

Høringsnotat
Idéfasehøring for miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej
Februar 2023

INDHOLD

1	INDLEDNING	3
1.1	Projektets baggrund	3
1.2	Idéfasehøring	3
1.3	Efter idéfasen	4
2	GENNEMGANG AF INDKOMNE HØRINGSSVAR	5
2.1	Overordnede bemærkninger	5
2.1.1	Behov for Østlig Ringvej	5
2.1.2	Tunnelementfabrikken i Rødbyhavn	6
2.1.3	Information og dialog med relevante aktører	7
2.1.4	Finansiering	7
2.1.5	Strategisk miljøvurdering (SMV)	8
2.2	Trafik og samfundsøkonomi	8
2.2.1	Trafikmodelberegninger	8
2.2.2	Kapacitet og dimensionering	9
2.2.3	Etapedeling	10
2.2.4	Trafikalt behov for tilslutningsanlæg ved Prøvestenen	11
2.2.5	Eksisterende veje og supplerende vejbetjening	11
2.2.6	Trafiksanering	12
2.3	Anlæg og tekniske forhold	13
2.3.1	Koordinering med andre anlægsprojekter	13
2.3.2	Anlægsgener	13
2.3.3	Arbejdsarealer	14
2.3.4	Alternative tekniske projektforslag	14
2.3.5	Tilslutningsanlæg ved Nordhavn	15
2.3.6	Tilslutningsanlæg ved Lynetteholm	15
2.3.7	Tilslutningsanlæg ved Prøvestenen	16
2.3.8	Tilslutningsanlæg ved Kastrup	17
2.3.9	Dokport ved Kronløbet	18
2.3.10	Tunnelsikkerhed	18
2.3.11	Transport af farligt gods og modulvogntog	18
2.3.12	Sejladssikkerhed	19
2.3.13	Ekspropriation	19
2.4	Erhverv	20
2.4.1	Ledninger og kabler	20
2.4.2	Amagerværket	20
2.4.3	Erhvervshavne og krydstogtanløb	21
2.4.4	Erhvervshavnen Prøvestenen	21
2.4.5	Fremtidig uddybning af sejlrenden til Prøvestenen	22
2.4.6	Københavns Lufthavn	23
2.4.7	Nationale interesser og planlægning	23
2.4.8	Prøvestenen og grøn omstilling	23
2.4.9	Erstatningsareal på Prøvestenen	24
2.5	Rekreative forhold	24

2.5.1	Mindre havne	24
2.5.2	Rekreative aktiviteter til søs	25
2.5.3	Amager Strandpark	25
2.6	Støj og sundhed	26
2.6.1	Støj fra anlægget i drift	26
2.6.2	Forslag om overdækning af Helsingørmotorvejen	27
2.6.3	Støj og sundhed	28
2.6.4	Scenarier for vurdering af luftkvalitet i indre by	28
2.7	Miljø, natur og dyreliv	29
2.7.1	Vandkvalitet og vandgennemstrømning	29
2.7.2	Sedimenthåndtering	29
2.7.3	Retablering af havbund	31
2.7.4	Natura 2000 og Vandrammedirektivet	31
2.7.5	Betydning opblandingszoner	32
2.7.6	Miljø og dyreliv ved Amager Strand	32
2.7.7	Afværgeforanstaltninger	32
2.7.8	Kulturarv	32
2.8	Klima	33
2.8.1	Projektets klimaafttryk	33
2.8.2	Stormflodssikring	34
2.8.3	Vindmøller	34

1 INDLEDNING

1.1 PROJEKTETS BAGGRUND

Der blev den 28. juni 2021 indgået en politisk aftale om "*Infrastrukturplan 2035*" mellem regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne. Nye Borgerlige er senere udtrådt af aftalen. Den del af aftalen, som omfatter fremtidens veje, står Enhedslisten og Alternativet udenfor. Aftalen kan findes her: [Aftale om Infrastrukturplan 2035 \(trm.dk\)](#).

Der gennemføres en miljøkonsekvensvurdering (VVM) af Østlig Ringvej, der som udgangspunkt bliver anlagt som en sænketunnel langs Amagers østkyst, der skal forbinde Helsingørmotorvejen i nord med Øresundsmotorvejen i syd og trafikbetjene Lynetteholm. Undersøgelsen skal fokusere på anlæg af en sænketunnel med genbrug af Femern Bælt-forbindelsens tunnelelementfabrik ved Rødbyhavn på Lolland.

Opgaven med at udarbejde en miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej varetages af Sund & Bælt på vegne af Transportministeriet. Transportministeriet varetager de nødvendige myndighedsopgaver.

Vejdirektoratet offentliggjorde i 2020 en forundersøgelse af en Østlig Ringvej, som blev igangsat af Transportministeriet, Københavns Kommune, Region Hovedstaden og Refshaleøens Ejendomsselskab i 2017. Forundersøgelsen kan findes her: [Østlig Ringvej | Vejdirektoratet](#). Forundersøgelsen undersøgte to mulige hovedkorridorer for en tunnelløsning mellem Nordhavn og Amager. En vestlig korridor under Kløvermarken og Amager Fælled og en østlig korridor langs Amagers østkyst. Der blev i alt undersøgt ni forskellige linjeføringer, heraf fire vestlige og fem østlige.

Formålet med forundersøgelsen var at tilvejebringe grundlaget for en politisk drøftelse og en eventuel principbeslutning om Østlig Ringvej, og det er således på denne baggrund, at Sund & Bælt er blevet bedt om at gennemføre en miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej med fokus på anlæg af en sænketunnel i den østlige korridor.

1.2 IDÉFASEHØRING

Sund & Bælt har forud for miljøkonsekvensvurderingen af Østlig Ringvej gennemført en offentlig idéfasehøring fra den 5. September 2022 til og med den 31. oktober 2022.

Formålet med tidlig dialog om projektet er at give borgere, organisationer, virksomheder og andre interessenter mulighed for at stille spørgsmål til projektet og komme med forslag og ideer til emner, der ønskes belyst i den kommende miljøkonsekvensvurdering af projektet. Til brug herfor offentliggjorde Sund & Bælt et idéoplæg, som kan læses her: [2209 ideoplæg oestlig-ringvej.pdf \(oestligringvej.dk\)](#).

Sund & Bælt har som led i idéfasehøringen afholdt tre borgermøder henholdsvis den 26. september 2022 i Tårnby Kommune, den 4. oktober 2022 i Københavns Kommune og den 5. oktober 2022 online. Onlinemødet blev optaget og kan genses her: [Idéfase \(oestligringvej.dk\)](#). På borgermøderne orienterede Sund & Bælt om projektet og den forestående miljøkonsekvensvurdering, ligesom selskabet indgik i dialog med de fremmødte deltagere og lyttede til forslag og bemærkninger. Præsentationen fra borgermøderne kan findes her: [Microsoft PowerPoint - Præsentation til borgermøder om Østlig Ringvej September-oktober 2022.pptx \(oestligringvej.dk\)](#).

Sund & Bælt har i høringsperioden modtaget i alt 59 skriftlige høringssvar. I de følgende afsnit er de indkomne forslag og bemærkninger tematiseret og opsummeret samt besvaret af Sund & Bælt i overensstemmelse med de politiske rammer for projektet. Det skal understreges, at høringsnotatet alene indeholder selskabets korfattede opsummering af de enkelte høringssvar med henblik på

udarbejdelsen af nærværende høringsnotat. Alle indkomne hørings svar kan læses i deres fulde længde og indhold her: [høringssvar idéfase østlig-ringvej 2022 final.pdf \(oestligringvej.dk\)](#).

1.3 EFTER IDÉFASEN

Efter idéfasen igangsættes arbejdet med at udarbejde en miljøkonsekvensvurdering af projektet. Sund & Bælt forventer, at denne proces kan gennemføres i perioden 2023-2025.

Miljøkonsekvensvurderingen offentliggøres, når den er færdig, i form af en miljøkonsekvensrapport indeholdende undersøgelsens forudsætninger, vurderinger og resultater, som således danner grundlag for en offentlig høring og debat om projektet. Der afholdes borgermøder undervejs i høringsperioden. Efter høringen offentliggøres et høringsnotat. Gennemførelse af projektet forudsætter herefter, at der er politisk opbakning til projektet, og at Folketinget vedtager en anlægslov på baggrund af blandt andet den endelige miljøkonsekvensrapport.

2 GENNEMGANG AF INDKOMNE HØRINGSSVAR

I de følgende afsnit er de indkomne forslag og bemærkninger tematiseret og opsummeret samt besvaret af Sund & Bælt i overensstemmelse med de politiske rammer for projektet. Det skal understreges, at høringsnotatet alene indeholder selskabets kortfattede opsummering af de enkelte høringssvar med henblik på udarbejdelsen af nærværende høringsnotat.

Høringsnotatet er bygget op omkring følgende hovedtemaer:

- Overordnede bemærkninger
- Trafik og samfundsøkonomi
- Anlæg og tekniske forhold
- Erhverv
- Rekreative forhold
- Støj og sundhed
- Miljø, natur og dyreliv
- Klima

2.1 OVERORDNEDE BEMÆRKNINGER

2.1.1 Behov for Østlig Ringvej

Københavns Kommune bemærker, at Østlig Ringvej vil reducere den gennemkørende og unødvendige trafik i byen. Københavns Kommunes egne analyser viser, at Østlig Ringvej er vigtig for at sikre vejbetjening af Østhavnen og samtidig forbedrer miljøet og fremkommeligheden i den eksisterende by, fordi en stor del af bilturene til og fra Østhavnen ledes uden om de indre bydele.

Dansk Industri bemærker blandt andet, at Østlig Ringvej er et nødvendigt projekt for at fremtidssikre vejinfrastrukturen i København og resten af hovedstadsområdet, samt at høj tilgængelighed både er et konkurrenceparameter for erhvervslivet og et samfundsmæssigt gode. Dansk Industri bemærker i øvrigt, at Østlig Ringvej er 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, hvorfor en Østlig Ringvej ikke alene bør begrundes med den fremtidige byudvikling.

Amager Ressourcecenter (ARC) bemærker, at de ser meget positivt på Østlig Ringvej, idet den vil give mulighed for transport af affald til ARC uden om Københavns indre byområder og de belastede broforbindelser Langebro og Knippelsbro.

Københavns Lufthavne A/S bemærker, at Østlig Ringvej dels vil koble den nye bydel Lynetteholm direkte til lufthavnen og dels 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.

DTL tilkendegiver, at 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.

Dansk Metal bemærker, at Østlig Ringvej skal være med til at aflaste den stærkt stigende trængsel i og omkring København og vil have en væsentlig positiv samfundsøkonomisk betydning, herunder for erhvervslivet og arbejdspladserne i og omkring København samt nye byudviklingsområder.

ITD tilkendegiver, at en ny vej tunnel uden om København er helt afgørende for at komme trængsel og unødvendig bykørsel til livs og dermed mindske bykørsel og kødannelse gennem det centrale København.

Dansk Erhverv oplyser, at en Østlig Ringvej er et meget stort ønske fra Dansk Erhvervs medlemsvirksomheder, det vil sige både for erhvervstrafikken og for pendlerne.

Refshaleøens Ejendomsselskab ser positivt på en Østlig Ringvej fra Nordhavn til Kastrup, som med den rette kapacitet betragtes som en forudsætning for udvikling af nye byområder og aflastning af disse samt Københavns eksisterende centrale kvarterer for gennemkørende biltrafik.

Foreningen Københavnertunnelgruppen bemærker blandt andet, at Østlig Ringvej ikke alene bør begrundes med den fremtidige byudvikling, da der allerede i dag er rigeligt behov for vejforbindelsen.

Gentofte Kommunes forvaltning bemærker, at etablering af Østlig Ringvej rejser store bekymringer vedrørende den forøgelse af trafikken gennem Gentofte Kommune, forbindelsen vil medføre. Det handler både om øget trafik på det kommunale vejnet, øget trafikstøj fra den stærkt stigende trafikmængde på Helsingørmotorvejen og som følge heraf en forventelig forøgelse af luftforureningen, herunder en negativ påvirkning af CO₂-udledningen.

Noah Trafik og Rådet for Bæredygtig Trafik bemærker blandt andet, at Østlig Ringvej er et bilgenererende anlæg, som primært vil stimulere bilbrug og undergrave brugen af Kystbanen, S-tog til Hillerød og Klampenborg samt Metroen med klima- og miljømæssige påvirkninger til følge.

Østerbro Havnekomité bemærker, at Østlig Ringvej skal droppes og at der i lyset af den permanente klimakrise, større miljø- og naturbevidsthed samt vedtagne klimamålsætninger skal fokuseres på grønne, bæredygtige løsninger.

En borger spørger til, hvordan infrastrukturen ser ud i fremtiden, herunder om der rent faktisk er brug for Østlig Ringvej, og mener, at den politiske dagsorden går i retning af færre bilister.

Sejlklubben Rundingen foreslår, at annullere eller afkorte halvøen Lynetteholm og dermed tilslutte Østlig Ringvej et andet sted. Alternativt anbefaler sejlklubben, at Østlig Ringvej droppes.

Sund & Bælts bemærkninger:

Sund & Bælt har noteret de fremsendte synspunkter for og imod behovet for en Østlig Ringvej. Sund og Bælt har på baggrund af den politiske aftale om "Infrastrukturplan 2035" fået til opgave, at gennemføre en miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej med henblik på, at kunne frembringe et samlet beslutningsgrundlag for projektet, som skal forelægges Folketinget.

2.1.2 Tunnelementfabrikken i Rødbyhavn

Dansk Industri, Dansk Metal og Foreningen Københavnertunnelgruppen bemærker, at de er positive over for genbrug af Femern Bælt-projektets tunnelementfabrik i Rødbyhavn til produktion af elementer til en Østlig Ringvej og bemærker, at der er store økonomiske, ressource- og klimamæssige fordele herved.

Sund & Bælts bemærkninger:

Sund & Bælt har igangsat en miljøkonsekvensvurdering af bevarelse af tunnelementfabrikken og har i november 2022 gennemført en offentlig idéfase herfor, som kan findes her: [Bevarelse af elementfabrikken \(sundogbaelt.dk\)](#). Selvom der er tale om en særskilt proces, er resultaterne afgørende for mulighederne for at anvende fabrikken til Østlig Ringvej, hvorfor projekterne koordineres tæt. Ved at bevare tunnelementfabrikken og anvende den til produktion af elementer til andre infrastrukturprojekter som Østlig Ringvej, undgår man dels at skulle nedrive og dels at skulle bygge helt nye faciliteter med dertilhørende miljø- og klimapåvirkning. Samtidig kan man udnytte de mange værdifulde erfaringer i relation til driften af fabrikken, der allerede er indsamlet i forbindelse med Femern Bælt-byggeriet, ligesom man kan fastholde de mange lokale arbejdspladser på Lolland.

