuligheder af Prøvestenen ikke forringes unødigt, f.eks. i forhold til besejling.

### Ejerforhold og bebyggelse henover Østlig Ringvej

For at Østlig Ringvej - ud fra såvel en bymæssig som økonomisk betragtning - skal beslaglægge så lidt grundareal som muligt finder By & Havn det afgørende, at selskabet beholder ejerskabet til arealer over tunnel og rampeanlæg, og at disse arealer forberedes for, at de kan bebygges.

[RJU@byoghavn.dk](mailto:RJU@byoghavn.dk)

Tunnelens overside bør således etableres i en dybde, så den ikke afskærer fremtidig byudvikling og rekreativ anvendelse over tunnelen, herunder bør forhold omkring vibrationer, støj, udluftningstårne og funderingsforhold afdækkes.

Østlig Ringvej går gennem Lynetteholm, og By & Havn ser frem til, hvordan eventuelle snitfladeproblematikker håndteres.

***Dialog, aftaler samt tiltrædelse i Ekspropriationskommissionen***

By & Havn ser det som en stor fordel for udviklingen af attraktive bykvarterer, hvis der frem for gennemførelse af ekspropriationer indgås konkrete og detaljerede aftaler om de arealer, der er behov for til Østlig Ringvej. Aftaler foreslås at gælde såvel permanente som midlertidige arealbehov. Aftalerne vil selvfølgelig skulle tiltrædes af Ekspropriationskommissionen.

Med venlig hilsen



Ingvar Sejr Hansen

Udviklings- og salgsdirektør

**Fra:** [Redacted]  
**Sendt:** 31. oktober 2022 15:31  
**Til:** ldefase@Østligringvej  
**Emne:** Høringssvar vedr. Østlig Ringvej

Samtank vil udtrykke sin store bekymring i forhold til ideen om at etablere Østlig Ringvej øst for Prøvestenen.

- Placeringen byggeplads og tilslutningsanlæg på havneareal vil fortrænge nødvendige havnevirkomheder.
- Tilslutningsanlægget vil medføre en væsentlig trafikal belastning, som vil reducere fremkommeligheden til Prøvestenen, hvilket kan udfordre forsyningssikkerheden.
- Anlægsfasen vil medføre en betydelig belastning af området
  - Anlæg af sænketunnellen må under ingen omstændigheder forhindre skibsforsyning til Prøvestenen. I de tilfælde, hvor skibstrafikken kortvarigt påvirkes skal dette aftales med virksomhederne på Prøvestenen.
  - Øget biltrafik som vil øge risikoen for påkørsler – der transporteres meget brændstof og farligt gods i tankbiler fra Prøvestenen og konsekvensen af påkørsler vil være stor.
  - Øget trafik vil vanskeliggøre fremkommeligheden for tankbiler på Prøvestenen, hvilket kan udfordre forsyningssikkerheden.
  - Anlægsfasen vil give en støv-belastning, som vil tilsmudse vores anlæg og fordyre og vanskeliggøre kritiske vedligeholdelsesprocesser og inspektioner.

Desuden er det væsentligt at placeringen ikke direkte eller indirekte medføre en øget personbelastning i risikovirkomhedernes konsekvenszoner. Dette vil kunne medføre at samfundskritiske risiko-aktiviteter ikke kan videreføres. Endelig må hverken anlægs- eller driftsfasen besværliggøre beredskabsindsatser, så responstider forlænges.

Venlig hilsen / Best regards

Jakob Juhl  
Adm. direktør

[Redacted]  
Samtank A/S  
Samtank A/S  
Samtank A/S

Silicavej 15, 8000 Aarhus  
[www.samtank.dk](http://www.samtank.dk)

## Høringssvar til idéfasen af Østlig Ringvej

Aalborg Portland A/S  
Aalborg, 31. oktober 2022

---

Aalborg Portland A/S er meget positiv indstillet overfor etablering af Østlig Ringvej.

Den østlige ringvej med en til-/frakørsel på Prøvestenen vil gøre leveringen af cement mere effektiv, mindske trafikken langs den østlige side af København og mindske CO<sub>2</sub> aftrykket.

Aalborg Portland A/S bakker derfor op om linjeføringen øst om Amager, udført som en sænketunnel.

Aalborg Portland A/S anbefaler også kraftigt, at man vælger den samlede løsning for den Østlige Ringvej fra Nordhavn til Øresundsmotorvejen, eftersom en halv løsning fra Nordhavn til Lynetteholm ikke er en ringvej. En fuld ringvej vil give mange trafikale fordele, men en halv løsning vil tværtimod skabe flere problemer, f.eks. med trafikalt kaos på de eksisterende veje i centrum og på Amager, herunder især Amager Strandvej.

Aalborg Portland A/S anbefaler desuden, at der tilvælges en til-/frakørsel på Prøvestenen, da dette vil øge tilgængeligheden til ringvejen for beboere og medarbejdere i Indre By - og aflaste vejene på Amager, herunder ikke mindst for en stor del af den tunge trafik til/fra virksomhederne på Prøvestenen.

Hovedingredienserne i beton er sten, sand og cement som alle sejles ind til Prøvestenen, derfor vil Aalborg Portland A/S kraftigt understrege behovet for en fortsat og uhindret skibstrafik til og fra Prøvestenens havn, både i anlægs- og driftsfasen af en kommende Østlig Ringvej. Hovedstaden er dybt afhængig af kontinuerlige råstofleverancer som f.eks. cement med skib til Prøvestenen. Anlægsfasen må derfor under ingen omstændigheder lukke sejløbet til Prøvestenen i mere end et par uger ad gangen - og kun mod behørig og rettidig advisering af de berørte virksomheder.

Det kan også blive nødvendigt at sikre en større dybdegang til Prøvestenen og Amagerværket i fremtiden. Den store dybgang er også meget vigtig for Aalborg Portland, da der dels transporteres cement med egne skibe, dels med lejede skibe, der typisk er store og kræver stor dybgang. Derfor bør en sænketunnel placeres tilstrækkelig dybt, så en uddybning af sejlrenden ikke umuliggøres.

Det havneareal, som skal eksproprieres til til-/frakørslen på Prøvestenen, bør erstattes 1:1, da der vil være behov for kapaciteten til den fremtidige forsyning af hovedstaden. Især fordi de landproducerede råstoffer i Region Hovedstaden og på Sjælland forventes at blive stærkt reduceret over de kommende år.

Alle råstoffer og byggematerialer skal derfor ind til København på anden vis i fremtiden, og derfor kan havnearealet ikke undværes, da det enten ikke vil være muligt eller forbundet med alt for store ekstra omkostninger at forsyne København med råstoffer i fremtiden uden tilstrækkeligt havneareal. Prøvestenen ligger helt ideelt placeret som havneområde til forsyningen af København, hvor det er muligt at sejle materialerne ind tæt på, hvor de skal bruges. Det giver mindst mulig klimabelastning ved transporten, fordi søfart er den mest energieffektive transportform. Såfremt adgangen til skibstransport af råstoffer til byggeindustrien reduceres, vil det medføre mere trængsel i København på grund af de mange yderligere lastbiltransporter.

VVM-undersøgelsen bør derfor indeholde en analyse af muligheden for at udbygge Prøvestenen med erstatningsareal samtidig med anlægget af den østlige ringvej og til-/frakørslen. Det bør være muligt at kombinere anlægfaserne, således at der kan opnås visse synergifordele. Samtidig kan udfordringer med en for stejl til-/frakørsel på Prøvestenen måske undgås, hvis der kan inddrages en smule mere areal end ellers forudsat, fordi der kan udvides med et større erstatningsareal.

### **Om Aalborg Portland A/S**

Aalborg Portland A/S er Danmarks eneste cementproducent og råder over en af Nordeuropas største cementfabrikker beliggende i Aalborg samt siloanlæg i havne over hele landet. Fabrikken i Aalborg producerer årligt mere end 2,3 millioner tons fordelt på grå og hvid cement, som afsættes i Danmark og det øvrige Nordeuropa. Aalborg Portland A/S leverer cement til brug for både private og offentlige byggerier, herunder større infrastrukturprojekter.

Aalborg Portland A/S beskæftiger godt 350 medarbejdere i Danmark. Et mangeårigt fokus på miljø- og energiinvesteringer har resulteret i, at fabrikken i dag er anerkendt som en af de mest ressourceeffektive cementfabrikker i verden.

Aalborg Portland A/S er en del af Aalborg Portland Holding Koncernen, der i 2021 omsatte for over 10 milliarder kroner og har mere end 3.000 medarbejdere. Aalborg Portland Holding er moderselskabet for en række cement- og betonvirksomheder i blandt andet Norden, Belgien, USA, Tyrkiet, Egypten, Malaysia og Kina. Herudover har koncernen aktiviteter inden for udvinding og afsætning af tilslagsmaterialer (granit og grus) samt genanvendelse af affaldsprodukter.

---

[REDACTED]

---

**Fra:** [REDACTED]  
**Sendt:** 31. oktober 2022 17:49  
**Til:** ldefase@Østligringvej  
**Cc:** [REDACTED]  
**Emne:** Protest mod ny halvø ved Kastrup  
**Vedhæftede filer:** Planlagt kunstig halvø v.Kastrup sep.2022.jpg; Udsigt fra Kastrup Broforening okt.2022.jpg

Først tak for informationsmødet ultimo september i år.

Jeg skriver dels på egne vegne som sejler, dels som sekretær i Sejlklubben Rundingen, der holder til Kastrup Broforenings havn (den gamle fiskerihavn), Kastrup Strandvej 407, 2770 Kastrup.