2.1.3 Information og dialog med relevante aktører

Danske Havne, HOFOR, BIOFOS, Danske Shipping- og Havnevirksomheder, Refshaleøens Ejendomsselskab, Erhvervsforeningen Københavns Havn, By & Havn, Copenhagen Malmö Port, Københavns Lufthavne og Dansk Industri ønsker videre dialog og information om projektet. Herunder opfordres Sund & Bælt til at tage kontakt til vigtige aktører i den fortsatte planlægning, så fremtidige behov for borgere, erhvervslivet og havnene sikres i videst mulige omfang.

Københavns Kommune ønsker at blive inddraget på administrativt niveau i udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurderingen for at fremme, at både etableringen af Østlig Ringvej og den endelige udgave af Østlig Ringvej vil fungere bedst muligt med den eksisterende by.

Sund & Bælts bemærkninger:

Sund & Bælt ønsker en god dialog med projektets interessenter og tilstræber at sikre en bred inddragelse af borgere, organisationer, myndigheder, foreninger og erhvervsdrivende både lokalt og regionalt for at imødekomme behovet for korrekt og relevant information ikke blot i forbindelse med de formelle lovfæstede høringer, men kontinuerligt igennem processen.

Sund & Bælt har indtil videre afholdt dialog- og informationsmøder med over 30 organisationer, foreninger og aktører i lokalområdet, ligesom Sund & Bælt har afholdt borgermøder og deltaget i en række lokaludvalgs borgermøder. Sund & Bælt er desuden initiativtager til og deltager i havneforum, hvor havnene langs Amager østkyst og brugere af havnene jævnligt mødes for at orientere hinanden om emner af relevans i forbindelse med den forestående miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej. Til at styrke den fortsatte tilstedeværelse og dialog med omgivelserne vil Sund & Bælt blandt andet ansætte en række dialogkonsulenter. Information kan i øvrigt findes på projektets hjemmeside, Instagram og LinkedIn samt ved tilmeldelse til projektets nyhedsbrev. Under en eventuel anlægsfase vil Sund & Bælt have fokus på rettidig advisering i forbindelse med anlægsarbejder, der kan have gener for borgere og andre aktører, der befinder sig i eller i nærheden af projektområdet.

2.1.4 Finansiering

Rådet for Bæredygtig Trafik anmoder om, at den valgte finansieringsmodel for projektet skal fremgå af den kommende miljøkonsekvensvurdering, herunder om der indgår brugerbetaling eller ej samt begrundelsen herfor.

Christianshavn Lokaludvalg anser det for væsentligt, at Østlig Ringvej ikke bliver betalingslagt, da det vil indebære risiko for, at gennemkørende trafik ikke flytter til Østlig Ringvej, og at trafikken i Indre By og på Christianshavn dermed ikke begrænses.

Københavns Kommune bemærker at brugerbetaling alene i Østlig Ringvej vil få langt færre til at anvende Østlig Ringvej, og dermed resultere i en mindre aflastning af trafikken i København. Kommunen bemærker i øvrigt, at kommunen har finansieret Nordhavnsvej og langt hovedparten af Nordhavnstunnelen, som begge udgør de første etaper af en Østlig Ringvej, hvorfor det er Kommunens forventning, at staten finansierer de resterende dele af Østlig Ringvej.

Sund & Bælts bemærkninger:

Tidligere undersøgelser af Østlig Ringvej har set på forskellige scenarier med og uden brugerbetaling. Resultaterne af undersøgelserne viser opsummeret, at brugerbetaling vil reducere antallet af brugere så meget, at mange af de positive effekter ved at gennemføre projektet vil udeblive. I stedet vil trafikanterne vælge de gratis alternativer, som også er til rådighed i dag, hvorfor provenuet fra eventuel brugerbetaling fra trafikanter ikke vil kunne dække mere end de efterfølgende drifts- og vedligeholdelsesomkostninger, da de beregnede omkostninger stort set svarer til indtægterne. Brugerbetaling giver derfor ikke noget bidrag til tilbagebetaling af gæld og renter fra selve anlægget. På den baggrund er det valgt at arbejde videre med et projektscenarie uden brugerbetaling.

Der vil som en del af det samlede beslutningsgrundlag for projektet, som skal forelægges Folketinget, blive præsenteret en eller flere mulige finansieringsmodeller.

2.1.5 Strategisk miljøvurdering (SMV)

En borger undrer sig over, at Sund & Bælt har igangsat idéfasen 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.

Danmarks Naturfredningsforening finder timingen af høringsforløbet for dels den strategiske miljøvurdering og dels idéfaserne for henholdsvis Østlig Ringvej og Metrolinje M5 utroværdig. Foreningen mener blandt andet, at det strider imod god planlægningssskik og den logik, som er indbygget i miljøvurderingsloven. Det bemærkes ligeledes, at processen ikke bringer demokratiet og borgerinddragelsen tilbage på sporet for det samlede Lynetteholm-projekt, som ellers var hensigten med at gennemføre den strategiske miljøvurdering.

Københavns Kommune bemærker at etableringen af Østlig Ringvej i videst muligt omfang skal tage hensyn til de miljø- og klimapåvirkninger, der fremgår af den strategiske miljøvurdering.

Sund & Bælts bemærkninger:

I forbindelse med behandlingen af anlægsloven for Lynetteholm blev det politisk aftalt, at der skulle udarbejdes en strategisk miljøvurdering af planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm. Transportministeriet sendte d. 22. august 2022 den strategiske miljøvurdering i offentlig høring. Høringen over den strategiske miljøvurdering er ikke til hinder for, at der har kunnet gennemføres en idéfasehøring over Østlig Ringvej. I det omfang, at høringen over den strategiske miljøvurdering måtte medføre ændringer til de enkelte projekter, vil det fortsat være muligt i forbindelse med det videre arbejde med at gennemføre selve miljøkonsekvensvurderingen af det konkrete projekt.

2.2 TRAFIK OG SAMFUNDSØKONOMI

2.2.1 Trafikmodelberegninger

Østerbro Lokaludvalg anmoder om, at miljøkonsekvensrapporten for Østlig Ringvej genbesøger trafikberegninger for Østerbrogade og Kalkbrænderihavnsgade og de tilstødende veje og frygter, at de tidligere prognosticerede trafikmængder er utilstrækkelige.

Christianshavns Lokaludvalg bemærker, at trafikberegninger med højere bilrådighed må indgå i miljøkonsekvensvurderingen. Lokaludvalget foreslår forskellige følsomhedsberegninger med kraftigere vækst i bilrådigheden.

Indre By Lokaludvalg anmoder om, 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. Vurderingerne af Østlig Ringvej bør tage udgangspunkt i, at kommende bolig- og erhvervsområder i Østhavnen kan sammenlignes med Nordhavn og ikke brokvartererne for så vidt angår boligpriser, pendlingsmønster osv.

Amager Vest Lokaludvalg anmoder om, at der i miljøkonsekvensvurderingen sættes særligt fokus på ændrede trafikmønstre og trafikmængder og på den samlede trafikbelastning af områderne på Amager, herunder i forhold til trafiksikkerhed.

Rådet for Bæredygtig Trafik vil have oplyst basisberegninger for trafikstrømmene på vejniveau for 2015 og fremover for 2035, 2050 og 2070 tillige med de tilsvarende projektberegninger.

NOAH Trafik afgiver en række overordnede betragtninger om trafikmodeller og beregningsresultater, herunder forudsætninger, indhold og dokumentation.

Københavnertunnelgruppen bemærker, at udviklingsperspektiverne i hele Øresundsregionen skal medtages i en bred samfundsøkonomisk analyse af Østlig Ringvej, herunder at tilgængeligheden til Københavns Lufthavn og Sverige og trafikbetjeningen af Krydstogtsterminalen i Nordhavn forbedres markant.

En borger spørger til de fremtidige trafikmønstre, herunder hvor mange biler nordfra der vil anvende Østlig Ringvej, hvis man samtidig udbygger byen.

Sund & Bælts bemærkninger:

Der vil som led i miljøkonsekvensvurderingen blive udarbejdet nye og opdaterede trafikmodelberegninger og en vurdering af trafiksikkerheden forbundet med etablering og drift af Østlig Ringvej. Miljøkonsekvensvurderingen vil belyse, hvordan Østlig Ringvej påvirker trafikmønstret henholdsvis lokalt, regionalt i hovedstadsområdet uden for København samt bilateralt mellem Danmark og Sverige. Det indebærer, at der gennemføres nye trafikmodelberegninger baseret på opdaterede forudsætninger, herunder af de foreslåede lokale veje. De gennemførte beregninger vil blive afleveret i en offentligt tilgængelig baggrundsrapport, ligesom alle forudsætninger vil blive fremlagt.

Sund & Bælt er opmærksom på, at trafikmodeller og deres resultater i sagens natur vil være behæftet med usikkerhed. Det gælder både den generelle usikkerhed omkring modelberegninger og usikkerhed forbundet med de forudsætninger, som indgår i beregningen. Sidstnævnte usikkerhed tages der til dels højde for ved at gennemføre en række følsomhedsberegninger for de forhold, hvor udviklingen vurderes at være behæftet med den største usikkerhed. De i høringssvarene nævnte forhold vil indgå i en samlet vurdering af de forudsætninger og følsomhedsberegninger, som inkluderes i trafikmodellen.

Det kan supplerende nævnes, at det er almindelig praksis ved større statslige infrastrukturprojekter at anvende trafikmodelberegninger til at vurdere de trafikale effekter af at gennemføre et givent projekt. For Østlig Ringvej har Vejdirektoratet tidligere gennemført en forundersøgelse i 2020, hvor trafikmodellen OTM version 7.1 blev anvendt. I forbindelse med Transportministeriets 'Analyse af samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen' fra september 2022, hvori Østlig Ringvej indgår som et planelement, blev trafikmodellen OTM version 7.3 anvendt. De tidligere gennemførte trafikmodelberegninger vil i relevant omfang indgå i grundlaget for den samlede vurdering af, hvordan trafikmodellen skal opdateres til brug for miljøkonsekvensvurderingen af Østlig Ringvej for at sikre det mest retvisende resultat.

Sund & Bælt vil sikre inddragelse af interessenter kontinuerligt igennem arbejdet med miljøkonsekvensvurderingen af projektet, herunder i forhold til trafikmodelberegninger. Sund & Bælt vil løbende i processen sikre åbenhed om forudsætninger og usikkerheder knyttet til trafikmodellen, herunder i forhold til følsomhedsberegninger.

2.2.2 Kapacitet og dimensionering

Dansk Industri, Erhvervsforeningen i Københavns Havn og Københavnertunnelgruppen anbefaler, at miljøkonsekvensvurderingen vurderer en højklasset vejforbindelse med to kørespor og et nødspor i hver retning, da en smallere løsning med kun to spor vurderes at blive utilstrækkelig i fremtiden.

Gentofte Kommunes forvaltning bemærker, at Østlig Ringvej og tilkoblingen til Nordhavnstunnelen og Nordhavnsvej skal belyses i en kommende VVM-redegørelse og at det skal sikres, at infrastrukturen – såfremt den forudsatte byudvikling i København gennemføres – har tilstrækkelig kapacitet til at afvikle trafikken tilfredsstillende, så byudviklingen ikke belaster Gentofte Kommunes borgere.

Østerbro Lokaludvalg, Bispebjerg Lokaludvalg og en borger bemærker, at Østlig Ringvej er underdimensioneret med kun to spor i hver køreretning.

Refshaleøens Ejendomsselskab bemærker, at kapaciteten på Østlig Ringvej skal fremtidssikres i højere grad end tilfældet er på eksisterende omkringliggende veje.

En borger bemærker at Nordhavnstunnelen er to spor, hvorfor kommende forlængelser ligeledes bør blive to-spor, så kapaciteten på strækningerne svarer til hinanden.

Sund & Bælts bemærkninger:

Udgangspunktet for projektet og miljøkonsekvensvurderingen er, som det også er udgangspunktet for Nordhavnstunnelen, en firesporet vejforbindelse som undersøges både med og uden nødspor. Sund og Bælt undersøger således begge scenarier. Afgørende for det endelige design og dimensionering af forbindelsen vil blandt andet være at sikre tilstrækkelig kapacitet og sikker trafikafvikling både nu og i fremtiden, hvilket blandt andet skal sammenstilles med anlægsoverslaget. I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen vil der blive gennemført nye og opdaterede trafikmodelberegninger baseret på nyeste viden og forudsætninger. Resultaterne heraf vil danne grundlag for undersøgelsen af, hvordan trafikken påvirker kapaciteten på Østlig Ringvej og på det eksisterende omkringliggende vejnet.

2.2.3 Etapedeling

Københavns Kommune bemærker, at Østlig Ringvej skal etableres som den fulde løsning mellem Nordhavnen og lufthavnen og med tilslutningsanlæg på både Lynetteholm og Prøvestenen.

Dansk Industri, Københavnertunnelgruppen, Aalborg Portland A/S, Unicon A/S og PEAB Asfalt A/S anbefaler, at man vælger den samlede løsning for Østlig Ringvej fra Nordhavn til Øresundsmotorvejen, idet en fuld ringvej vil give mange trafikale fordele, mens en etapeløsning tværtimod vil skabe flere problemer, f.eks. med trafikalt kaos på de eksisterende veje i centrum og på Amager, herunder især Amager Strandvej.

Københavns Lufthavne A/S bemærker, at de trafikale effekter ved etapedeling af Østlig Ringvej vil skabe negative konsekvenser for vejnettet omkring lufthavnen. Der henvises til, at det i "Plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm" er beskrevet, at en linjeføring alene frem til Lynetteholm vil have midlertidige negative trafikale effekter på det øvrige vejnet, hvorfor der i en eventuel mellemliggende periode skal laves en særskilt plan for trafikhåndteringen.

Christianshavn Lokaludvalg bemærker, at miljøkonsekvensvurderingen skal belyse konsekvenserne af en etapedeling i forhold til lokaltrafikken.

Refshaleøens Ejendomsselskab bemærker, at der i tilfælde af en fasedeling skal arbejdes med yderligere vejbetjening til sikring af Refshaleøens infrastruktur og fortsatte udvikling.

Erhvervsforeningen i Københavns Havn bemærker, at Østlig Ringvej bør etableres i sin helhed og ikke i deleter, da dette vil skabe store trafikale problemer på hele det østlige Amager mellem Lynetteholmen og lufthavnen.