Sejlklubben har omkring 25 medlemmer, som dels nyder sejlerlivet i vores sejlbåde, motorsejlere og motorbåde, dels har forskellige aktiviteter i og omkring vores klubhus på havnen. Blandt andet har vi fra juni til september en ugentlig kapsejlad, som starter og slutter mellem et af bøjeparrene i sejltrengen ind til nabohavnen Scanport.

Det fremgik af mødet, at for at tilslutte den østlige ringvejstunnel til Øresundsmotorvejen planlægger man etablering af en ny kunstig halvø (se vedlagte billede), som skal gå fra den eksisterende kunstige halvø ved nedkørslen til Øresundstunnelen og mod nord, muligvis helt op til sejltrengen ind til Scanport.

1.  
Denne halvø vil enten umuliggøre eller i høj grad besværliggøre vores kap- og tursejladser ud fra havnen, blandt andet fordi al sejlad fremover skal lægges uden om/nord om den nye kunstige halvø. Sejlad tæt forbi halvøen vil givet blive mere ubehagelig, når bølge-tilbageslag fra spunsvæggene interagerer med den naturlige søgang og skaber højere og mere krappe bølger. I stil med, hvad man i dag kan opleve tæt på Prøvestenen.
2.  
Med en højde på formentlig 6 meter vil halvøen tage en meget stor del af udsigten til Øresund, Saltholm og Nordre Røse fyr fra vores klubhus og fra havnen. Kun den øverste del af større skibe vil blive synlige herfra. Store herlighedsværdier mistes.
3.  
Efter etablering af den kunstige halvø vil vandudskiftningen ud for vores havn blive væsentligt forringet, og vandkvaliteten såvel ud for vores havn som i havnen tilsvarende dårligere. De nord- og sydgående strømme i Øresund vil aldrig nå ind forbi vores havn, der kommer til at ligge ud til et indelukket område af Øresund.

#### **FORSLAG**

Klubben skal derfor foreslå, at **planen om en kunstig halvø annulleres**, og at der laves en anden tilslutning af tunnelen til motorvejen, gerne et helt andet sted.

Hvis dette ikke er muligt, foreslås det at **afkorte halvøen** til det absolut kortest mulige, måske til halv længde af det i figuren viste. I givet fald må evt. benyttes stejlere op- og nedkørsler end normalt, og visse typer af køretøjer må måske henvises til andre veje.

Er ingen af delene mulige, vil vi – selv om vi har stor sympati for tanken om at begrænse biltrafikken i Indre By og på Amager Strandvej - anbefale, at **hele projekt "Østlig Ringvej" droppes**.

Med venlig hilsen – på egne og klubbens vegne  
**Niels Jensen Petersen**



[REDACTED]

---

**Fra:** [REDACTED]  
**Sendt:** 31. oktober 2022 17:56  
**Til:** ldefase@Østligringvej  
**Emne:** høringssvar fra Østerbro Havnekomité

Idéfasehøring forud for miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej.

Høringssvar fra Østerbro Havnekomité.

**Overordnet: Lynetteholm, Havnetunnel og Østlig Ringvej skal stoppes.**

Det er nu politikerne skal beslutte, hvordan vores økonomi, natur ressourcer og arbejdskraft fremover skal anvendes.

Skal der satses på grønne, bæredygtige løsninger eller anlæg af Lynetteholm med en motorvej til omkring 21,1 mia. kr.

Vi siger **STOP**.

Og hvorfor skal de så stoppes?:

**Befolkningens sundhed:**

Flere motorveje giver mere biltrafik, der giver

Støj og dårlig luft (for benzinbilernes vedkommende)

Mere stress: : biltrafik er opmærksomhedskrævende tidsspilde (i gennemsnit kører der 1,1 person pr bil)

Mindre fællesskab: (i offentlig transport er der tid og plads til læsning og samtale med nye mennesker)

**Biologisk mangfoldighed:** Lynetteholm har allerede ødelagt meget i Øresund med opgravninger og klapning af slam. Ethvert indgreb i havbunden er ødelæggende for vores i forvejen ødelagte havmiljø

**Jord.** Det har været hovedargumenter for Lynetteholm at man skal af med overskudsjord og at Lynetteholm vil beskytte mod stormflod.

Begge argumenter er gennemhullet af eksperter og folks egen sunde fornuft, da overskudsjord naturligvis kan benyttes til at bygge diger.

**Vand, luft og klima:** Klimaet er det vigtigste argument mod projekterne: De uhyre mængder cement til sænketunnel og den kolossale mængde transport, der skal til, er naturligvis dybt klimaskadeligt.

Det fremgår også tydeligt, at et stort areal af havbunden langs Østamager bliver ødelagt og at bade mulighederne på Amager Strandpark bliver negativt påvirket de år, sænketunnelen skal etableres.

**Kulturarv og landskab:** At man vil bygge en kunstig halvø i Kongedybet, hvor Slaget på Reden stod vil svare til at bygge højhuse på Dybbøl Banke

Hvad er hovedargumentet for ringvejen?

Det er hurtigere transport fra Nordsjælland til lufthavnen.

Jamen de har jo allerede den fineste ,hurtigste luksusjernbane i Danmark, nemlig kystbanen? Og i forhold til klima ambitionerne skal vi jo til at begrænse flyvning mest muligt.

Klimaforandringerne giver stigende havniveau: En tunnel i havet vil være yderst sårbar for stigende vandstand og stormflod

En 11 km lang tunnel vil være meget farlig i tilfælde af en bilulykke, ikke mindst for elbiler, hvor det er meget vanskeligt at slukke en brand.

Det er alt i alt den helt forkerte vej at gå for Danmark, vi skal modsat:

I lyset af den permanente klimakrise, større miljø- og naturbevidsthed samt vedtagne klimamålsætninger bør der laves et scenarie med dyrere biltrafik og bedre billigere kollektiv transport kombineret med ideelle vilkår for cykeltrafikken.

MEN BLIVER VI HØRT?

- Sund og Bælt har allerede haft udbud på 125 mio. kr til konsulentbistand til miljøvurdering af Østlig Ringvej.

- På det digitale møde om Østlig Ringvej den 5. oktober blev det fra Sund og Bælt fremhævet som noget positivt, at sænketunnelementerne til den 11 km lange sænketunnel kan støbes på tunnelfabrikken fra Femern Bælt-forbindelsen på Lolland. Entreprenør Lobbyisterne har travlt – Femern, Lynetteholm, Kattegatforbindelsen.

Østerbro Havnekomité tilslutter sig i øvrigt de indsendte svar fra NOAH og Bæredygtig Trafik.

På vegne af Østerbro Havnekomité.

Inger Hutters, formand

## Idefase Østlig Ringvej

Det undrer mig at Sund & Bælt har igangsat idefasen for Østlig Ringvej før den af Transportministeriet den 22. august 2022 igangsatte høring af den strategiske miljøvurdering (SMV) af planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm (kaldet "Planen") er afsluttet og der er foretaget en politisk behandling af den sammenfattende redegørelse for SMV'en.

Det kunne jo tænkes at borgerne kom med nogle ideer, der vil ændre på "Planen" og som skal indgå i det videre VVM-arbejde med Østlig Ringvej (og linjeføringen af metro M5) – det kaldes borgerinddragelse.

## Østlig Ringvej er underdimensioneret

Ifølge Vejdirektoratets forundersøgelse kommer der 70.700 biler som hverdagsdøgntrafikken (HVDT) mellem Nordhavn og Lynetteholm.

Der er forudsat **2 spor** i hver retning adskilt af en betonvæg. Af den *Eksterne Kvalitetssikring* forundersøgelsen af Østlig Ringvej fremgår det at det er en meget skrabet model der er regnet på for at begrænse omkostningerne, jf. denne korrespondance:

*"COWI: Udeladelse af nødspor er en af projektforsætningerne af hensyn til at begrænse anlægsomkostningerne. Ramperne er som udgangspunkt enkeltsporede, og dette er afklaret ud fra beregninger af den fremtidige trafik. Der er taget højde for plads til skiltning. Frihøjden er fastlagt af økonomiske hensyn. Frihøjden på 4,63 m er valgt svarende til frihøjden på Nordhavnstunnel og Nordhavnsvej.*

Rambøll: Igen er det bestemt at nødspor udelades, men det kan ikke forsvare, at det forringer vejanlægget i forbindelse med drift og vedligehold. Frihøjden er fastsat til den almindelig gældende frihøjde under bygværker, men eftersom der oven over monteres skilte og M&E udstyr virker valget ikke hensigtsmæssigt i en lang tunnel med installationer så lavt placeret, især når det er almindeligt, at der en frihøjde under portaler på 5,20." )

De manglende nødspor betyder at redningsmateriel ikke kan komme frem ved motorstop/ulykke. Hvis ramperne ikke er dobbeltsporet vil det ikke være muligt at etablere trafik i begge retninger i det ene tunnelrør i forbindelse med reparationer, ulykker i det andet rør. Samtidigt vil en enkeltsporet rampe betyde at der let kan opstå en kø specielt da nogle af opkørsler bliver meget stejle.

På en 2-sporede Østlig Ringvej kommer der til at køre knapt 20.000 køretøjer færre end der gør nu i den 3-sporede Limfjordstunnel uden nødspor, hvor der er skiltet med at man får en klækkelig bøde, hvis bilen løber tør for benzin. Samtidig har man i Infrastrukturplanen 2035 besluttet at der skal være en tredje Limfjordforbindelse over Egholm.