Sund & Bælts bemærkninger:

Miljøkonsekvensvurderingen vil indeholde en vurdering af de trafikale effekter af en Østlig Ringvej, hvor udgangspunktet for projektets linjeføring er en sænketunnel, der via Nordhavn forbinder Helsingørmotorvejen i nord med Øresundsmotorvejen i syd med undersøgelse af tilslutningsanlæg i Nordhavn, på Lynetteholm, ved Prøvestenen og ved Øresundsmotorvejen i Kastrup.

De tidligere gennemførte undersøgelser af Østlig Ringvej viser, at anlæg af en forbindelse mellem Nordhavn og Refshaleøen, enten som første etape af en samlet Østlig Ringvej eller som permanent løsning, ikke giver de samme fordele som anlæg af den fulde Østlig Ringvej. Der vil eksempelvis ikke være de samme fordele i forhold til blandt andet at sikre aflastning af trafikken i Indre By og brokvarterne, de indre broer mellem København og Amager samt i forhold til at sikre muligheder

for byudvikling i Østhavnen. Endvidere vil en etapedeling give en væsentlig stigning i trafikken på Nordøstamager, herunder på Amager Strandvej. Til sammenligning vil en fuld Østlig Ringvej reducere trafikken på Amager Strandvej.

2.2.4 Trafikalt behov for tilslutningsanlæg ved Prøvestenen

Københavns Kommune, Christianshavns Lokaludvalg, Dansk Industri, DTL, Dansk Metal, Dansk Erhverv, Skanska A/S, Unicon A/S, PEAB Asfalt A/S, Erhvervsforeningen i Københavns Havn, Copenhagen Malmö Port, Aalborg Portland A/S, Refshaleøens Ejendomsselskab A/S og Foreningen Københavnertunnelgruppen bemærker, at der er et trafikalt behov for tilslutningsanlæg ved Prøvestenen.

Det bemærkes blandt andet i hørings svarene, at et tilslutningsanlæg ved Prøvestenen vil øge tilgængeligheden til en Østlig Ringvej for såvel beboere, virksomheder og medarbejdere, og dermed styrke forbindelsens positive effekter ved at bidrage til aflastning af trafikken i Indre by og på Amager. Det vil ligeledes gøre levering af cement til hovedstadens byggerier mere effektiv, mindske trafikken langs den østlige side af København og mindske CO₂-aftrykket ved at flytte en stor del af den tunge trafik til og fra virksomhederne på Prøvestenen ned i tunnelen med smidigere trafikafvikling end ind gennem Indre by.

Amager Øst Lokaludvalg og Miljøpunkt Amager anmoder om, at der gennemføres en grundig trafikanalyse af konsekvenserne for hele Nordøstamager med og uden tilslutningsanlæg ved Prøvestenen samt undersøgelser af de trafikale konsekvenser ved forskellige til- og afkørselsmuligheder ved Prøvestenen, som kan reducere trafikbelastningen i området.

Sund & Bælts bemærkninger:

Miljøkonsekvensvurderingen vil indeholde en vurdering af de trafikale og økonomiske effekter af en Østlig Ringvej med og uden tilslutningsanlæg ved Prøvestenen. De hidtil gennemførte vurderinger af trafikken forbundet med Østlig Ringvej viser, at et tilslutningsanlæg ved Prøvestenen giver de bedste trafikale muligheder for at lede trafikken til en tunnel uden om byen og sikre den mest hensigtsmæssige trafikafvikling på Nordøstamager. Et tilslutningsanlæg ved Prøvestenen er dog også forbundet med en merpris.

2.2.5 Eksisterende veje og supplerende vejbetjening

Københavns Kommune ønsker, at miljøkonsekvensvurderingen detaljeret får undersøgt, hvad de trafikale effekter vil være i lokalområdet og generelt mellem Refshaleøen og det centrale Amager. Københavns Kommune mener, at det bør undersøges, hvilke tiltag, der er nødvendige for, at området kan håndtere den forventede trafik. Københavns Kommune understreger vigtigheden i, at adgangsvejene til og fra Østlig Ringvej tænkes sammen med de lokale forhold.

Gentofte Kommunes forvaltning bemærker, at tidligere undersøgelser viser, at kapaciteten på Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen ikke sikrer en hensigtsmæssig trafikafvikling, hvilket vil medføre, at trafikanterne vil søge væk fra det overordnede vejnet og ud på lokalveje i Gentofte Kommune. Kommunen ønsker, at der skal foretages undersøgelser og analyser, som belyser konsekvenserne for områder og borgere i Gentofte Kommune i samme udstrækning og på samme niveau, som for områder og borgere i Københavns Kommune.

Dansk Industri bemærker, at Østlig Ringvej vil medføre trafikale udfordringer på visse eksisterende veje i den nordligste del af København og nord for København, og at det bør indgå i undersøgelserne, hvilke muligheder der er for at afbøde dette.

Amager Øst Lokaludvalg og Miljøpunkt Amager anmoder om, at miljøkonsekvensvurderingen belyser projektets betydning for trafikken på Nordøstamager med og uden en afkørsel på Prøvestenen, samt hvordan projektet kan belaste området ved Nordøstamager mindst muligt.

Christianshavn Lokaludvalg er bekymret for de trafikale effekter af sivetrafik fra tilslutningsanlægget på Lynetteholm og finder det afgørende, at trafikken ledes ad Vermlandsgade, Uplandsgade og Prags Boulevard, hvorfor miljøkonsekvensvurderingen skal indeholde analyser heraf.

Refshaleøens Ejendomsselskab bemærker, at Østlig Ringvej fra start skal suppleres med lokal vejbetjening, herunder til og fra Refshaleøen, ligesom det ønskes, at jordkørselsvejen til Lynetteholm bliver permanent og tilgængelig for almindelig trafik. Det bemærkes ligeledes, at det vil være nødvendigt med en udvidelse af Refshalevej.

Villabyen Hellebo er nervøse for, at Amager Strandvej kan ende som fordelingsvej for en betydelig lokal- og varetrafik til boligområder, forretninger og andre virksomheder inde på øen og foreslår, at der udarbejdes 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.

Sund & Bælts bemærkninger:

Der vil som led i miljøkonsekvensvurderingen blive udarbejdet nye og opdaterede trafikmodelberegninger og en vurdering af, hvordan trafiksikkerheden og kapaciteten påvirkes i forbindelse med etablering og drift af Østlig Ringvej og tilhørende adgangsveje, herunder nye veje omkring tilslutningsanlæg. Trafikprognosen skal således belyse og bruges til at vurdere, hvordan Østlig Ringvej påvirker trafikmønstret henholdsvis lokalt, regionalt i hovedstadsområdet uden for København samt bilateralt mellem Danmark og Sverige.

De fremlagte vurderinger vil således kunne bidrage med data og viden om de forventede fremtidige trafikale forhold, der følger af Østlig Ringvej således, at relevante myndigheder og aktører kan vurdere behovet for at undersøge og planlægge opgraderinger eller anlæg af ny vejinfrastruktur. Planlægning, projektering og miljøvurdering af supplerende tiltag til forbedring af eksempelvis lokal vejinfrastruktur uden for selve projektet indgår således ikke i miljøkonsekvensvurderingen af Østlig Ringvej.

2.2.6 Trafiksanering

Københavns Kommune bemærker, at Østlig Ringvej vil reducere den gennemkørende og unødvendige trafik i byen og ønsker at styrke denne effekt ved at flytte yderligere trafik ud i Østlig Ringvej ved hjælp af trafiksanering.

Christianshavn Lokaludvalg anser det for en helt afgørende forudsætning for, at Østlig Ringvej ledsages af en væsentlig dæmpning af trafikken i centrum og anmoder om, at trafikberegningerne af projektet og miljøkonsekvensvurderingen inkluderer scenarier med trafiksanering.

Rådet for Bæredygtig Trafik bemærker, at det skal fremgå af miljøkonsekvensvurderingen, hvornår en trafiksanering i Indre By kan påbegyndes, og med hvilke midler et sådant ændret trafikflow kan gennemtvinges.

Sund & Bælts bemærkninger:

Tidligere undersøgelser af Østlig Ringvej har set på forskellige scenarier, herunder med og uden trafiksanering. Resultaterne af de tidligere analyser har vist, at trafiksanering kan bidrage til at flytte biltrafikken ud af det centrale København og dermed fremme et af hovedformålene med Østlig Ringvej. Såfremt der besluttet konkrete tiltag, kan virkningerne heraf på trafikmodelberegninger og deraf afledte effekter blive inkluderet i miljøkonsekvensvurderingen af Østlig Ringvej.

2.3 ANLÆG OG TEKNISKE FORHOLD

2.3.1 Koordinering med andre anlægsprojekter

Amager Vest Lokaludvalg udtrykker bekymring for de mange trafikale anlægsprojekter i og omkring Amager, som forventes igangsat inden for en nærmere årrække og mener, at fokus på koordinationen mellem disse bør prioriteres. Lokaludvalget er bekymrede for, at sager og problemer falder mellem to stole, når de falder uden for de respektive anlægsprojekters givne mandater.

Sund & Bælts bemærkninger:

Sund & Bælt er ansvarlig for henholdsvis at undersøge og i nogle tilfælde gennemføre en række aktiviteter på Amager og anerkender behovet for en grundig koordination og dialog, som er et stort fokusområde internt i selskabet. Derudover er der i miljølovningen et krav om, at der i miljøkonsekvensvurderingen af hvert enkelt projekt tages stilling til potentielle kumulative virkninger med andre besluttede projekter. Det vil sige, hvorledes sådanne projekter indbyrdes kan påvirke hinanden, og om projekterne som følge heraf samlet set vurderes at give anledning til en større eller anderledes miljøpåvirkning, end når projekterne vurderes hver for sig.

2.3.2 Anlægsgener

Gentofte Kommunes forvaltning bemærker, at det forudsættes, at arbejdskørsel i anlægsfasen udelukkende foregår via det overordnede vejnet, herunder Helsingørmotorvejen, Motorring 3 og Nordhavnsvej samt at der indføres spærretider, så arbejdskørslen foregår uden for myldretidstrafikken. Kommunen bemærker ligeledes, at kortlægning af materialetransport gennem kommunen i anlægsperioden med tilhørende afværgeforanstaltninger samt støjudbredelseskort for anlægsfasen skal indgå i VVM-redegørelsen.

Københavns Kommune understreger, at anlægstrafik og jordtransporter skal planlægges, så de udføres med færrest mulige konsekvenser for den eksisterende by.

En borger spørger til, hvilke hverdagsgener der kan forventes i forhold til anlægsstøj, forurening og byggetrafik. Der opfordres til, at projektet tager hensyn til borgerne i nærområdet.

En borger opfordrer til, at der skal tages udstrakt hensyn til borgerne i nærområdet af projekterne Udvidelse af Øresundsmotorvejen og Østlig Ringvej, både hvad angår løsningerne samt udførelsen af arbejdet. Området er i forvejen stærkt belastet af støj og forurening.

Samtank A/S bemærker, at anlægsfasen vil give en støvbelastning, som vil tilsmudse virksomhedens anlæg, og fordyre og vanskeliggøre kritiske vedligeholdelsesprocesser og inspektioner. Samtank A/S bemærker også, at mere anlægstrafik øger risikoen for påkørsler af erhvervstrafik på Prøvestenen med farligt gods og brændstof.

Sund & Bælts bemærkninger:

Støj og øvrige potentielle anlægsgener er emner, som skal vurderes i den kommende miljøkonsekvensvurdering af projektet. Hvor meget støj, forurening og anlægstrafik projektet vil medføre i anlægsfasen og i hvor lang tid, afhænger af en række forudsætninger om blandt andet anlægsmetoder, placering af arbejdsarealer, planlægning af arbejdet mv. Generelt kan det siges, at jo tættere et anlægsarbejde er på områder, hvor der bor eller færdes mennesker, des mere vil det kunne opleves. Det er i den forbindelse en fordel, at en stor del af anlægsarbejdet vil foregå til søs med større afstand til landarealer.

Kendetegnende for støj fra anlægsaktiviteterne og støj fra transport til og fra disse er, at støjen er midlertidig og alene knyttet til anlægsfasen. For store projekter som Østlig Ringvej varer anlægsfasen dog en årrække, hvorfor det er afgørende, at arbejdet planlægges bedst muligt, så det medfører færrest mulige gener. Som en del af miljøkonsekvensvurderingen vil der blandt andet blive lavet konkrete støjberegninger og støjkort, som viser den forventede støjudbredelse fra anlægsarbejdet, ligesom behovet for afværgende foranstaltninger vil blive vurderet. Omfanget af

trafikbelastningen af vejene til og fra Østlig Ringvejs anlægsaktiviteter vil ligeledes blive vurderet i miljøkonsekvensvurderingen, herunder også i kumulation med den erhvervstransport, som blandt andet foregår på og omkring Prøvestenen.

Både Østlig Ringvej og udvidelsen af Øresundsmotorvejen undersøges af Sund & Bælt og koordineres tæt. Det gælder både i forhold til tekniske og trafikale forhold vedrørende Østlig Ringvejs tilslutning ved Øresundsmotorvejen og i forhold til potentielle gener for borgere i nærheden af projektområderne. De kumulative virkninger knyttet til projekterne behandles i overensstemmelse med de lovgivningsmæssige krav.

2.3.3 Arbejdsarealer

En borger spørger, om der ikke kommer pladsmangel under en samtidig etablering af Lynetteholm, og en borger spørger, om der er plads nok til byggetrafik på vand og land.

Sund & Bælts bemærkninger:

Det er Sund & Bælts forventning, at der ikke vil opstå større pladsudfordringer, men der vil være en tæt dialog med By & Havn, som anlægger Lynetteholm, og andre relevante aktører for at sikre dette. Selve tunnelelementerne til Østlig Ringvej forventes at blive støbt på Femern Bælt-forbindelsens tunnelelementfabrik i Rødbyhavn, og bugseret til projektområdet ad søvejen. Det er således primært ved tilslutningsanlæggene, at der støbes på stedet. Det forventes derfor, at en stor del af transporten til anlægsaktiviteterne vil kunne ske ad vandvejen. Det skal i den forbindelse sikres, at denne transport kan lade sig gøre med mindst mulig påvirkning af den øvrige skibstrafik i området.

2.3.4 Alternative tekniske projektforslag

Indre By Lokaludvalg foreslår, at der ses på, om en boret tunnel til Østlig Ringvej kan være et alternativ til en sænketunnel og at der foretages en miljøkonsekvensvurdering af både en sænketunnel og en boret tunnel.