Noget tyder på at man let kan nå kapacitetsgrænsen med kun 2 spor på Østlig Ringvej. Man har valgt en skrabet løsning uden fremtid for at holde anlægsbudget kunstigt nede.

Der bør som minimum anlægges en 3-sporet Østlig Ringvej mellem Lynetteholm og Prøvestenen for at sikre at vejens kapaciteten ikke overskrides – eller så kan man reducere antallet af planlagte boliger og arbejdspladser på Lynetteholm og resten af Østhavnen for at reducere trafikbelastningen.

### **Kompensation i forhold til Helsingør Motorvejen**

Igen ifølge Vejdirektoratets forundersøgelse stiger trafikken på Helsingør motorvejen ved Emdrupvej med 30.000 (HVDT) så der kommer til at køre 130.000 biler (HVDT). Allerede i dag tyder de lange køer i myldretiden på at kapaciteten er overskredet.

Da en udvidelse af Helsingør Motorvejen fra 3 til 4 spor og af Nordhavnsvejen fra 2 til 3 spor frem til Nordhavnen forekommer urealistisk må muligheden for en bypass fra Kildegård eller Tuborgvej til Lynetteholm undersøges, planlægges og reserveres så Østlig Ringvej bliver fremtidssikret.

Den øgede trafik på den sydlige del af Helsingør Motorvejen vil markant øge støjbelastningen, hvor for en overdækning omkring Emdrupvej må være en kompenserende foranstaltning.

### **Kronløbet**

Ved passagen af Kronløbet skal det sikres at der er plads til den kommende dokport på 200 meters brede (fastsat ud fra sejladsikkerheden når Kronløbet fremover skal rumme både fritids-, erhvervs- og forsvarssejlad) og på sigt måske en M4-metro forbindelse fra Nordhavn til Lynetteholm.

### **Gennembruddet af perimeteren om Lynetteholm**

Fra 2026 vil Lynetteholms fase 2 være en indsø, hvor der dumpes jord. Det betyder at slammet på bunden kontinuerligt vil blive hvirvlet op, hvorfor indsøen kommer til at indeholde en suppe med en række giftstoffer, der stammer fra industriforureningen fra Refshaleøen og fra den gang spildevandet fra København blev ledt urensset ud i Kongedybet. Suppen fra Lynetteholm kan ikke sammenlignes med den suppe, der var ved opfyldningen i Nordhavnen, da bundsedimentet her har været renere og vanddybderne mindre end det gælder for Lynetteholm.

Det bør derfor undersøges hvordan et udslip af suppen til Øresund kan forhindres, når Østlig Ringvej anlægges gennem perimeteren omkring Lynetteholm.

### **Prøvestenen**

På Prøvestenen er der i dag lokaliseret væsentlige aktiviteter for byens udvikling: betonfabrik, asfaltfabrik, oparbejdning af bygge- og anlægsaffald, landing og opbevaring af søråstoffer. Dertil kommer der udskibning af jernskrot. Det er alle aktiviteter der kræver plads til opbevaring. Der er

meget få alternativer i hovedstadsregionen og en anden lokalisering vil medføre en væsentlig øgning af transportarbejdet i regionen (klimaregskabet).

Prøvestenen er samtidig det eneste sted i hovedstadsregionen, hvor det er muligt at sejle med op til 10 m dybgang til en industrihavn.

Det må sikres at anlægget af tilslutningsanlægget ved Prøvestenen ikke kommer til at påvirke de væsentlige aktiviteter for byens udvikling og sejladsen til industrihavnen.

### **Blokeringen af vandgennemstrømningen i Øresund**

Af Vejdirektoratets forundersøgelse for Østlig Ringvej kan det udledes, at der skal opfyldes et areal på 15-20 hektar i den dybde del af Kronløbet (10-13 meter) for at kunne anlægge tilslutningsanlægget ved Prøvestenen. Det vil endnu en gang påvirke saltvandgennemstrømningen i Kongedybet i negativ retning.

Det bliver så tredje gang at man fyldes de dybere dele af Kongedybet op: fra 2011 ved anlægget af Ydre Nordhavn, fra 2022 ved anlægget af Lynetteholm og nu med udvidelsen af Prøvestenen. Det kan ikke undgå at have påvirket saltvandstilførslen til Østersøen negativt.

Men man kan selvfølgelig vælge ikke at regne på den samlede effekt af disse opfyldninger for at se på omfanget af de nødvendige kompensationsafgravninger for at sikre en uændret saltvandstilførsel til Østersøen. Regner man kun på effekten tilslutningsanlægget ved Prøvestenen er man sikker på at få et lille tal, så det kan vurderes ikke at have nogen betydning – men det hjælper ikke livet i Østersøen.

Det bør overvejes at flytte tilslutningsanlægget mod syd så det kommer i strømløse af Prøvestenen.

### **Ålegræs**

Fra Prøvestenen ned til Kastrup skal der over en strækning på 4 km ryddes et bælte på minimum 150 m havbund for at kunne nedlægge tunnelelementerne til Østlig Ringvej. Da dybden er under 6 m vil det være minimum 60 ha ålegræs der ryger her. Dertil kommer 20 ha fra halvøen ved Øresundsmotorvejen.

Det bør dokumenteres, at der kan findes og tilplantes et nyt område med ålegræs på 100 ha i Øresund, hvor det vil bidrage til at øge biodiversiteten i Øresund, som kompensation for den midlertidige fjernelse af 60 ha ved anlæggelsen og den permanente på 20 ha ved Øresundsmotorvejen.

Med venlig hilsen

Bent Andersen



**Fra:** Bent Andersen  
**Sendt:** 31. oktober 2022 20:01  
**Til:** ldefase@ØstligRingvej; Bent Andersen  
**Emne:** ldefase Østlig Ringvej

## **ldefase Østlig Ringvej**

Det undrer mig at Sund & Bælt har igangsat ldefasen for Østlig Ringvej før den af Transportministeriet den 22. august 2022 igangsatte høring af den strategiske miljøvurdering (SMV) af planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm (kaldet "Planen") er afsluttet og der er foretaget en politisk behandling af den sammenfattende redegørelse for SMV'en.

Det kunne jo tænkes at borgerne kom med nogle ideer, der vil ændre på "Planen" og som skal indgå i det videre VVM-arbejde med Østlig Ringvej (og linjeføringen af metro M5) – det kaldes borgerinddragelse.

## **Østlig Ringvej er underdimensioneret**

Ifølge Vejdirektoratets forundersøgelse kommer der 70.700 biler som hverdagsdøgntrafikken (HVDT) mellem Nordhavn og Lynetteholm.

Der er forudsat **2 spor** i hver retning adskilt af en betonvæg. Af den *Eksterne Kvalitetssikring* forundersøgelsen af Østlig Ringvej fremgår det at det er en meget skrabet model der er regnet på for at begrænse omkostningerne, jf. denne korrespondance:

*"COWI: Udeladelse af nødspor er en af projektforudsætningerne af hensyn til at begrænse anlægsomkostningerne. Ramperne er som udgangspunkt enkeltsporede, og dette er afklaret ud fra beregninger af den fremtidige trafik. Der er taget højde for plads til skiltning. Frihøjden er fastlagt af økonomiske hensyn. Frihøjden på 4,63 m er valgt svarende til frihøjden på Nordhavnstunnel og Nordhavnsvej.*

Rambøll: *Igen er det bestemt at nødspor udelades, men det kan ikke forsvare, at det forringer vejanlægget i forbindelse med drift og vedligehold. Frihøjden er fastsat til den almindelig gældende frihøjde under bygværker, men eftersom der oven over monteres skilte og M&E udstyr virker valget ikke hensigtsmæssigt i en lang tunnel med installationer så lavt placeret, især når det er almindeligt, at der en frihøjde under portaler på 5,20."*

De manglende nødspor betyder at redningsmateriel ikke kan komme frem ved motorstop/ulykke. Hvis ramperne ikke er dobbeltsporet vil det ikke være muligt at etablere trafik i begge retninger i det ene tunnelrør i forbindelse med reparationer, ulykker i det andet rør. Samtidigt vil en enkeltsporet rampe betyde at der let kan opstå en kø specielt da nogle af opkørsler bliver meget stejle.

På en 2-sporede Østlig Ringvej kommer der til at køre knapt 20.000 køretøjer færre end der gør nu i den 3-sporede Limfjordstunnel uden nødspor, hvor der er skiltet med at man får en klækkelig bøde, hvis bilen løber tør for benzin. Samtidig har man i Infrastrukturplanen 2035 besluttet at der skal være en tredje Limfjordforbindelse over Egholm.

Noget tyder på at man let kan nå kapacitetsgrænsen med kun 2 spor på Østlig Ringvej. Man har valgt en skrabet løsning uden fremtid for at holde anlægsbudget kunstigt nede.

Der bør som minimum anlægges en 3-sporet Østlig Ringvej mellem Lynetteholm og Prøvestenen for at sikre at vejens kapaciteten ikke overskrides – eller så kan man reducere antallet af planlagte boliger og arbejdspladser på Lynetteholm og resten af Østhavnen for at reducere trafikbelastningen.

## **Kompensation i forhold til Helsingør Motorvejen**

Igen ifølge Vejdirektoratets forundersøgelse stiger trafikken på Helsingør motorvejen ved Emdrupvej med 30.000 (HVDT) så der kommer til at køre 130.000 biler (HVDT). Allerede i dag tyder de lange køer i myldretiden på at kapaciteten er overskredet.