Landskrona Kommune har indgivet et alternativt forslag til udformningen af Østlig Ringvej, så Østlig Ringvej i fremtiden kan forbindes til Sverige med en ny tunnel under Øresund.

En borger foreslår, at der undersøges, planlægges og reserveres en bypass fra Kildegård eller Tuborgvej til Lynetteholm, så Østlig Ringvej bliver fremtidssikret i forhold til stigende trafikmængder.

En borger foreslår at der etableres en jernbanetunnel fra København til Prøvestenen og derfra en kombineret vej- og jernbanetunnel til lufthavnen ved genbrug af Femern Bælt-projektets tunnelelementer.

Sund & Bælts bemærkninger:

Som en del af den politiske aftale om "Infrastrukturplan 2035" er det besluttet, at Sund & Bælt skal gennemføre en miljøkonsekvensvurdering af en ny vejforbindelse i form af en fuld Østlig Ringvej, der forløber langs Amagers østkyst og forbinder Helsingørmotorvejen i nord med Øresundsmotorvejen i syd. Ligeledes følger det af aftalen, at undersøgelsen skal fokusere på anlæg af en sænketunnel med genbrug af Femern Bælt-forbindelsens tunnelelementfabrik i Rødbyhavn.

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

De fremsendte forslag falder uden for den opgave, som Sund & Bælt er blevet bedt om at løse i forbindelse med Østlig Ringvej. Bortset fra forslaget om at se nærmere på en borede tunnel, så er der tale om nogle helt andre projekter, som ikke i sig selv bidrager til at opfylde formålet med en Østlig Ringvej. De fremsendte forslag vil på denne baggrund ikke blive undersøgt nærmere i forbindelse med miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej.

Miljøkonsekvensvurderingen vil dog indeholde en beskrivelse af de rimelige alternativer, som er undersøgte og relevante for det fremlagte projekt og dets særlige karakteristika. Til brug for beskrivelsen af rimelige alternativer til en sænketunnelløsning inddrages resultaterne af den forundersøgelse af Østlig Ringvej, som blev igangsat i 2017 af Transport- og Boligministeriet, Københavns Kommune, Region Hovedstaden og Refshaleøens Ejendomsselskab, og som blev offentliggjort i 2020. Forundersøgelsen undersøgte både en østlig og en vestlig linjeføringskorridor og i alt ni forskellige linjeføringsvarianter med forskellige anlægstekniske metoder: Sænketunnel, boret tunnel og gravet tunnel. Resultaterne af den aktuelle høring over den strategiske miljøvurdering, hvor en boret tunnelløsning indgår som alternativ, vil ligeledes i relevant omfang indgå. Miljøkonsekvensvurderingen skal i den forbindelse indeholde en angivelse af hovedårsagerne til det trufne valg, herunder en sammenligning af miljøpåvirkningerne. Der er ikke krav om, at fravalgte alternativer skal underkastes en miljøkonsekvensvurdering svarende til den, der skal foretages for det valgte projekt.

2.3.5 Tilslutningsanlæg ved Nordhavn

By & Havn bemærker, at linjeføringen er drejet i forhold til det hidtil forudsatte og ønsker en dialog om, hvad det vil betyde for sammenhængen mellem tilslutningsanlægget og den overordnede vejstruktur i Nordhavn. By & Havn bemærker endvidere, at linjeføringen og tilslutningen bør tilpasses nøje, så byudviklingsmulighederne på Levantkaj og tilgrænsende byudviklingsområder ikke forringes eller forsinkes unødigt.

Sund & Bælts bemærkninger:

Sund & Bælt skal gennemføre projektering af tunnellinjeføring og tilslutningen til Nordhavn ud fra en samlet afvejning af hensyn til blandt andet tekniske, miljømæssige og økonomiske forhold. Udgangspunktet for projekteringen af tilslutningsanlægget er, at finde den økonomisk optimale løsning for projektet. Sund & Bælt vil i den forbindelse inddrage de af By & Havn fremsendte interesser og hensyn vedrørende tilslutningen til Nordhavn, som en del af arbejdet med miljøkonsekvensvurderingen, så længe det ikke indebærer en væsentlig fordyrelse af anlægsprojektet. Der vil blive projekteret og miljøkonsekvensvurderet én teknisk løsning for placering og udformning af tilslutningsanlægget. Såfremt der skal projekteres og vurderes alternative løsninger eller tilvalg for tilslutningsanlægget, vil dette indebære meromkostninger for den samlede miljøkonsekvensvurdering og eventuelt også anlægsbudgettet.

2.3.6 Tilslutningsanlæg ved Lynetteholm

Københavns Kommune ønsker, at tilslutningsanlægget på Lynetteholm tager hensyn til, at der kan skabes sammenhængende kystsikring ved Lynetteholm og et attraktivt kystområde. Ligeledes bemærker kommunen, at tilslutningsanlægget ikke bør placeres inden for metroens stationsnære område, at tilslutningsanlægget skal placeres væk fra de områder på Lynetteholm, der i en senere planlægning kan forventes brugt til boliger og arbejdspladser, samt at det skal undersøges, hvad der skal til for, at man vil kunne bygge boliger og arbejdspladser på arealer oven på tunnelen.

By & Havn foreslår, at rampeanlægget på Lynetteholm rykkes så langt mod sydøst som muligt blandt andet af hensyn til trafikafviklingen. By & Havn bemærker i øvrigt, at tunnelens overside bør etableres i en dybde, så den ikke afskærer fremtidig byudvikling og rekreativ anvendelse over tunnelen.

Sund & Bælts bemærkninger:

Sund & Bælt skal gennemføre projektering af tunnellinjeføring og tilslutningen til Lynetteholm ud fra en samlet afvejning af hensyn til blandt andet tekniske, miljømæssige og økonomiske forhold. Udgangspunktet for projekteringen af tilslutningsanlægget er, at finde den økonomisk optimale løsning for projektet. Sund & Bælt vil i den forbindelse inddrage de af By & Havn fremsendte interesser og hensyn vedrørende tilslutningsanlægget på Lynetteholm, som en del af arbejdet med miljøkonsekvensvurderingen, så længe det ikke indebærer en væsentlig fordyrelse af anlægsprojektet. Det er Sund & Bælts indledende vurdering, at forberedelse af tunnelen til bebyggelse oven på tunnelen vil indebære betydelige merudgifter for anlæg af Østlig Ringvej. Der vil blive projekteret og miljøkonsekvensvurderet én teknisk løsning for placering og udformning af tilslutningsanlægget. Såfremt der skal projekteres og vurderes alternative løsninger eller tilvalg for tilslutningsanlægget, vil dette indebære meromkostninger for den samlede miljøkonsekvensvurdering og eventuelt også anlægsbudgettet.

2.3.7 Tilslutningsanlæg ved Prøvestenen

Amager Øst Lokaludvalg, Dansk Sejlunion, Foreningen af Lystbådehavne i Danmark, Dansk Kano og Kajak Forbund samt Dansk Forening for Rosport spørger, om det er muligt at undgå en kunstig ø ved Prøvestenens tilslutningsanlæg ved i stedet at føre en forbindelse under Prøvestenen.

Dansk Sejlunion opfordrer desuden til, at anlæg af ramper og vejadgang ind til Amager og eventuelle anlæg i forbindelse med en ny metro sker nord for den sydlige dæmning på Prøvestenen, så mest muligt rekreativt område bevares.

Sejlklubben Prøvestenen henstiller til, at Sund & Bælt tager kontakt til By & Havn med det formål at forøge kotehøjden omkring den kommende Lystbådehavn på Prøvestenen, og henviser til, at adgangsvejen til tilkørselsanlæg på Prøvestenen er placeret nord for eksisterende støjvold i Vejdirektoratets forundersøgelse.

Københavns Kommune bemærker, at tilslutningsanlægget ved Prøvestenen, samt adgangsvejen hertil fra Prags Boulevard, koordineres med det forventede kontrol- og vedligeholdelsescenter for den nye metroforbindelse M5. Derudover bemærker kommunen, at der skal sikres god adgang til Prøvestenen for erhverv og for brugere af det sydlige område, ligesom tilslutningsanlæggets udformning skal tage hensyn til kystsikring på Prøvestenen.

Sund & Bælts bemærkninger:

Sund & Bælt skal gennemføre projektering af tunnellinjeføring og tilslutningen til Prøvestenen ud fra en samlet afvejning af hensyn til blandt andet tekniske, miljømæssige og økonomiske forhold. Udgangspunktet for projekteringen af tilslutningsanlægget er, at finde den økonomisk optimale løsning for projektet. Sund & Bælt vurderer, baseret på det nuværende vidensgrundlag, at den samlet set mest hensigtsmæssige løsning for Østlig Ringvej, vil være en tilslutning som etableres som cut and cover direkte på Prøvestenen. En sådan løsning vil, udover de økonomiske fordele ved at gennemføre et mere simpelt anlæg, have en mindre påvirkning på det marine miljø end hvis der etableres en halvø til tilslutningsanlægget, herunder i forhold til inddragelse af havbundsareal, vandgennemstrømning mv. En sådan løsning vil dog alt andet lige kræve mere areal på selve Prøvestenen, hvilket afdækkes i miljøkonsekvensvurderingen samt drøftes med Københavns Kommune, som led i kommunens samlede planlægning for arealanvendelsen af Prøvestenen i fremtiden.

I forhold til forslaget om at placere anlægget under Prøvestenen, som af Sund & Bælt forstås som en boret tunnel ind under selve Prøvestenen, er det selskabets vurdering, at det vil være særdeles vanskeligt at anlægge et komplet tilslutningsanlæg af denne karakter og størrelse under Prøvestenen. I forhold til at finde en teknisk løsning, som ikke inkluderer en kunstig halvø ved Prøvestenen, henvises til afsnittet lige ovenfor om tilslutning direkte på Prøvestenen. I forhold til ramper og veje fra tilslutningsanlægget og ind til eksisterende infrastruktur på Amager, så er dette forløb ikke projekteret endnu, og de indkomne forslag vurderes og inddrages i relevant omfang.

Sund & Bælt er løbende i dialog med By & Havn om projektets placering og udformning, hvor også spørgsmål om koter mv. vil blive drøftet.

Tilslutningsanlæggets endelige udformning vil i øvrigt blive drøftet med andre relevante parter, herunder med Københavns Kommune og Metroselskabet, også i forhold til en eventuel fremtidig placering af et nyt kontrol- og vedligeholdelsescenter.

Der vil blive projekteret og miljøkonsekvensvurderet én teknisk løsning for placering og udformning af tilslutningsanlægget. Såfremt der skal projekteres og vurderes alternative løsninger eller tilvalg for tilslutningsanlægget, vil dette indebære meromkostninger for den samlede miljøkonsekvensvurdering og eventuelt også anlægsbudgettet.

2.3.8 Tilslutningsanlæg ved Kastrup

To borgere og Skanska A/S spørger ind til tilslutningsanlæggets påvirkning af de visuelle forhold omkring Amagers Østkyst.

En borger og Grundejerforeningen Ny Kastrup foreslår etablering af en motorvejsrundkørsel som inkluderer til- og afkørsler.

Amager Vest Lokaludvalg, Københavns Lufthavne A/S og en borger henstiller til, at tilslutningsanlægget allerede nu bliver tænkt ind i sammenhæng med udbygningsplanerne for Øresundsmotorvejen.

Amager Vest Lokaludvalg ønsker, at Sund & Bælt forholder sig til løsninger for tilslutningsanlægget, som tillader en fremtidig overdækning af motorvejen.

En borger foreslår at føre hele tilslutningsanlægget længere mod øst.

Sejlklubben Rundingen foreslår, at planen om en kunstig halvø annulleres, og at tilslutningen placeres et andet sted. Alternativt foreslås det, at halvøen afkortes med stejlere op- og nedkørsler end normalt.

Københavns Lufthavne A/S foreslår, at der i forbindelse med tilslutningsanlægget tænkes på sammenkobling til supercykelstisystemet.

Sund & Bælts bemærkninger:

De visuelle forhold i forbindelse med etablering af Østlig Ringvej vil blive undersøgt og indgå i miljøkonsekvensvurderingen i form af visualiseringer og vurderinger af konsekvenser for omgivelserne, herunder landskab og eksisterende bebyggelser mv. Den endelige udformning skal, ud over hensynet til de visuelle forhold, tage højde for en lang række øvrige forhold, herunder vedrørende teknik, miljø og sikkerhed.

Det fremsendte forslag om etablering af en motorvejsrundkørsel er ligeledes fremsendt til Sund & Bælt som led i idéfasehøringen for projektet med udvidelse af Øresundsmotorvejen, og det er fundet mest hensigtsmæssigt, at forslaget indgår i miljøkonsekvensvurderingen af projektet med udvidelse af Øresundsmotorvejen. Det gælder ligeledes overvejelserne om overdækning af Øresundsmotorvejen. Begge projekter er forankret i Sund & Bælt, og undersøgelserne koordineres tæt mellem de interne projektgrupper.

Det er nødvendigt at udvide Kastrup halvø for at skabe plads til tilslutningsanlægget og for at sikre, at de tekniske og sikkerhedsmæssige krav til frihøjde og stejthed af opkørsler som udgangspunkt kan følge den standard, som Vejdirektoratet foreskriver.

Forslaget om at føre tunnelen helt frem til den nuværende kystlinje vurderes umiddelbart at være forbundet med væsentlige tekniske og sikkerhedsmæssige udfordringer, herunder i forhold til Københavns Lufthavn. Det vurderes således ikke teknisk muligt at undersøge forslaget nærmere.

Det er som udgangspunkt ikke en del af projektet med Østlig Ringvej at etablere supercykelsti eller anden stiforbindelse inden for de arealer, hvor Østlig Ringvej etableres. I projektet med udvidelse

af Øresundsmotorvejen ses der på tilslutningsanlægget mellem Øresundsmotorvejen og Amager Strandvej, og der ses blandt andet på trafikafviklingen for gående og cyklende hen over motorvejen i Kastrup.

2.3.9 Dokport ved Kronløbet

En borger bemærker, at det skal sikres, at der er plads til den kommende dokport ved Lynetteholm, når Kronløbet fremover skal rumme både fritids-, erhvervs- og forsvarssejls og på sigt måske metroforbindelse fra Nordhavn til Lynetteholm.

Sund & Bælts bemærkninger:

Der vil blive taget hensyn til den kommende dokport i forbindelse med udformningen af Østlig Ringvejs linjeføring, ligesom også planerne for en kommende metroforbindelse indgår i projekteringsforudsætningerne for Østlig Ringvej. Sund & Bælt koordinerer ligeledes forundersøgelse af stormflodssikring af København, og undersøgelserne koordineres tæt mellem de interne projektgrupper. Sund & Bælt er løbende i dialog med relevante parter med henblik på koordinering af de mange aktiviteter og planer i og omkring projektområdet.