Da en udvidelse af Helsingør Motorvejen fra 3 til 4 spor og af Nordhavnsvejen fra 2 til 3 spor frem til Nordhavnen forekommer urealistisk må muligheden for en bypass fra Kildegård eller Tuborgvej til Lynetteholm undersøges, planlægges og reserveres så Østlig Ringvej bliver fremtidssikret.

Den øgede trafik på den sydlige del af Helsingør Motorvejen vil markant øge støjbelastningen, hvor for en overdækning omkring Emdrupvej må være en kompenserende foranstaltning.

### **Kronløbet**

Ved passagen af Kronløbet skal det sikres at der er plads til den kommende dokport på 200 meters brede (fastsat ud fra sejladsikkerheden når Kronløbet fremover skal rumme både fritids-, erhvervs- og forsvarssejlads) og på sigt måske en M4-metro forbindelse fra Nordhavn til Lynetteholm.

### **Gennembruddet af perimeteren om Lynetteholm**

Fra 2026 vil Lynetteholms fase 2 være en indsø, hvor der dumpes jord. Det betyder at slammet på bunden kontinuerligt vil blive hvirvlet op, hvorfor indsøen kommer til at indeholde en suppe med en række giftstoffer, der stammer fra industriforureningen fra Refshaleøen og fra den gang spildevandet fra København blev ledt urensset ud i Kongedybet. Suppen fra Lynetteholm kan ikke sammenlignes med den suppe, der var ved opfyldningen i Nordhavnen, da bundsedimentet her har været renere og vanddybderne mindre end det gælder for Lynetteholm.

Det bør derfor undersøges hvordan et udslip af suppen til Øresund kan forhindres, når Østlig Ringvej anlægges gennem perimeteren omkring Lynetteholm.

### **Prøvestenen**

På Prøvestenen er der i dag lokaliseret væsentlige aktiviteter for byens udvikling: betonfabrik, asfaltfabrik, oparbejdning af bygge- og anlægsaffald, landing og opbevaring af søråstoffer. Dertil kommer der udskibning af jernskrot. Det er alle aktiviteter der kræver plads til opbevaring. Der er meget få alternativer i hovedstadsregionen og en anden lokalisering vil medføre en væsentlig øgning af transportarbejdet i regionen (klimaregskabet).

Prøvestenen er samtidig det eneste sted i hovedstadsregionen, hvor det er muligt at sejle med op til 10 m dybgang til en industrihavn.

Det må sikres at anlægget af tilslutningsanlægget ved Prøvestenen ikke kommer til at påvirke de væsentlige aktiviteter for byens udvikling og sejladsen til industrihavnen.

### **Blokeringen af vandgennemstrømningen i Øresund**

Af Vejdirektoratets forundersøgelse for Østlig Ringvej kan det udledes, at der skal opfyldes et areal på 15-20 hektar i den dybde del af Kronløbet (10-13 meter) for at kunne anlægge tilslutningsanlægget ved Prøvestenen. Det vil endnu en gang påvirke saltvandgennemstrømningen i Kongedybet i negativ retning. Det bliver så tredje gang at man fyldes de dybere dele af Kongedybet op: fra 2011 ved anlægget af Ydre Nordhavn, fra 2022 ved anlægget af Lynetteholm og nu med udvidelsen af Prøvestenen. Det kan ikke undgå at have påvirket saltvandstilførslen til Østersøen negativt.

Men man kan selvfølgelig vælge ikke at regne på den samlede effekt af disse opfyldninger for at se på omfanget af de nødvendige kompensationsafgravninger for at sikre en uændret saltvandstilførsel til Østersøen. Regner man kun på effekten tilslutningsanlægget ved Prøvestenen er man sikker på at få et lille tal, så det kan vurderes ikke at have nogen betydning – men det hjælper ikke livet i Østersøen.

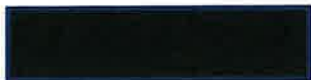
Det bør overvejes at flytte tilslutningsanlægget mod syd så det kommer i strømløse af Prøvestenen.

### **Ålegræs**

Fra Prøvestenen ned til Kastrup skal der over en strækning på 4 km ryddes et bælte på minimum 150 m havbund for at kunne nedlægge tunnelelementerne til Østlig Ringvej. Da dybden er under 6 m vil det være minimum 60 ha ålegræs der ryger her. Dertil kommer 20 ha fra halvøen ved Øresundsmotorvejen. Det bør dokumenteres, at der kan findes og tilplantes et nyt område med ålegræs på 100 ha i Øresund, hvor det vil bidrage til at øge biodiversiteten i Øresund, som kompensation for den midlertidige fjernelse af 60 ha ved anlæggelsen og den permanente på 20 ha ved Øresundsmotorvejen.

Med venlig hilsen

Bent Andersen



## Høringssvar ifm. idéfasehøring om Østlig Ringvej

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (RE) er et ejendomsselskab, der ejes af Sampension, PKA, PFA og PenSam i forening, og RE ejer, administrerer og videreudvikler det tidligere B&W-skibsværfts areal på Refshaleøen i København. Det er RE's ambition, at der indenfor en kort årrække vil kunne igangsættes en egentlig byudvikling med blandet bolig- og erhvervsanvendelse på RE's ca. 52 hektar store bynære havneareal understøttet af den nødvendige infrastruktur.

RE er som anført i tidligere høringssvar til bl.a. miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm, generelt positive over for Lynetteholmprojektet, som skal koble sig direkte på Refshaleøens nordlige og østlige kant. Dette, da vi ser Lynetteholm som både en nødvendig del af klimasikringen af København og som indfrielse af ambitionen om at skabe fremtidige muligheder for nye by- og boligområder af høj kvalitet med god infrastruktur.

I den forbindelse ser RE generelt positivt på anlægget af en østlig ringvej hele vejen fra Nordhavn til Københavns Lufthavn i Kastrup. En østlig ringvej med den rette kapacitet er en forudsætning for udvikling af Østhavnen og for at aflaste såvel disse nye udviklingsområder og Københavns eksisterende centrale kvarterer for unødigt gennemkørende biltrafik.

### Ø4 den bedste løsning

RE konstaterer med tilfredshed, at der i idéoplægget til idéfasehøringen arbejdes videre med de i forundersøgelsen undersøgte linjeføringer Ø4 og Ø5 med tilkørselsanlæg på Lynetteholm og sænketunnel videre mod lufthavnen. Ø4 og Ø5 vil give de færreste gener for københavnernes i anlægsfasen.

Af de to linjeføringer må Ø4 dog i RE's optik afgjort anses som den mest fornuftige, når det kommer til ønsket om at lede mest mulig biltrafik uden om byens boligkvarterer og rekreative områder. Således er Ø4-løsningen med afkørsel på Prøvestenen klart at foretrække frem for Ø5 uden, da store trafikmængder her vil skulle ledes på tværs af alle Østhavns kommende boligområder, ligesom også Christianshavn vil opleve yderligere belastning.

Etablering af supplerende vejbetjening fra Østlig Ringvej på Lynetteholm til Refshaleøen bliver som beskrevet i den strategiske miljøvurdering for Lynetteholm (SMV), der lige nu også er i høring, afgørende i alle scenarier. Her fremgår det dog også:

At det hvis "linjeføringen Ø5, hvor der ikke er tilslutningsanlæg ved Prøvestenen, vælges, eller hvis der alene etableres en etape 1 af Østlig Ringvej som en varig løsning, forventes, at endnu flere køretøjer anvender lokalveje mellem Refshaleøen og Amager frem for Østlig Ringvej. I denne situation bør de trafikale forbindelser muligvis udbygges yderligere".

Flytningen af trafik fra Østlig Ringvej og det medfølgende sandsynlige behov for etablering af yderligere lokal vejbetjening i tillæg til et af de i SMV'en allerede beskrevne alternativer understreger igen, at Ø4 med afkørsel på Prøvestenen bør være den foretrukne løsning, hvis ringvejen skal leve op til sit hovedformål: at lede trafik uden om Indre by og de tilstødende bydele.

På samme måde vil det skabe dårligere forhold i områderne i Østhavnen og i de tilstødende københavnske boligkvarterer, hvis man alene anlægger en første etape til Lynetteholm som en varig løsning. Det vil forårsage et yderligere pres på den øvrige infrastruktur i Lynetteholmsområdet, som vil kræve tilvejebringelse af yderligere vejkapacitet.

**Supplerende vejbetjening vigtig**

Det er generelt vigtigt, at anlægget af Østlig Ringvej fra start suppleres med den nødvendige lokale vejbetjening i Østhavnen, herunder til og fra Refshaleøen.

Således bør der som del af projektet fra start planlægges ny tilkørselsvej mellem Refshaleøen og tilkørselsanlæggene på Lynetteholm.

RE støtter samtidig, at den allerede etablerede jordkørselsvej til Lynetteholm på sigt gøres permanent og tilgængelig for almindelig trafik som en del af den nødvendige lokale vejbetjening tilknyttet Østlig Ringvej. Denne vej skåner boligkvarterer og rekreative områder omkring Refshaleøen mest muligt.

Samtidig vil det dog også være helt nødvendigt at udvide Refshalevej på enkelte strækninger, så den dimensioneres til dobbeltrettet færdsel for både busser, biler, cykler og gående.