2.3.10 Tunnelsikkerhed

En borger spørger om en 11 kilometer lang tunnel vil være farlig i tilfælde af bilulykker og ved brand.

Østerbro Havnekomité bemærker, at manglende nødspor vil betyde, at redningsmateriel ikke kan komme frem ved motorstop og ulykker.

Østerbro Lokaludvalg foreslår, at der udarbejdes en sikkerhedsmæssig risikovurdering af projektet og henviser til, at den geopolitiske situation (terrorhandlinger på gasrør ved Bornholm) kan lede til fordyrende, men nødvendige ekstra sikringsforanstaltninger.

Sund & Bælts bemærkninger:

Miljøkonsekvensvurderingen skal på passende måde påvise, beskrive og vurdere projekts sårbarhed over for risici for større ulykker og/eller katastrofer, der er relevante for det pågældende projekt. I projekteringsfasen vil tunnelsikkerheden desuden blive gransket af beredskab og politi, og eventuelle forslag og kommentarer vil blive indarbejdet i projektet.

Forhold omkring trafikafvikling ved vedligeholdsarbejder og ulykker vil indgå i det videre planlægningsarbejde, herunder vil det blive vurderet, om ramper skal gøres tilstrækkeligt brede til at tillade tosporet trafik i sådanne situationer. Det er også relevant at nævne, at der er adgang til tunnelen fra de forskellige tilslutningsanlæg, som dermed opdeler tunnelen i kortere delstrekninger, hvor den længste strækning er cirka 4 kilometer svarende til længden af den nærliggende Øresundstunnel (der ikke har nødspor).

Risiko for eksplosioner forårsaget af forskellige årsager inddrages i projektets risikoanalyse. Med hensyn til sammenligningen med sprængning af naturgasrørene ved Bornholm bør nævnes, at mens gasrørene var bygget af stål og lå over havbunden og yderligere var fyldt med højeksplosiv gas, så placeres tunnelen under havbunden og dækkes af et tykt stenlag, ligesom selve tunneltaget er bygget af armeret beton, som kan modstå meget store udvendige påvirkninger.

2.3.11 Transport af farligt gods og modulvogntog

Copenhagen Malmö Port bemærker, at det skal undersøges, hvordan transport af farligt gods og gods med modulvogn kan finde sted via Østlig Ringvej.

Sund & Bælts bemærkninger:

Miljøkonsekvensvurderingen skal på passende måde påvise, beskrive og vurdere projekts sårbarhed over for risici for større ulykker og/eller katastrofer, der er relevante for det pågældende projekt. Projektet vil skulle leve op til reglerne vedrørende forebyggelse af ulykker og katastrofer, som følge af transport af farligt gods. Det er en målsætning, at tunnelen kan designes således at der ikke vil skulle fastsættes restriktioner for transport af farligt gods, men det kan ikke udelukkes, at sådanne transporter kan blive begrænset til eksempelvis særlige tidsrum, hvor øvrig trafik vil være mindst. Sund & Bælt vil arbejde for, at Østlig Ringvej vil kunne optages som godkendt rute for mobilvogntog.

2.3.12 Sejladssikkerhed

Dansk Sejlunion, Foreningen af Lystbådehavne i Danmark, Dansk Kano og Kajak Forbund, Dansk Forening for Rosport og Copenhagen Malmö Port opfordrer til, at der tages initiativer for at sikre sikkerheden til søs for både erhvervs- og lystsejlad. Der stilles i den forbindelse forslag om specialafmærkninger og VTS til arbejdsfartøjer.

Gentofte Kommunes forvaltning bemærker, at den samlede risiko for sejladssikkerheden skal belyses, herunder, hvilke konkrete afværgeforanstaltninger man vil foretage for at imødegå denne risiko.

Sund & Bælts bemærkninger:

I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen skal påvirkningen på sejladssikkerheden i såvel en anlægs- og driftsfase vurderes. I forbindelse med et eventuelt fremtidigt udbud af anlægskontrakter på Østlig Ringvej vil det i overensstemmelse med de rammer, som miljøkonsekvensrapporten vil skabe for gennemførelse af anlægsaktiviteterne, blive pålagt entreprenøren at mindske generne for erhvervs- og fritidssejlere i fornødent og defineret omfang, herunder at påse sikkerheden for disse samt andre, som bruger vandet. Yderligere vil entreprenøren blive pålagt at informere i god tid, når gener ikke kan undgås. Behovet for brug af VTS vil i den sammenhæng blive analyseret ud fra en risikobaseret tilgang.

2.3.13 Ekspropriation

Grundejerforeningen Ny Kastrup efterspørger en hurtig afklaring i forhold til ekspropriationsspørgsmålet forbundet med udvidelsen af Øresundsmotorvejen og tilslutningen til Østlig Ringvej.

En borger opfordrer til, at der findes en løsning, hvor der ikke skal eksproprieres.

By & Havn bemærker, at tre ud af fire tilslutningsanlæg foreslås placeret på arealer ejet af By & Havn. 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.

Sund & Bælts bemærkninger:

I forhold til den konkrete proces vedrørende udvidelse af Øresundsmotorvejen henvises der til høringsnotat for idefasen for udvidelse af Øresundsmotorvejen i sin helhed, som er tilgængeligt her: [s-b-høringsnotat-idefasehøring-øresundsmotorvejen.pdf \(sundogbaelt.dk\)](#).

Af høringsnotatet fremgår blandt andet følgende:

”Som en del af projektet [vedrørende udvidelse af Øresundsmotorvejen] planlægges en udvidelse af tilslutningsanlægget ved Amager Strandvej. En række forskellige løsninger er beskrevet i foranalysen, hvoraf de mest indgribende løsninger ikke vil kunne holdes inden for de nuværende vejarealer og derfor vil føre til permanent ekspropriation af op til 11 boliger. De forskellige løsninger, herunder indkomne forslag, vil blive behandlet i miljøkonsekvensvurderingen [af

Øresundsmotorvejens udvidelse], således at løsningernes gavnlige effekter på fremkommeligheden i tilslutningsanlægget, med og uden en eventuelt kommende Østlig Ringvej, kan sættes i forhold til de alvorlige konsekvenser for de berørte naboer, som nogle løsninger vil medføre.”

Såfremt Østlig Ringvej etableres vil det medføre en påvirkning af trafikken i tilslutningsanlægget ved Amager Strandvej. Østlig Ringvej er imidlertid ikke årsag til behovet for udvidelsen af tilslutningsanlægget ved Amager Strandvej, som uanset etableringen af Østlig Ringvej eller ej vil opleve trængselsproblemer i fremtiden.

I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af Østlig Ringvej vil projektets midlertidige og permanente arealbehov blive kortlagt med henblik på at kunne vurdere potentielle påvirkninger på omgivelser og miljø mv. Med den aktuelle viden om projektet vurderes det ikke at være nødvendigt, at foretage ekspropriation af boligejendomme for at kunne gennemføre Østlig Ringvej, hvilket i høj grad skyldes, at hovedparten af projektområdet er på søterritoriet.

Ekspropriation er et byrdefuldt indgreb og kan ikke ske uden en eksplicit lovhjemmel. Hvis det på baggrund af miljøkonsekvensvurderingens resultater besluttet at gennemføre anlægstekniske løsninger, som medfører midlertidig eller permanent behov for indgreb i arealer eller andre rettigheder, skal muligheden for at indgå frivillige aftaler undersøges før en ekspropriation kan gennemføres. Sund & Bælt har erfaring hermed i forbindelse med Femern Bælt-projektet, hvor langt størstedelen af arealerne til projektet blev erhvervet ved frivillige aftaler. Alene såfremt indgåelse af frivillige aftaler ikke er muligt, vil indgreb i arealer og rettigheder ske ved ekspropriation. En sådan ekspropriation vil blive gennemført via Ekspropriationskommissionen efter ekspropriationsproceslovens regler. Sund & Bælt er således imødekommende over for forslaget fra By & Havn.

2.4 ERHVERV

2.4.1 Ledninger og kabler

BIOFOS og HOFOR bemærker, at Østlig Ringvej krydser flere centrale udløbsledninger herunder spildevandsledninger. Selskaberne opfordrer til, at Sund & Bælt iværksætter et afklaringsprojekt med henblik på at finde tekniske løsninger og henstiller i den forbindelse til koordinering mellem HOFOR, BIOFOS og Sund & Bælt.

HOFOR bemærker ligeledes, at Østlig Ringvej skal tage hensyn til kabelkorridorerne, der er tilknyttet havvindmølleparken Middelgrunden og de kommende havvindmølleparker Nordre Flint og Aflandshage.

Gentofte Kommunes forvaltning bemærker, at det skal undersøges, hvilke ledningsomlægninger der kan blive nødvendige, og hvilke miljøpåvirkninger det kan medføre i anlægsfasen.

Sund & Bælts bemærkninger:

Sund & Bælt er opmærksomme på tilstedeværelsen af forsyningsinfrastruktur i og omkring projektområdet for Østlig Ringvej. Sund & Bælt vil i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen foretage en kortlægning heraf samt undersøge og vurdere mulige tekniske løsninger. Sund & Bælt vil i den forbindelse indgå i dialog med BIOFOS og HOFOR herom.

2.4.2 Amagerværket

HOFOR understreger vigtigheden af at sikre Amagerværkets fortsatte drift og fremtidige udviklingsmuligheder. HOFOR bemærker, at det er kritisk, hvis etablering af Østlig Ringvej påvirker Amagerværket, der er placeret på Kraftværkshalvøen, og som kan betegnes som kritisk infrastruktur.

Sund & Bælts bemærkninger:

Sund & Bælt er opmærksomme på den funktion Amagerværket og HOFOR spiller i forsyningskæden i hovedstaden og vil i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen undersøge og vurdere mulige tekniske løsninger. Sund & Bælt vil i den forbindelse indgå i dialog med HOFOR og andre relevante aktører og myndigheder med henblik på at sikre fortsat drift og fremtidige udviklingsmuligheder.

2.4.3 Erhvervshavne og krydstogtanløb

Danske Havne opfordrer til, at infrastrukturprojekter understøtter udviklingen af Danmarks erhvervshavne og ikke begrænser havnedriften.

Stema Shipping bemærker, at en nedlukning eller begrænsning af Prøvestenen som bulkhavn er samfundskritisk for udvikling i København og hele hovedstadsområdet.

Copenhagen Malmö Port bemærker, at det er afgørende at medtænke besejlingsforholdene og adgangen til selskabets faciliteter i anlægs- og driftsfasen af Østlig Ringvej, da det er hele grundlaget for den nødvendige erhvervstrafik ind og ud af København.

Ligeledes bemærker Copenhagen Malmö Port, at 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.

Sund & Bælts bemærkninger:

Det kan ikke udelukkes, at sejlads til erhvervshavne beliggende langs linjeføringen fra Nordhavn til tilslutningen ved Øresundsmotorvejen kan blive midlertidigt påvirket under anlæg af Østlig Ringvej eksempelvis i de perioder, hvor der udgraves tunnelrende samt efterfølgende installeres tunnelelementer på havbunden foran områderne. I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen vil det blive undersøgt og vurderet, hvordan arbejdet kan tilrettelægges og koordineres med interessenter i området med henblik på at minimere gener.

2.4.4 Erhvervshavnen Prøvestenen

Af flere høringssvar fremgår det, at sejlrenden til Prøvestenen og erhvervshavnen beliggende på Prøvestenen er af væsentlig betydning for leverancer af råstoffer og byggematerialer til København. I flere høringssvar gøres der derfor opmærksom på, at sejlrenden bør holdes åben under hele anlægsfasen, og at eventuelle hindringer fra anlægsarbejdet i forbindelse med sejlads til og fra Prøvestenen skal begrænses videst muligt og adviseres i god tid.

Dansk Industri fremhæver, at Prøvestenen ligger helt ideelt placeret som havneområde til forsyningen af København.

Erhvervsforeningen i Københavns Havn bemærker, at anlægsfasen for den Østlige Ringvej bør planlægges nøje i dialog med lokale interessenter, og under ingen omstændigheder må afskære forsyningslinjerne til Prøvestenen i længere tid.

Danske Shipping- og Havnevirksomheder udtrykker bekymring over selve anlægsfasen, som kan risikere at afskære indsejlingen til Prøvestenen og til andre dele af Københavns havn. De gør opmærksom på, at flere aktiviteter – herunder både Oslo-færgen og brændstofforsyningen af Københavns Lufthavn – ikke kan bære en længere periode uden besejling af Københavns havn. De opfordrer derfor til, at anlægsfasen berammes så kort som muligt og kun gennemføres efter rettidig dialog med samtlige berørte shipping- og havnevirksomheder.

Danske Havne skriver, at det bør sikres i både anlæg og drift, 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.

Unicon A/S understreger behovet for en fortsat og uhindret skibstrafik til og fra Prøvestenens havn i både i anlægs- og driftsfasen. Unicon bemærker, at Hovedstaden er dybt afhængig af kontinuerlige råstofleverancer 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.

Copenhagen Malmö Port skriver, at Prøvestenen er én af Danmarks vigtigste erhvervshavne og en aktiv erhvervshavn for hovedstadsområdet og Sjælland i og med, at havnen har et erhvervsareal på cirka 950.000 m², 35 aktive virksomheder, 1,9 km kajanlæg og kan besejles af relativt store skibe med en dybgang på knap 12 meter. Adgangen til Prøvestenen via søvejen sparer København for et betydeligt antal lastbiler, der ellers vil skulle køre gennem byen.

Samtank A/S understreger, at anlæg af sænketunnellen under ingen omstændigheder må forhindre skibsforsyning til Prøvestenen. I tilfælde, hvor skibstrafikken kortvarigt påvirkes, skal dette aftales med virksomhederne på Prøvestenen.

Aalborg Portland skriver, at 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. Aalborg Portland bemærker også, at når materialer sejles til Prøvestenen tæt på, hvor de skal bruges, så giver det mindst mulig klimabelastning ved transporten, fordi søfart er den mest energieffektive transportform.

Ifølge SDK Shipping er Prøvestenen den eneste havn med en dybgang på 12 meter på det østlige Sjælland. 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.