Hvis der i anlægsfasen for Østlig Ringvej arbejdes med en faseopdeling, er det desto vigtigere, at der indtænkes yderligere vejbetjening, der sikrer, at I) Refshaleøens nuværende infrastruktur ikke bliver ene gennemfartsområde til og fra tilkørselsanlægget på Lynetteholm, og II) at udviklingen på Refshaleøen ikke begrænses i omfang af faseopdelingen.

Skal strækningen fra Nordhavn til Lynetteholm undervejs i anlægsfasen benyttes til f.eks. jordtransport til Lynetteholm, vil det være hensigtsmæssigt også at lede anlægstrafik til Refshaleøens byudvikling ad denne rute for at skåne de omkringliggende områder og deres beboere mest muligt for tunge køretøjer.

**Øvrige kommentarer**

Uagtet at kapaciteten på strækningen Lyngbyvej – Nordhavn er givet af allerede anlagte eller vedtagne projekter, bør det overvejes kraftigt at øge kapaciteten på resten strækningen fra Lynetteholm til Lufthavnen, så denne fremtidssikres i højere grad, end f.eks. Nordhavnsvej er det i dag.

RE foreslår, at det undersøges, om oppumpet sand fra projektet kan anvendes til den nødvendige kommende stormflodssikring af både Refshaleøen og Kraftværkshalvøen mv, herunder med inddragelse af den allerede anlagte jordtransportvej. Dette bør ske i samtænkning med det omkring Lynetteholm planlagte kystlandskab, således at stormflodssikringen, hvor dette er muligt, kan skabe yderligere rekreativ værdi for københavnere på strækningen mellem Lynetteholm og Amager Strandpark.

RE foreslår ligeledes, at der generelt, hvor dette er fagligt relevant, arbejdes med støjdæmpende asfalt for at skåne beboere og andre brugere af både Refshaleøen og de øvrige tilstødende områder mest muligt.

Afslutningsvist skal det igen nævnes, at RE ser meget positivt på etableringen af en østlig ringvej, og vi ser frem til en fortsat positiv og konstruktiv dialog om projektet.

Med venlig hilsen

Jes Transbøl  
Administrerende direktør  
Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

Claus Hovmøller Jensen  
Udviklingsdirektør  
Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

**Fra:** [Redacted]  
**Sendt:** 31. oktober 2022 21:32  
**Til:** ldefase@ØstligRingvej  
**Emne:** Høringssvar til idéfasen af Østlig Ringvej.

SDK Shipping A/S ejer et pakhus på Prøvesten, Fyrtårnsvej 17, 2300 København S (Ejendoms nr.: 199720). Bygningen bruges til opbevaring af forskellige type af gods, der primært enten afskibes eller landes via havnekajer på Prøvestenen.

SDK Shipping har valgt at investere i pakhus og faciliteter på Prøvestenen i tiltro til, at selskabet kunne drive denne specifikke del af vores forretning til gavn for virksomheder og borger i og nær København.

Når SDK Shipping har valgt Prøvestenen, som en del af vores aktiviteter er det bl.a. af følgende årsager:

1. Et erhvervsområde (havnerelateret) med mulighed for et erhverv, som i forhold til det nærmeste miljø støjer, støver og lugter. Hvilket vores forretning til tider vil gøre.
2. Prøvestenen er den eneste havn med en dybgang på 12 meter på det østlige Sjælland. Køge Havn (vor vi også har aktiviteter) har f.eks. kun 9,50 meter. Skibe med stor dybgang skal ved en eventuel hel eller delvis lukning af Prøvestenen derfor sejle gods til Kalundborg eller Stigsnæs, med heraf efterfølgende transport til København. Transport på veje er medfører væsentlig højere miljøbelastning end søtransport og er også væsentlig dyre for slutbrugeren (borgerne i København).
3. Prøvestenen består af en klyngen af virksomheder, der primært arbejder med miljø, mineraler og byggematerialer og som dermed supplerer og understøtter hinanden godt. Ofte kan skibe, der losses på Prøvestenen efterfølgende lastes med andre materialer, hvilket igen er positivt for en reduktion af miljøbelastningen.
4. Prøvestenen har en central placering tæt på København. Byen har 1-2 mio. indbyggere der, måske uden at vide det, kræver mange mio. tons gods ind og ud af byen. Prøvestenens central placering er meget fordelagtig, logisk i forhold til miljø og økonomi.

SDK Shipping A/S anerkender fuldt ud behovet for en Østlig Ringvej til betjening af Københavns lufthavn, det nordøstlige Amager, Refshaleøen, Lynetteholmen og Nordhavnen, men må samtidig påpege, at den tætte placering på Prøvestenen nødvendiggøre stor opmærksomhed og hensyntagen til det eksisterende havne- og skibserhverv.

Derfor anbefales det, at der etableres en afkørsel ved Prøvestenen.

Det anbefales, at der i designet af tunnelen tages hensyn til, at skibe uhindret skal kunne passere tunnelen.

Det anbefales, at tunnelen placeres så dybt, at der om nødvendigt kan uddybes, hvis det med tiden bliver nødvendigt at sikre en større dybdegang til Prøvestenen og Amagerværket.

Det anbefales, at benytte arealet syd for "miljøvolden" på Prøvestenen til byggeplads og afkørsel. Er dette ikke muligt, bør eventuelt eksproprieret havneareal, som minimum, erstattes ved at udvide Prøvestenen mod øst.

Det anbefales, at det sikres at en eventuel kommende udvidelse af Prøvestenen kan gøres oven på tunnelen.

SDK Shipping A/S står gerne til rådighed for yderligere uddybning af vore forslag og af vores holdning til infrastrukturudviklingen og havneudviklingen i København i øvrigt.

Med venlig hilsen / Best regards  
**SDK Shipping A/S**

Jesper Møller Petersen  
Business Manager



Tel. +45 5665 0006  
Havnen 12 | DK-4600 Køge | CVR.: 43785028  
[www.sdkgroup.com](http://www.sdkgroup.com)

#### **General terms and conditions**

For port agency services: all agreements are made as agents to owners. We assume no liability for the ability of the ship owner to pay for goods or services delivered on credit. All other services; including stevedoring and other port work is performed under the General Conditions of Danske Shipping- & Havnevirksomheder 2021 (DSHAB 2021). Full version is available [here](#). These General Conditions limit our liability for any loss, deterioration, or damage in respect of goods to 2 SDR per kilogram or to 666.67 SDR per package. Our liability for personal and environmental damage is also limited. The same applies to fines and other claims in connection with custom rules and procedures. Compensation for any delay shall not exceed the price for the execution of the task. However, compensation for any one event, including delays, shall not exceed 25,000 SDR, and if more than one Ordered suffer a loss due to damage occurring on one and the same occasion, our liability to all Orderers concerned shall, in certain respects, be limited to 500,000 SDR. Some claims against us become time-barred after 10 months. We have a lien for present and previous claims, and we charge interest on overdue payments at 2 per cent per commenced month. Amounts due to us shall not be subject to any right of set-off.

**In case any of our services become impossible or impractical beyond what we deem reasonable due to the COVID-19 outbreak, we will be excused from our obligations towards the customer/orderer to the extent necessary for the duration of the COVID-19 outbreak.**

Visit [www.sdkgroup.com](http://www.sdkgroup.com) for more information about our [terms of business](#)



Dato: 31. oktober 2022

**Sund & Bælt - Projektudvikling**  
**Vester Søgade 10**  
**1601 København V**

idefase@oestligringvej.dk

### **Høring: Idefase for Østlig Ringvej**

Danmarks Naturfredningsforening skal på det kraftigste understrege, at man finder den måde hørings-forløbet er timet af henholdsvis den strategiske miljøvurdering for byudvikling mv. og afgrænsning af VVM-vurderingen for henholdsvis Østlig Ringvej og Metrolinje M5 er utroværdig.

Det at VVM-afgrænsningen af de to trafik anlæg sættes i gang og afsluttes inden høringen af den strategiske miljøvurdering er afsluttet strider imod god planlægningsskik og den logik, som er indbygget i miljøvurderingsloven (og de tilhørende bekendtgørelser for trafikinfrastruktur). Hele processen bringer dermed ikke demokratiet og borgerinddragelsen tilbage på sporet for det samlede lynetteholm projekt, som eller var hensigten med at gennemføre den strategiske miljøvurdering. Se bilag for en nærmere uddybning.

I det følgende gennemgås Danmarks Naturfredningsforenings specifikke bemærkninger vedrørende havmiljø i forhold til afgrænsning af VVM-rapporten for Østlig Ringvej for alternativ Ø4 og Ø5. For alternativ Ø3 tages der alene stilling vedrørende tilkørselsanlæg:

#### Generelt

Anlæg af en Østlig Ringvej som en sænketunnel ned langs Amagers østkyst er i sig selv et betydeligt indgreb i Øresunds havmiljø.

For det første på grund af anlæggets størrelse (8 -10 km gange ca. 100 m).

For det andet fordi anlægget sker få år efter at jorddepotet (den kunstige halvø Lynetteholm) er anlagt hvor sedimentspredning, næringsstofbelastning, frigivelse af tungmetaller og andre miljøfremmede stoffer fra sedimentet samt støj og uro fra selve byggeprocessen har belastet og svækket dele af det samlede økosystem i den centrale del af Øresund (Svanemøllebugten, Middelgrunden, Natura 2000 området ved Salholm, det kystnære område mellem Prøvestenen og Lufthavnen mm).

For det tredje fordi projektet er beliggende tæt på Natura 2000 området ved Salholm.

For det fjerde fordi specielt strækningen fra Prøvestenen til Øresundsmotorvejen går gennem et værdifuldt område med tæt vegetation af ålegræs, se bilagskort.