Sund & Bælts bemærkninger:

Det kan ikke udelukkes, at sejlads til og fra Prøvestenen kan blive midlertidigt påvirket under anlæg af Østlig Ringvej eksempelvis i de perioder, hvor der graves tunnelrende og efterfølgende installeres tunnelelementer på havbunden foran områderne. I forbindelse med arbejdet med miljøkonsekvensvurderingen vil der blive set på, hvordan arbejdet kan tilrettelægges og koordineres med interessenter i området med henblik på at minimere gener. Sund & Bælt vil også i den forbindelse have fokus på rettidig advisering i forbindelse med anlægsarbejder, der kan medføre gener for erhvervshavnen mv.

2.4.5 Fremtidig uddybning af sejlrenden til Prøvestenen

Dansk Industri, C4 – Carbon Capture Cluster Copenhagen, Danske Havne, PEAB Asfalt A/S, Aalborg Portland og SDK Shipping A/S bemærker, at det bliver nødvendigt at sikre en større dybdegang til Prøvestenen og Amagerværket i fremtiden, hvorfor en sænketunnel bør placeres tilstrækkelig dybt, så en uddybning af sejlrenden ikke umuliggøres.

Sund & Bælts bemærkninger:

Det vurderes, at en større vanddybde fra Lynetteholms sydlige perimetre til og med tilslutningen til Prøvestenen, vil påvirke kompleksiteten og omkostningerne til både udgravning af tunnelrenden og tilbagefyldning omkring sænketunnelen samt selve tunnelkonstruktionen, som dels skal modstå et større vandtryk og dels en større last fra overliggende jorddækning.

Sund & Bælt har noteret sig de fremsendte synspunkter og vil i forbindelse med udarbejdelse af miljøkonsekvensvurderingen gå i dialog med relevante myndigheder og andre aktører om projektets potentielle påvirkninger af Prøvestenens rolle i fremtiden.

2.4.6 Københavns Lufthavn

Københavns Lufthavn A/S bemærker, at lufthavnens brændstoflager er placeret på Prøvestenen med en forsyningsledning direkte til lufthavnen. Brændstoflageret er central strategisk infrastruktur for lufthavnen, og forsyningsikkerhed er absolut nødvendigt for driften af lufthavnen. Alternativt vil brændstoffet skulle transporteres til lufthavnen med tankbiler.

Dansk Industri og Copenhagen Malmö Port bemærker, at København og ikke mindst Københavns Lufthavn er dybt afhængig af kontinuerlige brændstofleverancer med skib til Prøvestenen.

Sund & Bælts bemærkninger:

Sund & Bælt er opmærksom på forsyningslinjen fra Prøvestenen til Københavns Lufthavn, og vil i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen gå i dialog med relevante myndigheder og lufthavnen om, hvordan der ved gennemførelse af anlægsfasen kan tages hensyn til fortsat forsyning af brændstof til lufthavnen.

2.4.7 Nationale interesser og planlægning

Erhvervsforeningen i Københavns Havn bemærker, at et flertal i Folketinget for nylig har indgået en politisk aftale om planloven, hvorved erhvervs havne skal beskyttes bedre gennem en udpegning af nationale interesser. Erhvervsforeningen bemærker ligeledes, at Prøvestenen i Fingerplanen er udlagt til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, og at Københavns Kommune har vurderet, at det ikke er praktisk muligt at finde alternativ placering til de nuværende aktiviteter på Prøvestenen.

Danske Havne bemærker, at Københavns Havne er kritisk infrastruktur af national interesse for forsyningsikkerhed, og at Københavns Kommune som planmyndighed i følge planloven og tydeliggjort i den politiske aftale af 15. juni 2022 er forpligtet til at beskytte både havnens nuværende og fremtidige væsentlige aktiviteter.

Copenhagen Malmö Port bemærker, at Landsplansdirektivet (Fingerplanen) forbeholder Prøvestenen til havnerelaterede virksomheder med særlige beliggenhedskrav i miljøklasse 6 og 7.

SDK Shipping fremhæver, at deres erhvervsaktiviteter er placeret på Prøvestenen, da det giver mulighed for at drive virksomheder, der støjer, støver og lugter uden påvirkning af omgivelserne.

Samtank A/S bemærker, at tilslutningsanlæggets placering ved Prøvestenen ikke direkte eller indirekte må medføre en øget personbelastning i risikovirksomhedernes konsekvenszoner. Dette vil kunne medføre, at samfundskritiske risikoaktiviteter ikke kan videreføres. Endelig må hverken anlægs- eller driftsfasen besværliggøre beredskabsindsatser, så responstider forlænges.

Sund & Bælts bemærkninger:

Sund & Bælt har noteret de indkomne bemærkninger vedrørende de planmæssige forhold og risikovirksomheder og vil i samarbejde med relevante myndigheder og i relevant omfang lade det indgå i det videre arbejde med miljøkonsekvensvurderingen.

2.4.8 Prøvestenen og grøn omstilling

C4 - Carbon Capture Cluster Copenhagen og Amager ressourcecenter bemærker, at der vil være behov for at transportere CO₂ til og fra havnene i København under anlægsfasen, og det er derfor nødvendigt, at der findes en løsning, hvor der er skibsadgang i hele anlægsperioden til den eller de relevante kajer.

Copenhagen Malmö Port bemærker, at Prøvestenen kan bidrage til den grønne omstilling, håndtering af CO₂, anlæg til Power-to-X samt nye grønne brændstoffer. Prøvestenens bidrag til den grønne omstilling kræver langsigtet planlægningshorisont samt plads- og

udviklingsmuligheder, som skal samtænkes med Østlig Ringvej og andre infrastruktur- og byudviklingsprojekter, der kan påvirke Prøvestenen.

Københavns Lufthavne A/S understreger, at Prøvestenen kan bidrage markant til den grønne omstilling af luftfarten ved at fungere som "Blending Hub" tæt ved Københavns Lufthavn. Investeringer skal foretages i de kommende år, hvis det skal stå klar i 2025, når de første producenter begynder at levere grønne brændstoffer til luftfarten.

Sund & Bælts bemærkninger:

Sund & Bælt vil i forbindelse med udarbejdelse af miljøkonsekvensvurderingen indgå i dialog med relevante myndigheder og andre aktører om projektets potentielle påvirkninger af Prøvestenens rolle i fremtidens planer for grøn omstilling, herunder CO₂-håndtering, Power-to-X mv.

2.4.9 Erstatningsareal på Prøvestenen

Dansk Industri, H.J.Hansen Recycling, Unicon A/S, PEAB Asfalt A/S og Aalborg Portland bemærker, at inddraget havneareal på Prøvestenen skal erstattes, da der vil være behov for kapaciteten til den fremtidige forsyning af hovedstaden.

Dansk Industri, Dansk Metal, Danske Shipping- og Havnevirksomheder, Danske Havne, SDK Shipping og Aalborg Portland opfordrer til, at miljøkonsekvensvurderingen indeholder en analyse af muligheden for at udbygge Prøvestenen yderligere med et erstatningsareal samtidig med tilslutningsanlægget. SDK Shipping anbefaler i øvrigt, at arealet syd for "miljøvolden" på Prøvestenen benyttes til byggeplads og afkørsel for at minimere behovet for erstatningsareal.

Erhvervsforeningen i Københavns Havn bemærker, at tilslutningsanlægget på Prøvestenen skal etableres på en måde, der minimerer behovet for at ekspropriere havneareal, og at man i forbindelse med anlæg af den Østlige Ringvej bør 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.

Sund & Bælts bemærkninger:

I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af Østlig Ringvej vil projektets midlertidige og permanente arealbehov blive kortlagt med henblik på at kunne vurdere potentielle påvirkninger på omgivelser og miljø mv. Det gælder ligeledes for arealerne på Prøvestenen.

2.5 REKREATIVE FORHOLD

2.5.1 Mindre havne

Grundejerforeningen Ny Kastrup, Christianshavns Lokaludvalg, Dansk Sejlunion, Foreningen af Lystbådehavne I Danmark, Dansk Kano og Kajak Forbund og Dansk Forening for Rosport udtrykker bekymring for projektets påvirkning af de mindre havne beliggende langs Københavns Østkyst, og hvorvidt projektet vil spærre for adgangen til disse og hindre de fritidsaktiviteter til søs, der finder sted fra disse havne.

Københavns Kommune bemærker, at projektets påvirkning af små havne langs anlægstracéet bør undersøges i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen.

Sund og Bælts bemærkninger:

Miljøkonsekvensvurderingen vil indeholde en vurdering af projektets potentielle påvirkning på fritidssejladser mv. i projektområdet. Der vil i den forbindelse i dialog med farvandets brugere blive set på tiltag til minimering af påvirkningerne. Indsejlingsruterne til de forskellige havne vil skulle krydses i forbindelse med anlægsarbejdet, hvorfor arbejdet vil kunne påvirke indsejlingen til

eksempelvis Margretheholm Havn, Sundby Sejlforening, Kastrup Lystbådehavn og Kastrup Gammelhavn midlertidigt i kortere perioder under anlægsfasen.

2.5.2 Rekreative aktiviteter til søs

Roklubben Øresund spørger, hvordan det sikres, at fritidssejlere, kajakroere og andre aktiviteter til søs kan færdes sikkert langs kysten under anlægsfasen. Roklubben Øresund udtrykker bekymring for, om en sænketunnel efter anlæg kan give anledning til mere uroligt vand.

Dansk Sejlunion, Foreningen af Lystbådehavne i Danmark, Dansk Kano og Kajak Forbund og Dansk Forening for Rosport efterlyser en ny politik for københavnernes rekreative brug af vandet og de faciliteter, der er knyttet til brug af vandet.

Sejlklubben Prøvestenen bemærker, at det under anlægsfasen er vigtigt for lystsejlere og andre at have fri og uhindret adgang til at færdes i Øresund.

Kastrup Kajakklub foreslår, at der etableres en mulighed for gennemsejling fra bunden af Margretheholm Havn til Københavns Havn.

Sejlklubben Rundingen bemærker, at sejlads tæt forbi halvøen ved tilslutningsanlægget ved Kastrup vil blive mere ubehagelig, når bølgetilbageslag fra spuns væggene interagerer med den naturlige søgang og skaber højere og mere krappe bølger.

Sund og Bælts bemærkninger:

Miljøkonsekvensvurderingen vil indeholde en vurdering af projektets potentielle påvirkning på rekreative aktiviteter til søs i projektområdet. Der vil i den forbindelse i dialog med farvandets brugere blive set på tiltag til minimering af påvirkningerne. Anlæg af Østlig Ringvej vil midlertidigt kunne påvirke sejladsforhold og andre aktiviteter ved kysten på grund af afspærringer af sikkerhedsmæssige hensyn, der begrænser fremkommeligheden.

Der vil som del af miljøkonsekvensvurderingen blive udarbejdet en grundig analyse af strømningsforhold omkring sænketunnelen og en vurdering af, om dette vil påvirke sejladsforholdene. Bølgeforholdene omkring tilslutningsanlæggene vil blive vurderet på baggrund af designet af det tekniske projekt. Risikoen for bølgerefleksion og deraf følgende krappe vil ligeledes blive vurderet.

2.5.3 Amager Strandpark

Amager Øst Lokaludvalg og Miljøpunkt Amager bemærker, at der bør 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.

Dansk Sejlunion, Foreningen af Lystbådehavne i Danmark, Dansk Kano og Kajak Forbund og Dansk Forening for Rosport opfordrer til, at foreninger, havne og brugere af Amager Strandpark inddrages i planlægningen for at sikre sikkerheden for surfere, Stand Up Padlere, kajakroere og svømmere under anlægsarbejdet.

Villabyen Helleby spørger, hvilken belastning anlægsfasen får på Amager Strandvej og på strandparken, og om hele eller dele af strandparken kan benyttes, så længe anlægsarbejderne står på.

Danmarks Naturfredningsforening bemærker, at projektets nærhed til et af Københavns vigtigste rekreative områder ved Amager Strandpark fordrer, at arbejdet tilrettelægges og gennemføres med færrest mulige støjgener og gener fra arbejdskørsel. Foreningen anmoder i øvrigt om, at konsekvenserne af anlagte diger langs tunnelens tracé skal belyses i forhold til blandt andet badevandskvalitet og risiko for opstuvning.

Københavns Kommune bemærker, at påvirkningen af kysterne og særligt Amager Strandpark skal reduceres mest muligt og gerne helt undgås i højsæsonen, så badende og brugere af de rekreative arealer langs kyststrækningen generes mindst muligt.

Sund & Bælts bemærkninger:

Sund & Bælt er opmærksom på de mange brugere af kysten langs Amager og i særdeleshed området ved Amager Strandpark. I tillæg hertil har Sund & Bælt noteret de fremsendte synspunkter og interesser og vil sikre løbende information til brugerne af Amager Strandpark.

Miljøkonsekvensvurderingen vil indeholde vurderinger af projektets potentielle påvirkning på de rekreative områder ved Amager Strandpark. Der er ikke planer om at inddrage arealer til byggepladser eller på anden måde fysisk hindre anvendelsen af områderne ved Amager Strandpark, hvorfor vurderingerne forventeligt primært vil vedrøre emner som badevandskvalitet, anlægsstøj og visuelle forhold.

Gravearbejdet i forbindelse med uddybning af tunnelrenden vil periodevis kunne give anledning til mere uklart vand fra gravearbejdet ud for kysten ved dele af Amager Strandpark, som kan påvirke badekvaliteten. Der findes mulige afværgeforanstaltninger, og behovet for eventuelle afværgende foranstaltninger vil blive inddraget i miljøkonsekvensvurderingen. Diger vil isoleret set kunne udgøre en afværgende foranstaltning ved at reducere sedimentspredningen fra udgravningen. Digerne er dog i sig selv store konstruktioner med betydelige miljøpåvirkninger i form af ressourceforbrug og sedimentspild ved etablering og bortgravning, hvilket vil skulle indgå i en samlet vurdering af digernes egnethed som afværgeforanstaltning overfor sedimentspild fra udgravningerne.

2.6 STØJ OG SUNDHED

2.6.1 Støj fra anlægget i drift

Der er indkommet en række bemærkninger, som omhandler projektets potentielle støjpåvirkning i driftsfasen foranlediget af øget vejtrafik.

Gentofte Kommunes forvaltning bemærker, at VVM-redegørelsen skal indeholde en fuld støjkortlægning, der dækker Gentofte Kommune, hvor antallet af støjbelastede boliger opgøres. Støjkortlægningen skal foretages for både anlægs- og driftsfasen. I den sammenhæng skal der udarbejdes forslag til tiltag, der betyder, at borgere i Gentofte Kommune ikke påføres øget støjniveau på grund af byudviklingen i Københavns Kommune.

Emdrup Grundejerforening og Foreningen Emdrup Sø's Venner udtrykker bekymring for, hvordan en Østlig Ringvej vil påvirke trafikken og støjforholdene nord for København ved Helsingørmotorvejen og anmoder om, at det beskrives, hvordan man vil reducere støjen på Helsingørmotorvejen.

Indre By lokaludvalg bemærker, at i alle tilfælde vil den ekstra trafikmængde fra Østlig Ringvej være yderligere en enorm miljømæssig udfordring for de beboere, som bor tæt omkring udfletningen fra Helsingørmotorvejen.

Østerbro Havnekomité skriver, at mere vej giver mere biltrafik, der giver mere støj, og Refshaleøens Ejendomsselskab foreslår, at der, hvor det er fagligt relevant, arbejdes med støjdæmpende asfalt for at skåne tilstødende områder mest muligt for støj.

Sund & Bælts bemærkninger:

Idet Østlig Ringvej planlægges som en tunnel under havbunden, vil trafikken inde i selve tunnelen ikke medføre støjgener for omgivelserne. Østlig Ringvej vil dog påvirke trafikmængderne ved tilslutningsanlæggene og på dele af det omkringliggende eksisterende vejnet og dermed også støjforholdene i disse områder.

Baseret på resultaterne af de tidligere gennemførte analyser forventes trafikstøjen på det eksisterende vejnet generelt at falde efter åbningen af Østlig Ringvej, særligt i og omkring indre København og visse steder på Amager, da trafikken flyttes ud af byen og ned i en tunnel. Der vil dog også være strækninger, som efter åbningen af Østlig Ringvej forventes at opleve en øget trafikmængde med øget trafikstøj til følge. De hidtil gennemførte undersøgelser af projektet viser, at det særligt vil gøre sig gældende i områder, hvor tunnelen slutter til på land og på det tilstødende vejnet, herunder de større nordlige indfaldsveje til København.

Der vil i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af projektet blive gennemført nye og opdaterede trafikmodelberegninger baseret på nyeste viden og forudsætninger. Trafikmodelberegningerne vil blandt andet danne grundlag for gennemførelse af støjberegninger af det endelige anlæg i drift, herunder i de områder, hvor tunnelen slutter til på land og det tilstødende vejnet. I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen vil det blive vurderet, hvorvidt boligområder vil blive udsat for en væsentlig påvirkning som følge af Østlig Ringvej. I den forbindelse vil vurderingen af påvirkningen tage udgangspunkt i Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for permanent vejstøj.

2.6.2 Forslag om overdækning af Helsingørmotorvejen

Emdrup Søs Venner, Emdrup Grundejerforening og Bispebjerg Lokaludvalg har fremsendt konkrete forslag om overdækning af Helsingørmotorvejen. Det fremgår af henvendelserne, at forslagene har til hensigt at afhjælpe nuværende og fremtidige støjgener fra eksisterende vej.

Københavns Kommune bemærker, at miljøkonsekvensrapporten skal belyse de trafikale og sundhedsmæssige effekter af etablering af Østlig Ringvej i området ved Bispebjerg, og henviser til de tidligere gennemførte analyser af projektet, som viser, at trafikken forventes at stige i dette område. Kommunen bemærker i den sammenhæng, at det bør belyses, hvilke tiltag der skal til for at undgå de negative effekter af trafikstigningen, herunder undersøgelser af en mulig overdækning af Helsingørmotorvejen.

Gentofte Kommunes forvaltning bemærker, at VVM-redegørelsen skal belyse støjafværgende tiltag, herunder eksempelvis overdækning af Helsingørmotorvejen, etablering af nye og forbedrede støjskærme samt hastighedsnedsættelse til 60 km/t.

Sund & Bælts bemærkninger:

De opdaterede trafikmodelberegninger, som skal gennemføres i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen, vil belyse følgerne af Østlig Ringvej for udviklingen i vejtrafikken både lokalt og regionalt i og omkring København, herunder på Helsingørmotorvejen. Projektering og nærmere undersøgelser af konkrete støjafværgende projektiltag på eksisterende vejnet uden for Østlig Ringvej, herunder Helsingørmotorvejen, indgår ikke i projektet og vurderes dermed heller ikke i miljøkonsekvensvurderingen af Østlig Ringvej.

Sund & Bælt er opmærksom på, at der i Københavns Kommune er fokus på at undersøge en mulig overdækning af dele af Helsingørmotorvejen. Der henvises til Københavns Kommunes budgetaftale for 2023, hvoraf følgende fremgår: "Aftaleparterne noterer sig med interesse mulighederne for en overdækning af Helsingørmotorvejen, og i den forbindelse herunder at Region Hovedstaden har afsat midler til en pulje, hvori en foranalyse til overdækning af Helsingørmotorvejen kunne indgå. Såfremt at midlerne ikke disponeres i den retning, vil aftaleparterne se på mulighederne for at finansiere en foranalyse af overdækning af Helsingørmotorvejen i den kommende overførselssag eller forhandlingerne om budget 2024."

2.6.3 Støj og sundhed

Emdrup Grundejerforening, Foreningen Emdrup Søes Venner, Østerbro Havnekomité og Bispebjerg Lokaludvalg påpeger behovet for at undersøge de potentielle konsekvenser for menneskers sundhed forbundet med støjpåvirkning fra vejtrafik.

Sund & Bælts bemærkninger:

Sund & Bælt er opmærksom på, at det kan være forbundet med alvorlige helbredsmæssige konsekvenser at være udsat for vejstøj. I miljøkonsekvensvurderingen vil projektets potentielle påvirkninger på menneskers sundhed i henholdsvis anlægs- og driftsfase blive beskrevet og vurderet. I den forbindelse vil vurderingen af påvirkningen af driftsfasen tage udgangspunkt i Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for permanent vejstøj. anbefalinger fra Verdenssundhedsorganisationen WHO vil ligeledes inddrages i vurderingen. I de samfundsøkonomiske beregninger, som skal gennemføres som led i projektets beslutningsgrundlag, vil projektets støjpåvirkning ligeledes indgå, og der vil blive anvendt enhedspriser for helbredseffekter og støjgener i henhold til Transportministeriets vejledning herom.

2.6.4 Scenarier for vurdering af luftkvalitet i indre by

Københavns Kommune foreslår, at mulighederne for at reducere luftforurening i selve tunnelen og ved tunnelmundingerne undersøges, herunder med inddragelse af den forventede fremtidige indfasning af elbiler.

Indre By lokaludvalg anmoder om, at miljøkonsekvensvurderingen indeholder en vurdering af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere og luften i Indre By i en anlægsfase påvirkes af transport af byggematerialer i og tæt ved Indre By. Ligeledes anmodes der om vurderinger af, hvordan sundheden for Indre Bys beboere og luften i Indre By i en driftsfase påvirkes af Østlig Ringvej henholdsvis med og uden forudgående trafiksanering i Indre By og henholdsvis med og uden betaling for brug af Østlig Ringvej samt henholdsvis med og uden en forudgående udvidelse af det offentlige transportnetværk i det østlige København.

Sund & Bælts bemærkninger:

Miljøkonsekvensvurderingen vil indeholde vurderinger af potentielle påvirkninger på menneskers sundhed, herunder støj og luftkvalitet, i såvel en anlægs- og driftsfase, herunder luftforurening i selve tunnelen og ved tunnelmundingerne.

Tidligere undersøgelser af Østlig Ringvej har set på forskellige scenarier med og uden brugerbetaling og trafiksanering. På den baggrund er det valgt at arbejde videre med et projektscenarie uden brugerbetaling. Begrundelsen er, at de tidligere undersøgelser viser, at brugerbetaling vil reducere antallet af brugere så meget, at mange af de positive effekter ved at gennemføre projektet vil udeblive eller blive kraftigt reduceret. Hvis konkrete trafiksaneringstiltag besluttet, vil virkningerne heraf på trafikmodelberegninger og deraf afledte effekter blive lagt til grund i miljøkonsekvensvurderingen i forhold til blandt andet menneskers sundhed.

Trafikmodelberegningerne tager som hovedregel udgangspunkt i eksisterende forhold samt godkendte projekter. Der kan af forskellige årsager være undtagelser hertil, for eksempel i forhold til den nye metrolinje, som gennemfører en miljøkonsekvensvurdering sideløbende med Østlig Ringvej, og hvor det kan være relevant at inddrage et scenarie, hvor en sådan linje godkendes, for at sikre så retvisende prognoser som muligt. I så fald vil sådanne forudsætninger for beregningerne, som afviger fra den almindelige snit for, hvad der medtages af projekter i forbindelse med udarbejdelse af en miljøkonsekvensvurdering, tydeligt fremgår af modellen. OTM trafikmodellen, som vil blive anvendt til at gennemføre trafikmodelberegninger for Østlig Ringvej, er udviklet til netop at kunne tage højde for gensidige virkninger mellem forskellige typer af trafik og infrastruktur, herunder biltrafik og offentlig transport.

2.7 MILJØ, NATUR OG DYRELIV

2.7.1 Vandkvalitet og vandgennemstrømning

Roklubben Øresund og SKANSKA bemærker, at vandkvaliteten og vandgennemstrømning skal undersøges for at sikre fortsat god vandkvalitet efter udbygning af den nye halvø ved Kastrup.

Sejklubben Rundingen bemærker, at vandudskiftningen i havnen må blive væsentligt forringet og vandkvaliteten tilsvarende dårligere, da en ny ø, placeret øst for Prøvestenen til op-og nedkørsel, sammen med Lynetteholm vil påvirke strømforhold i den vestlige side af Øresund ganske kraftigt.

Sejklubben Prøvestenen mener ligeledes, at en nyanlagt ø placeret øst for Prøvestenen sammen med Lynetteholm vil påvirke strømforhold i den vestlige side af Øresund ganske kraftigt, ligesom tilkørselsramperne vil fylde på bunden af Kongedybet.

En borger bemærker, at etablering af Østlig Ringvej vil påvirke saltvandgennemstrømningen i Kongedybet i negativ retning og foreslår, at der regnes på den samlede effekt af de anlægsprojekter, der anvender opfyldning i Øresund. Borgeren foreslår samtidig, at anlægget ved Prøvestenen flyttes mod syd, så det kommer i strømlæ af Prøvestenen.

Danmarks Naturfredningsforening er bekymrede for, der i forbindelse med anlæggelse af opfyldte områder til tilslutningsanlæggene vil opstå læområder med opstuvning af tang og ålegræs til følge.

Københavns Kommune bemærker, at det er afgørende, at Østlig Ringvej som sænketunnel realiseres uden at påvirke vandgennemstrømningen. Københavns Kommune bemærker, at udformningen af halvøen ved Prøvestenen skaber risiko for stillestående vand med dårlig vandkvalitet til følge og ønsker, at placering og udformning af tilslutningsanlægget udvikles, så denne negative konsekvens undgås eller alternativt reduceres mest muligt.

Sund & Bælts bemærkninger:

Der vil i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen blive gennemført hydrauliske beregninger af projektets udformning med henblik på undersøgelser af projektets påvirkninger på vandgennemstrømning og vandkvalitet. Modellen vil både beregne virkninger lokalt omkring tilslutningsanlæg mv. og regionalt i forhold til vandgennemstrømning og salt- og iltbalance i Øresund.

Selve tunnelen planlægges for langt størstedelens vedkommende placeret under havbunden og påvirker derfor naturligt ikke vandgennemstrømningen, hverken lokalt ved København eller i Øresund. Ved tunnelens tilslutningsanlæg ved Kastrup og eventuelt ved Prøvestenen vil der blive behov for at etablere halvøer for at føre tunnelen op på land. Forhold vedrørende eventuelle blokerende virkninger af anlæggene på gennemstrømning i Øresund og de mere lokale forhold som vandudskiftning er nogle af de faktorer, som vil blive undersøgt og indgå som en del af grundlaget for beslutninger om placering og udformning af tilslutningsanlæggene.

I miljøkonsekvensvurderingen ses der både på om det anlæg, der miljøvurderes, har en væsentlig påvirkning i sig selv, men der ses også på de potentielle kumulative virkninger med andre godkendte projekter, så det undgås, at de flere projekter tilsammen har en kumulativ væsentlig påvirkning af vandgennemstrømningen og vandkvaliteten.

2.7.2 Sedimenthåndtering

Danmarks Naturfredningsforening bemærker, at udgravning af tunnelrenden, afhængigt af afværgeforanstaltninger og gravemetode, vil give anledning til en betydelig sedimentspredning. Danmarks Naturfredningsforening bemærker, at miljøkonsekvensvurderingen bør baseres på troværdige modeller for spredning af sediment, og at forudsætningerne for modellerne bør offentliggøres. Foreningen understreger også, at der skal redegøres for sedimentspredning og forurening med næringsstoffer, tungmetaller og andre miljøfremmede stoffer.

En borger skriver, at det bør undersøges, hvordan et udslip af forurenede bundsediment til Øresund kan forhindres, når Østlig Ringvej anlægges gennem Lynetteholm og dennes perimeter gennembyrdes.

Sejlkлубben Prøvestenen henviser til forundersøgelsen, hvor det foreslås at etablere midlertidige diger omkring sænketunnellen for at modvirke sedimentspredning.

En borger spørger, om udgravningen af tunnelrenden påvirker havmiljøet uden for Østersøen ved Atlanterhavet.

Dansk Sejlunion, Foreningen af Lystbådehavne i Danmark, Dansk Kano og Kajak Forbund, Sejlkлубben Prøvestenen og Dansk Forening for Rosport opfordrer til at indarbejde en oprensning af lossepladsen i vandet mellem havvindmøllerne ved Middelgrunden og samtidig fjerne de udtjente vindmøller på Middelgrunden.

Sund & Bælts bemærkninger:

Forhold omkring tilrettelæggelse og udførelse af de marine arbejder, således at sedimentspild i forbindelse med gravearbejdet minimeres, vil være et centralt emne i miljøkonsekvensvurderingen. Påvirkningen af de forskellige miljøfaktorer som følge af sedimentspild vil blive vurderet på baggrund af modelberegninger, som vil anvende anerkendte beregningsmetoder. Der vil blandt andet blive opstillet en hydrodynamisk model, som anvendes til beregning af strømforhold, scenarier for spredning af sedimenter og om nødvendigt miljøfremmede stoffer, skyggeeffekter mv. Undersøgelserne og resultaterne af modelkørslerne vil blive offentliggjort i miljøkonsekvensvurderingen. Modellens forudsætninger og usikkerheder vil blive fremlagt i et selvstændigt metodenotat, således at usikkerheder knyttet til beregningerne som følge af vanskeligheder baseret på teknisk formået eller manglende viden fremgår tydeligt.