#### Anlægsprocessen

Anlæg af de to diger, som vist i forundersøgelserne på side 27:

Der skal i VVM-rapporten gøres rede for hvor materialet til digerne kommer fra. Er der tale om gravet materiale fra tunneltraceet eller indvundet sten og sand, i givet fald hvorfra? Øde-

læggelse af ålegræs og evt. muslingebanker under digerne og i korridoren mellem digerne skal kortlægges og vurderes. Der vil forekomme sedimentspredning under anlæg og ved fjernelse af de to diger igen. Digerne omtales ikke i SMV-rapporten, hvilket tages som udtryk for at der ikke er taget stilling til om disse skal anlægges. Derfor er det vigtigt at andre afværgeforanstaltninger i forhold til sedimentspredning fra graveprocessen vurderes i forhold til anlæg af diger.

#### Gravning af tunneltracé og sedimentspredning:

Gravning af selve renden (traceet til tunnelelementerne) vil afhængigt af afværgeforanstaltningerne (diger, siltgardiner mv) og gravemetode give anledning til en betydelig sediment-spredning. Herunder som beskrevet i forundersøgelserne på side 36 og 40 spredning af kalkslam og kalkfaner som spredes i strømretningen og giver anledning til en skyggeeffekt som i visse tilfælde kan vare ved i længere tid efter gravearbejdets ophør.

Det er vigtigt at VVM-rapporten baseres på troværdige modeller for spredning af de forskellige typer sedimenter, for varigheden af spredningen, for hvilke områder som udsættes for bundfældning af sedimentet og for skyggeeffekt. Det er ligeledes vigtigt at forudsætningerne for modellerne bliver offentligt tilgængelige, uden at grønne organisationer andre NGO'ere skal gennem en tidkrævende aktindsigtsproces for at få indblik i hvordan vurderingerne er foretaget.

#### Kvaliteten af det spredte materiale:

Indholdet af MFS er en særskilt problematik med mere vidtrækkende følger og stort spredningspotentiale i Øresund. Det afhænger i høj grad af korridorens historik og hvad der er sedimenteret i årenes løb. De frigivne næringsstoffer skal også have bevågenhed.

Næringsstofferne (N, P og til dels organisk stof) i det håndterede bundmateriale risikerer at blive mobiliseret og gjort biologisk aktivt/tilgængeligt for algevækst. Det kan imødegås ved at gravning sker i vinterhalvåret ligesom tabene kan holdes mere lokalt ved anvendelse af siltgardiner og ved valg af gravemetode til tunneltracé og dige indramningerne

De arealer med bundplanter og muslingebanker som påvirkes må formodes delvist at have været udsat for sedimentspredning fra Lynetteholm byggeriet og eventuelt kompesationsafgravning i forhold til vandgennemstrømningen. En yderligere skygning eller tilslamning kan svække overlevende planter og muslinger yderligere så de vanskeligt kan overleve. Den naturlige retablering udskydes derved i en ukendt årrække. Det er vigtigt at VVM-rapporten gør rede for sådanne "dobbelteffekter".

#### Ålegræs/bundplanter:

I det direkte gravede tunneltracé i havbunden vil al bundvegetation blive udraderet af direkte gravning. Denne udradering vil også gøre sig gældende i en vis arbejdsbredde fra det afgrænsede tracé til sænketunnellen. Det er områder med forventeligt rigtig fine vækstbetingelser i dag – hvad en fremtidig retablering vil bringe er ikke klart og skal udredes detaljeret i VVM-rapporten.

Bundplanterne er vigtige gyde- og opvækstpladser for fisk og en omfattende påvirkning heraf vil uvægerligt influere negativt på fiskebestandene i området

Hvis der anlægges diger langs tunnelens tracé, må der forudses begrænset vandudskiftning på den landværts side af digerne. Konsekvenserne heraf blandt andet i forhold til bundplanter og dyreliv skal belyses.

Anlæg af tilslutningsanlæg: I alternativ Ø4 skal der anlægges 4 tilslutningsanlæg og i alternativ Ø5 skal der anlægges 3 tilslutningsanlæg. I begge alternativer vil specielt det sydlige anlæg på Lynetteholm og tilslutningen ved Lufthavnen kunne medføre betydelige miljømæssige konsekvenser fordi der af forskellige årsager skal ske opfyldning af relativt store arealer.

Ved den sydlige tilslutning på Lynetteholm skal der ske opfyldning af et relativt stort areal på grund af stor vanddybde og ved Lufthavnen på grund af pladsmangel ved Øresundsmotorvejen.

I begge tilfælde vil opfyldningen forårsage sedimentspredning. Efter anlæg vil der i begge tilfælde opstå læområder med opstuvning af tang og ålegræs til følge.

I hverken forundersøgelserne eller i den strategiske miljøvurdering er disse forhold nævnt.

Det samme gør sig gældende for alternativ Ø3, hvor det er de to sydlige tilslutningsanlæg vil påvirke havmiljøet negativt.

For tilslutningsanlæggene generelt bør der redegøres for hvor opfyldningsmaterialet kommer fra. Er der tale om overskudsjord eller havbaserede råstoffer? Hvis der er tale om havbaserede råstoffer skal der redegøres for hvor de kommer fra. Videre skal der redegøres for sediment-spredning og forurening med næringsstoffer, tungmetaller og andre miljøfremmede stoffer.

### Retablering

Det er vigtigt at de direkte ødelagte ålegræsområder retableres i så stort et omfang som overhovedet muligt på grund af ålegræs meget vigtige betydning for Øresunds samlede økosystem.

Ved retableringen skal der ske en påfyldning over tunnelelementerne. Der skal i VVM-rapporten vurderes om det påtænkte lag er tykt nok til genplantning af ålegræs. Der skal ligeledes redegøres for hvilken kvalitet materialet skal have for at genplantningen kan lykkes.

Der skal redegøres for råstofbehovet til påfyldning over tunnelelementerne og hvordan det nødvendige råstofbehov dækkes.

Det skal helt åbenlyst sikres at retablering sker med bundmaterialer som giver optimale muligheder for vækst af ålegræs og andre bundplanter, herunder hård bund til tang, hvor det har været før.

Det anbefales at bruge de erfaringer med genplantning af ålegræs der er fra Syddansk Universitets projekter i blandt andet Odense Fjord.

Det skal vurderes om det vil være nødvendigt med yderligere genplantning udenfor tunneltraecet og det omgivende arbejdsområde.

### Forhold til Vandrammedirektiv

Specielt i forhold til gravning ud for Lynetteværket og Prøvestenen:

Vandområdets tilstand er moderat og for kemisk tilstands vedkommende ikke god, hvilket i henhold til Vandrammedirektivet betyder at der med ikke må ske en forværring af i den kemiske tilstand og muligvis heller ikke i forhold til vandområdets tilstand i øvrigt. Ifølge en præjudiciel afgørelse (C-525/20) fra EU domstolen må dette heller ikke ske midlertidigt. ( " EU-Domstolen afviste, at forbuddet mod forringelse af vandmiljøet i artikel 4, stk. 1, ikke omfatter midlertidige kortsigtede virkninger uden langsigtede konsekvenser. EU-Domstolen fremhævede i sammenhængen, at forpligtelsen til at forebygge forringelser af vandmiljøet har fået en selvstændig status og ikke er blot et redskab, der kan anvendes i forbindelse med forpligtelsen til forbedringen af tilstanden for vandområdet.")

### Kumulative effekter

I den beskrevne metodik i SMV-rapporten (side 97) nævnes, at de kumulative virkninger er virkninger, som også omfatter tidligere og fremtidige aktiviteter sammen med planen/programmet. I dette inkluderes efter DN's opfattelse de skader og svækkelser af for eksempel ålegræsforekomster som er opstået på grund af sedimentspredning/skygning og foru-

rening med næringsstof fra Lynetteholm byggeriet samt den næringsstofforurening, som hidrører fra den efterfølgende drift af jorddepotet på Lynetteholm.

Hertil kommer sedimentspredning fra eventuelle kompensationsafgravninger i forhold til vandgennemstrømningen i Øresund hvis disse måtte blive besluttet.

Skygning/tilslamning over en længere årrække vil selvsagt ikke være til gavn for nogen bundplanter. Skygning vil specielt være et problem nord for anlægsområdet på grund af de herskende strømningsforhold i de øverste vandlag. VVM-redegørelsen skal derfor vurdere i hvilket omfang områder nord for arbejdsområdet rammes af sedimentspredning og skyggeeffekt fra gravearbejdet og i hvilket omfang dette overlapper med lignende påvirkning fra Lynetteholm projektet og andre projekter for eksempel i Nordhavn (etablering af Nordhavstunnel og ny containerterminal).

#### Natura 2000

Sedimentspredning, sigtbarhed, bundfældning af sediment, støj og andre forstyrrelser skal vurderes i forhold til for eksempel sæler (gråsæl og spættet sæl som indgår i udpegningsgrundlaget). Det her skal vurderes om det kan udelukkes at de nævnte ændringer påvirker udpegningsgrundlaget.

Se i øvrigt afsnittet om kumulative effekter

#### Afværgeforanstaltninger

En væsentlig forudsætning for omfanget af afværgeforanstaltninger afhænger af om der anlægges dige på begge sider af traceet og om der etableres siltgardiner for enderne af digerne. Det bør i den forbindelse afklares hvor meget siltgardiner kan afværge sedimentspredning og specielt spredning af kalkslam.