I forhold til plante- og dyrelivet i havet og indhold af miljøfremmede stoffer og næringsstoffer, vil Sund & Bælt undersøge og kortlægge de aktuelle forhold, så referencetilstanden ("baseline") kendes inden anlægsarbejdet går i gang. Kortlægningen vil bygge på den eksisterende viden og undersøgelser og relevant monitorering fra andre projekter og programmer suppleret med nye feltundersøgelser. Feltundersøgelser vil have indlæjet eventuelle påvirkninger fra Lynetteholm og andre projekter samt naturlige forhold. Derudover skal miljøkonsekvensvurderingen generelt tage stilling til kumulative virkninger med andre godkendte projekter i forhold til alle miljøpåvirkninger.

De nævnte diger vil isoleret set kunne reducere sedimentspredningen fra udgravningen, og kan inddrages som en mulig afværgeforanstaltning. Digerne er dog i sig selv store konstruktioner med betydelige miljøpåvirkninger i form af ressourceforbrug og sedimentspild ved etablering og bortgravning, hvilket vil skulle indgå i en samlet vurdering af digernes egnethed som afværgeforanstaltning overfor sedimentspild fra udgravningerne.

Sedimentspredningen fra gravearbejderne vil blive modelleret og vurderet i forhold til påvirkning af det marine miljø. I den forbindelse vil behovet og mulighederne for minimering og eventuel afværge af væsentlige påvirkninger blive undersøgt. Den hydrodynamiske model vil blive anvendt som grundlag for at vurdere omfanget af miljøpåvirkninger på det marine miljø fra blandt andet gravearbejdet forbundet med uddybning af tunnelrenden til Østlig Ringvej. I den forbindelse vil det blive afdækket, om projektet potentielt vil medføre væsentlige miljøpåvirkninger for relevante omkringliggende havområder.

Der er ikke i forbindelse med Østlig Ringvej planlagt anlægsaktiviteter på Middelgrunden, og en oprensning heraf ligger derfor uden for dette projekt. Forurening, som måtte blive identificeret i selve projektområdet, vil i forbindelse med anlægsarbejdet blive håndteret miljø- og lovgivningsmæssigt korrekt og oprenset, hvor det er den mest hensigtsmæssige eller mulige løsning.

2.7.3 Retablering af havbund

Danmarks Naturfredningsforening bemærker, at ødelagte ålegræsområder skal retableres i så stort et omfang som muligt, og at det i miljøkonsekvensvurderingen skal vurderes, om påfyldningslaget over tunnelen er tykt nok og af høj nok kvalitet til genplantning af ålegræs. I den forbindelse skal råstofbehovet til relevant påfyldning kortlægges.

En borger spørger, om der skal genplantes planter.

En borger bemærker, at det bør dokumenteres, at der kan findes og tilplantes et nyt område med ålegræs på 100 ha i Øresund som compensation for den midlertidige fjernelse af 60 ha ved anlæg af Østlig Ringvej og den permanente fjernelse af 20 ha ved Øresundsmotorvejen.

Østerbro Havnekomité anfører, at ethvert indgreb i havbunden er ødelæggende for det i forvejen ødelagte havmiljø.

Københavns Kommune bemærker, at det bør undersøges, hvordan påvirkning af havbunden kan reduceres mest muligt, og der herunder skal laves en vurdering af behov og mulighed for genplantning af ålegræs og etablering af stenrev.

Sund & Bælts bemærkninger:

Størstedelen af det areal på havbunden, som bliver berørt af projektet i forbindelse med sænketunnelens placering under havbunden, vil blive reetableret. Undtagelsen er de arealer, som bliver omdannet til tilslutningsanlæg. I den kommende miljøkonsekvensvurdering skal havbundsforholdene undersøges nærmere og kortlægges, så det samtidig kan vurderes, hvilken påvirkning projektet potentielt kan medføre og hvilke foranstaltninger, der skal træffes i forbindelse med retableringen.

Sund & Bælt er opmærksomme på mulighederne for at indtænke Building with Nature i projektet, herunder i forbindelse med genetablering af havbund. I forhold til mulighederne for at genplante ålegræs følger Sund & Bælt udviklingen tæt, blandt andet gennem deltagelse i en række vidensfora om havmiljø. På nuværende tidspunkt foreligger der endnu ikke tilstrækkeligt med data om udbredelsen og tætheden af ålegræsset i projektområdet, men det vil indgå i kortlægningen af flora og fauna i området. Behovet og mulighederne for erstatningsnatur vil således blive undersøgt og vurderet nærmere i miljøkonsekvensvurderingen. I forhold til råstofbehov vil miljøkonsekvensrapporten indeholde en redegørelse for det samlede, forventede materiale- og råstofforbrug.

2.7.4 Natura 2000 og Vandrammedirektivet

Danmarks Naturfredningsforening bemærker, at projektets påvirkning bør vurderes ud fra vandrammedirektivet specielt i forhold til gravning ud for Lynetteværket og Prøvestenen.

Danmarks Naturfredningsforening bemærker, at sedimentspredning, sigtbarhed, bundfældning af sediment, støj og andre forstyrrelser skal vurderes i forhold til at udelukke, at det påvirker udpegningsgrundlaget for det nærliggende Natura 2000-område ved Saltholm.

Sund & Bælts bemærkninger:

Der vil som en del af miljøkonsekvensvurderingen i overensstemmelse med habitatdirektivets krav blive gennemført de nødvendige konsekvensvurderinger i forhold til projektets potentielle påvirkninger på relevante Natura 2000-områder, herunder Natura 2000-område nr. 142 Saltholm og omliggende hav.

Projektets potentielle påvirkninger på havmiljøet vil ligeledes blive vurderet med inddragelse af vandrammedirektivets krav.

2.7.5 Betydning opblandingszoner

Amager Ressourcecenter bemærker, at etablering af Østlig Ringvej kan få betydning for strømningsforholdene i Kongedybet og dermed for opblandingszonen omkring Amager Ressourcecenters spildevandsudledning. Amager Ressourcecenter opfordrer til, at dette forhold undersøges nærmere i miljøkonsekvensvurderingen.

Sund & Bælts bemærkninger:

Østlig Ringvejs potentielle påvirkning af opblandingszoner vil blive vurderet i miljøkonsekvensvurderingen ved anvendelse af en hydrodynamisk model, som kan danne et solidt grundlag for disse vurderinger.

2.7.6 Miljø og dyreliv ved Amager Strand

Amager Øst Lokaludvalg og Miljøpunkt Amager bemærker, at miljøkonsekvensvurderingen bør inddrage konsekvenserne af anlægsfasen for vandmiljø, det marine dyreliv og den fredede kystnære natur i Amager Strandpark.

En borger skriver, at det er afgørende, at der også laves en miljøkonsekvensvurdering på land, så projektet også tager højde for det rige dyreliv, der er ved Amager Strand.

En borger spørger, hvordan støj fra anlægsarbejdet vil påvirke havmiljøet ved Amager.

Sund & Bælts bemærkninger:

Miljøkonsekvensrapporten vil indeholde en vurdering af de nævnte forhold ved Amager Strandpark og øvrige geografiske områder, som vurderes at være relevante i forhold til at belyse projektets potentielle påvirkninger på miljø og dyreliv. De potentielle konsekvenser af undervandstøj på havmiljøet fra anlæg og drift vil blive vurderet i miljøkonsekvensrapporten. Konkret i forhold til undervandsstøj er det især relevant at undersøge, om der kan ske påvirkninger på marine pattedyr som marsvin og sæler, der i henhold til habitatdirektivets regler er særligt beskyttede arter.

2.7.7 Afværgeforanstaltninger

Københavns Kommune bemærker, at der skal være stort fokus på at afdække behovet for afværgeforanstaltninger.

Danmarks Naturfredningsforening bemærker, at etablering af diger, siltgardiner, afgravningsmetode og beplantning af nyt ålegræs er relevante afværgeforanstaltninger, som bør anvendes i projektet.

Sund og Bælts bemærkninger:

I forbindelse med udarbejdelse af en miljøkonsekvensvurdering er det et krav, at denne indeholder en beskrivelse af de påtænkte foranstaltninger med henblik på at undgå, forebygge, begrænse eller om muligt neutralisere identificerede væsentlige skadelige virkninger på miljøet og, om relevant, af eventuelle foreslåede overvågningsordninger. Denne beskrivelse bør redegøre for, i hvilken grad de væsentlige skadelige virkninger på miljøet undgås, forebygges, begrænses eller neutraliseres, og bør dække både anlægs- og driftsfasen. Projektets behov og muligheder for at indarbejde afværgeforanstaltninger vil således blive undersøgt i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen. De nævnte forslag er alle eksisterende muligheder, som vil blive undersøgt nærmere.

2.7.8 Kulturarv

Østerbro Havnekomité bemærker, at Østlig Ringvej anlægges i det område, hvor Slaget på Reden stod, og derfor kan påvirke fortidsminder.

Sund & Bælts bemærkninger:

Sund & Bælt er bekendt med, at det marine projektområde for Østlig Ringvej kan være præget af historiske fortidsminder, herunder skibsvrag fra Slaget på Reden.

Det er Vikingeskibsmuseet, som er ansvarlig myndighed for arkæologiske forhold på det marine område. Sund & Bælt og Vikingeskibsmuseet har allerede et tæt samarbejde og har gennemført indledende analyser i forhold til at lokalisere, om der er kendte fortidsminder i det marine område. I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen vil de arkæologiske forhold blive undersøgt nærmere med henblik på at kortlægge eventuelle fund i projektområdet. I forbindelse med en eventuel anlægsfase vil det som udgangspunkt være Vikingeskibsmuseet og Kulturarvsstyrelsen, der beslutter om fund skal bevares og i givet fald hvordan.

2.8 KLIMA

2.8.1 Projektets klimaaftryk

En borger spørger, hvornår Østlig Ringvej vil give et neutralt klimaaftryk ift. forbruget af materialer og såfremt, der kun køres i el-biler i fremtiden.

Rådet for bæredygtig trafik opfordrer til, at klimabelastningen skal fremgå tydeligt i miljøkonsekvensvurderingen og være offentligt tilgængelig.

Dansk Industri opfordrer til, at mulighederne for at reducere klimapåvirkningen gennem udvikling af anlægsmetoderne for Østlig Ringvej undersøges og vurderes grundigt

Amager Øst Lokaludvalg fremhæver, at miljøkonsekvensvurderingen skal beskrive sammenhængen mellem byggeri og drift af Østlig Ringvej og muligheden for at leve op til Københavns Kommunes klimamålsætninger.

Indre By Lokaludvalg nævner, at klimabelastningen i både anlægs- og driftsfasen skal miljøvurderes.

Christianshavns Lokaludvalg påpeger, at projektet vil være klimabelastende i både anlægs- og driftsfasen. Lokaludvalget opfordrer til, at analyserne af klimabelastningen fra den strategiske miljøvurdering (SMV) uddybes, og der fremlægges afværgetiltag.

Østerbro Havnekomité understreger, at vand, luft og klima er de vigtigste argumenter mod Østlig Ringvej, da de store mængder cement og transport er klimaskadeligt.

Københavns Kommune efterspørger undersøgelse og opgørelse af CO₂-udledning ved etablering af Østlig Ringvej.

Gentofte Kommunes forvaltning bemærker at etablering af Østlig Ringvej vil give en større CO₂-udledning i Gentofte Kommune og dermed have store konsekvenser for Gentoftes borgere og kommunens CO₂-målsætning. Kommunen bemærker, at der bør gennemføres specifikke analyser af CO₂-påvirkningen i Gentofte kommune.

Sund & Bælts bemærkninger:

Som en del af miljøkonsekvensvurderingen skal der foretages en vurdering af påvirkningerne på klima som følge af drivhusgasudledninger, herunder hvordan klimapåvirkningerne fra projektet kan reduceres. Det skal ligeledes vurderes, hvorledes projektet kan tilpasses fremtidens klimaforhold. Som baggrund for en vurdering af klimapåvirkninger skal der derfor laves klimaberegninger af drivhusgasemissionerne som følge af projektets anlægs- og driftsfasen. Projektets samlede klimaaftryk vil afhænge af en række faktorer, herunder valg af design og tekniske løsninger, anlægsmetoder, materialer og transport ligesom fremtidig energisammensætning til blandt andet produktion af materialer og transport mv. kan spille ind.

2.8.2 Stormflodssikring

Københavns Lufthavne A/S, Amager Øst Lokaludvalg, Skanska, Miljøpunkt Amager og Refshaleøens Ejendomsselskab og en borger foreslår at undersøge mulighederne for at kombinere anlæggelsen af Østlig Ringvej med planerne om stormflodssikring af København, herunder om projektets tilslutningsanlæg kan udformes som en integreret del af stormflodssikringen.

Københavns Kommune bemærker, at etableringen af Østlig Ringvej bør tage hensyn til de kumulative effekter, der kan opstå sammen med etableringen af en fremtidig stormflodssikring af København.

Østerbro Havnekomité skriver, at en tunnel i havet vil være yderst sårbar overfor stigende vandstande og stormflod.

Sund & Bælts bemærkninger:

Det er en integreret del af opgaven at planlægge Østlig Ringvej, så anlægget er fremtidssikret mod natur- og klimapåvirkninger, herunder klimaforandringer. For at sikre Østlig Ringvej mod oversvømmelse som følge af klimaforandringer skal tunnelens tilslutningsanlæg sikres mod en forhøjet vandstand med diger, som etableres til minimum samme sikkerhedsniveau som ved Øresundstunnelen. Østlig Ringvej og Øresundsmotorvejen flettes sammen tæt på Øresundstunnelen, og minimum samme sikkerhed mod oversvømmelse som ved Øresundstunnelen bør opnås.

Sund & Bælt indgår i øvrigt i arbejdet med at gennemføre en forundersøgelse af en samlet stormflodsplan for København. Arbejdet er organiseret under Transportministeriet og forventes gennemført i perioden 2022-2024.

2.8.3 Vindmøller

En borger spørger ind til, om Østlig Ringvej har konsekvenser for vindmøllerne.

Sund & Bælts bemærkninger:

Der er i det nuværende konceptuelle design af Østlig Ringvej ikke planlagt at fjerne vindmøller, hverken ud for Lynetten eller Middelgrunden. Den endelige linjeføring for Østlig Ringvej og dennes tilslutningsanlæg er dog endnu ikke fastlagt, hvorfor forholdet vil skulle undersøges nærmere i den forestående miljøkonsekvensvurdering.

Vi holder dig opdateret

Følg os på LinkedIn, Instagram og www.oestligringvej.dk

Tilmeld dig også vores nyhedsbrev på hjemmesiden – så sørger vi for, at nyheder om Østlig Ringvej lander direkte i din indbakke.

 oestlig-ringvej

 oestligringvej