Afgravningsmetodikken er også en væsentlig faktor, hvor opsugning giver stor spredning i forhold til opgravning med grab.

Et andet forhold som kan diskuteres er, om det er tilstrækkeligt at plante nyt ålegræs ovenpå sænketunnelen eller skal der skal yderligere kompenserende foranstaltninger til?

Afværgeforanstaltninger ved anlæg af tilslutningsanlæg: Anlæggene bør placeres på en sådan måde i forhold til den herskende vind- og bølgeretning at læområder med risiko for opstuvning tang og ålegræs minimeres.

#### Rekreative hensyn

Anlægsarbejdet vil have en negativ påvirkning af mange tusinde brugere af lystbådehavnene, kolonihaverne og af Amager Strandpark, som på en god dag kan have 50.000 besøgende.

Nærheden til et af Københavns vigtigste rekreative områder fordrer at arbejdet tilrettelægges og gennemføres med især mindst mulige støjgener og gener fra arbejdskørsel. Hvis der anlægges diger langs tunnelens tracé, må der forudses begrænset vandudskiftning på den landværts side af digerne. Konsekvenserne heraf skal belyses i forhold til blandt andet badevandskvalitet og risiko for opstuvning.

I forhold til de kumulative påvirkninger er det vigtigt at arbejdet tilrettelægges i forhold til de øvrige store anlægsarbejder der indenfor samme tidsperiode planlægges på Østamager.

#### Afslutning

Danmarks Naturfredningsforening forholder sig kritisk i forhold til timingen af henholdsvis høringen af SMV-redegørelsen for det samlede projekt i forhold til VVM-processerne for de to aktuelle delprojekter. Den måde det foregår på medvirker til, at den brede befolknings vurdering af Lynetteholm-projektet bliver endnu mere negativ og til at respekten for de involverede myndigheder nedbrydes.

Set snævert i forhold til afgrænsning af VVM-rapporten for Østlig Ringvej er den mulige påvirkning af havmiljøet efter DNs opfattelse det vigtigste emne at få lavet en tilstrækkelig grundig vurdering af.

Her er det specielt vigtigt,

- at der skabes et detaljeret overblik over bundvegetation og udbredelsen af muslingebanker i gravezonen og de nærved liggende områder
- at finde den mest hensigtsmæssige måde at forebygge og afværge sedimentspredning under byggeprocessen
- at sikre en tilstrækkeligt pålidelig vurdering af de områder der med sandsynlighed vil påvirkes herunder Natura 2000 området ved Saltholm
- at der ved reetablering i videst muligt omfang sker en reetablering af de ødelagte og beskadigede områder med ålegræs og muslingebanker og at der samtidigt sker en vurdering af om der foretages yderligere kompenserende foranstaltninger.
- og at der ved vurdering af de kumulative effekter inkluderes de områder hvor der er overlap med områder, som er påvirket som følge af anlæg af Lynetteholm

Med venlig hilsen

Ole Damsgaard,  
næstformand for DN København

## **Bilag uddykning af indledende kritik af processen:**

### **”IDEFASEN” FOR METROLINJE M5 og for ØSTE RINGVEJ BRINGER IKKE DEMOKRATI OG BORGERINDDRAGELSEN TILBAGE PÅ SPORET**

Lynetteholmsprojektet bygger på en politisk principaftale fra oktober 2018, som omfatter projektets forskellige elementer: Etablering af en kunstig halvø, en østlig ringvej og en metroforbindelse som led i en omfattende byudvikling.,

På baggrund af den omfattende kritik af, at der alene blev fremlagt en VVM-vurdering af jorddeponiet og at der ikke blev udarbejdet en strategisk miljøvurdering (SMV) af det samlede projekt, blev forligspartierne i juni 2021 enige om, at der godt inde i projektet skulle gennemføres, hvad der er blevet betegnet som en SMV af projektet.

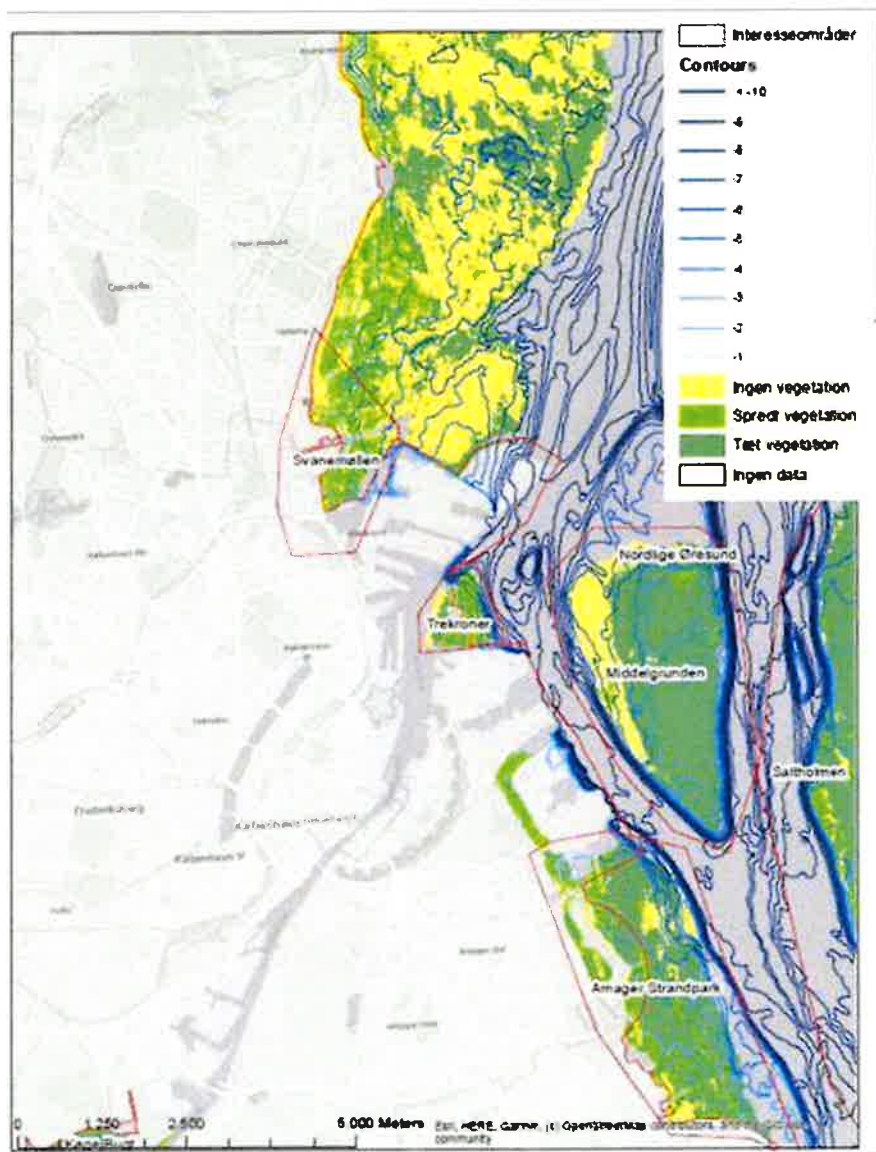
Den 22. august blev SMV'en udsendt til offentlig høring i 4 måneder mens høring om afgrænsning af miljøvurdering af nye metrolinjer og Østlig Ringvej blev offentliggjort henholdsvis den 29. august og den 5. september. De to sidste høringer dog med kun cirka 8 ugers høringsfrist.

Desværre bringer denne proces ikke Lynetteholm tilbage på sporet. Havde man fulgt den logik der er indbygget i miljøvurderingsloven (og de tilhørende bekendtgørelser for trafikinfrastruktur) skulle afgrænsning af miljøvurderingerne af metro og ringvej have afventet resultatet af den i gangværendes SMV-proces

- SMV'en som de to afgrænsningsprocesser rent logisk er baseret på, bygger på ”planen”, som er en ukendt hybrid uden ophæng i gældende planlovgivning og uden beskrivelse af, hvordan smv-processen spiller sammen med kommuneplaner og den regionale planlægning af Hovedstaden.
- Lynetteholm giver staten en ikke ønskelig men betydelig indflydelse på Københavns udvikling og SMV'en gør det uklart, hvordan ansvaret mellem stat og kommune er placeret.
- Lynetteholm er fortsat ikke en reel stormflodssikring, og København er dermed fortsat ubeskyttet ved alvorlige klimatiske hændelser.
- Der præsenteres ikke alternative løsninger til den politiske principaftale hvad angår byudvikling og infrastruktur, og projektet vurderes ikke i et regionalt perspektiv.
- Alternativet til de eksisterende planer om byudvikling er alene en 0-løsning, hvor byudvikling vil ske andre steder, uden at det er nærmere angivet hvor og hvordan.
- Det er ikke aftalt, hvorledes de store infrastrukturprojekter skal finansieres, og set i lyset af det aktuelle behov for grøn omstilling af energisektoren og andre store samfundsmæssige udfordringer bør borgerne vide, inden for hvilke rammer det er realistisk at komme med forslag til projekterne.

På baggrund af disse udfordringer kan den aktuelle SMV-proces betegnes som en offentlighedsfase, hvor myndighederne får borgernes kommentarer til et nøje koreograferet forløb, hvor der er mulighed for at kommentere enkeltdele, mens der ikke er mulighed for at drøfte helheden og mulige alternative løsninger.

## Bilag kort over bundvegetation



Kilde: DHI 2021. Marine Mapping. Her fra Vurdering af påvirkninger af tilstand, og målsætninger i vandplaner og Danmarks havstrategi fra etablering af Lynetteholm. Rambøll 2021.

31. oktober 2022

Til: [idefase@oestligringvej.dk](mailto:idefase@oestligringvej.dk)

## **Genbrug Femern Bælt tunnelelementerne og giv projektet national værdi**

### *Forslag til Miljøkonsekvensvurderingen*

Som input til Idefasehøringen foreslås det, at Sund & Bælt undersøger muligheden for at bygge Østlig Ringvej ved at genbruge af selve tunnelelementerne fra Femern Bælt og ikke kun tunnelfabrikken.

Formålet er at skabe en ny kombineret vej- og jernbaneforbindelse til Copenhagen Airport og forbedre tilgængeligheden fra hele Danmark til lufthavnen via København. Forslaget kræver en jernbanetunnel fra København til Prøvestenen og derfra en kombineret vej- og jernbanetunnel til lufthavnen ved genbrug af Femern Bælt tunnelelementerne.

### *National merværdi*

Det vil muliggøre, at samtlige tog til København får endestation Copenhagen Airport i stedet for København og dermed skaber en direkte forbindelse til Lufthavnen fra mange flere byer end idag. Det gælder alle tog fra Jylland, Fyn, Sjælland, Tyskland og den kommende Kattegat-forbindelse. Copenhagen Airport vil få en helt unik tilgængelighed fra hele Danmark og Nordtyskland, takket været projekt Østlig Ringvej.

Det vil også betyde, at projektet vil skabe værdi for hele Danmark, og ikke kun lokal værdi i Storkøbenhavn. Forslaget er dyrere at gennemføre end Forundersøgelsens forslag til vej-tunnel, men til gengæld får projektet en national merværdi, som bør kunne motivere en undersøgelse i den kommende Miljøkonsekvensvurdering. Det vil også påvirke muligheden for medfinansiering fra EU positivt, idet det er muligt at få medfinansiering til jernbaneprojekter på TEN-T nettet.

### *Østlig Ringvej kan løse flere trængselsproblemer i København i samtidigt*

Forslaget om en ny kombineret vej- og jernbaneforbindelse til Lufthavnen løser trængselsproblemer både i det københavnske vejnet og jernbanenet. For vejdelen er forslagens effekter identisk med forunderøgelserne, så det følgende uddybes forslagens effekt på trængslen på jernbanenettet.

København er i dag knudepunkt for togtrafikken fra hele Danmark og det sydlige Sverige. I fremtiden vil det også blive knudepunkt for tog fra Tyskland via Femern Bælt forbindelsen og fra Århus via en Kattetatforbindelse. Tilgængeligheden til København fra resten af Danmark og Tyskland vil blive kraftigt forbedret, men samtidig vil trængslen på jernbanenettet i København også vokse.

Trængslen er allerede idag en udfordring på de centrale dele af jernbanenettet i København. Når den nye jernbane fra København til Ringsted får fuld funktionalitet fra 2023, bliver trafikken så omfattende, at den praktiske kapacitetsgrænse nås på København H og forringer mulighederne for at udnytte Femern forbindelsen og Kattegat forbindelsens potentiale fuldt ud.

Problematikken er veldokumenteret og staten har udarbejdet løsningsforslag med forskelligt ambitionsniveau i 1998, 2008 og 2013. Projektet Østlig Ringvej giver imidlertid en helt ny mulighed for at løse to trængselsproblemer samtidigt.

### *Screening af Østlig Ringvej som kombineret vej- og jernbaneforbindelse*

Forslaget og dets linjeføring er screenet på et helt indledende niveau i en rapport fra 2021 udarbejdet af det rådgivende konsulentfirma WSP.

I rapporten gennemgås både de oprindelige statslige forslag og en principudforming af en Østlig Ringvej kombineret med en jernbanedel. Rapporten tager udgangspunkt i nogle af linjeføringerne fra Vejdirektorates forundersøgelse fra 2020, men principudformningen er den samme uanset som de aktuelle forslag. Forslaget er vist som med gul stiplede linje på denne figur (forslag C3):



Forslaget er beskrevet principielt på figuren. Forslaget indebærer en kombination af sænketunnel og boret tunnel; begge dele er kendte teknologier er velafprøvede i Danmark. Der er også stor erfaring med etablering af underjordiske stationer, der vil blive aktuelt på København H, hvor en ny stationsdel kan anlægges vinkelret på den kommende M5 station.

Med dette input opfordres Sund & Bælt til at analysere, hvordan Østlig Ringvej kan få national værdi ved at genbruge tunnelelementerne fra Femern Bælt tunnellen og bygge ny en kombineret forbindelse til Copenhagen Airport, der sikrer direkte tog fra Lufthavnen til hele Danmark.

Venlig hilsen

Sten Hansen, infrastrukturplanlægger, Civilingeniør, M.IDA, 2100 København Ø

**Fra:** [REDACTED]  
**Sendt:** 31. oktober 2022 23:00  
**Til:** ldefase@Østligringvej  
**Emne:** Idéfasehøringssvar - Østlig Ringvej

Villabyen Hellebo, der ligger 100 m. nord for Kastrup Fort og mod øst grænser op til Amager Strandvej, vil gerne fremkomme med følgende bemærkninger til idéfasehøringen.

Trafikstøjen fra Amager Strandvej er mærkbar et godt stykke vest for vejen (ind i vores forenings område), og vi vil derfor som udgangspunkt værdsætte ethvert støjreducerende initiativ. Vi er imidlertid nervøse for, at Amager Strandvej, når (hvis) Østre Ringvej etableres ude under havbunden, kan ende som fordelingsvej for en betydelig lokal- og varetrafik til boligområder, forretninger og andre virksomheder inde på øen, uanset om der etableres en prøvestensafkørsel, eller hvis frakørsel først kan ske ved Øresundsmotorvejen. Vi vil derfor foreslå, at der laves prognoser for den forventede trafik på Amager Strandvej samt at det vurderes, hvilket behov der vil være for en nord-sydgående fordelingsvej inde på øen (vest for metroen da denne ligger meget tæt på stranden og kun kan krydses af biltrafik fire steder - fem hvis man inkluderer Øresundsmotorvejen). Disse undersøgelser er ikke kun relevante for os, der bor i området, men også af hensyn til trafiksikkerheden og den rekreative værdi for de mange brugere af strandparken.

Yderligere vil vi gerne have afklaret, hvilken belastning anlægsfasen får på Amager Strandvej og på strandparken (altså i hvilket omfang hele eller dele af strandparken kan benyttes, så længe anlægsarbejderne står på).

Med venlig hilsen

Bo Falkenchrone

Formand for Villabyen Hellebo

**Høringssvar, idéfasehøring***31. oktober 2022*

Københavnertunnelgruppen udtrykker hermed sin opbakning til en ny Østlig Ringvej i København. Og anlægget af en Østlig Ringvej bør bestemt ikke alene begrundes med den fremtidige byudvikling. Der er allerede rigeligt behov for vejforbindelsen i dag.

Hovedstaden har desperat brug for en trafikal bypass-operation. Det er utåleligt, at København har en ringvej, der snegler sig ind igennem Middelalderbyen bl.a. via Kongens Nytorv, som er totalt uegnet til de store trafikmængder - uanset drivmiddel. Derfor er det virkelig gode spørgsmål, hvorfor østlig ringvej ikke er bygget for længst?

Netop den østlige ringvej er også forudsætningen for forskellige fredeliggørelsesprojekter i den indre by.

Det er afgørende vigtigt, at der kommer en til-/frakørsel på Prøvestenen, da dette vil øge tilgængeligheden til ringvejen for beboere og medarbejdere i Indre By og brokvarteer - og aflaste vejene på Amager.

Københavnertunnelgruppen anbefaler samtidig, at den kommende VVM-undersøgelse analyserer en højklasset vejforbindelse med to kørespor og et nødspor, i stedet for at gentage fejlen fra Nordhavnsvej, der desværre har været underdimensioneret fra starten og givetvis også risikerer at være utilstrækkeligt i fremtiden.

Endelig er det naturligvis helt afgørende, at vejforbindelsen føres hele vejen fra Nordhavn via Lynetteholm og videre i en sænketunnel øst om Amager, så vi får en hel og ikke kun en halv østlig ringvej.

Københavnertunnelgruppen ser frem til, at den eksisterende elementfabrik fra Femern-tunnelen efterfølgende kan genbruges til at producere tunnelelementer til østlig ringvej - det er der naturligvis store økonomiske, ressource- og klimamæssige fordele ved.

Ved en bred samfundsanalyse af østlig ringvej er det afslutningsvis vigtigt, at udviklingsperspektiverne i hele Øresundsregionen medtages. Tilgængeligheden til Københavns Lufthavn og til Sverige forbedres markant, hvilket styrker integrationen i Øresundsregionen, herunder som arbejdskraftopland for både den private og offentlige sektor i Hovedstaden. Samtidig løfter den østlige ringvej trafikbetjeningen af Krydstogtsterminalen i Nordhavn, herunder transitmuligheden for passagerer til lufthavnen.

**Københavnertunnelgruppen** har i 17 år arbejdet for østlig ringvej/havnetunnel. Foreningen [www.havnetunnel.nu](http://www.havnetunnel.nu) består af organisationer, virksomheder og enkeltmedlemmer, bl.a. DI, Dansk Erhverv, DTL, Dansk Metal, 3F og BAT-kartellet.

Med venlig hilsen

Bo Sandberg, formand, Københavnertunnelgruppen