



SUND OG BÆLT PARTNER A/S
Vester Søgade 10
1601 København V

VVM-tilladelse, opgradering af Refshalevej

Sund og Bælt har den 26. november 2024 ansøgt om etablering og drift af opgradering af Refshalevej.

Ansøgningen er indsendt i henhold til bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) nr. 4 af 3. januar 2023. Projektet er omfattet af bilag 2, pkt. 10: e) anlæg af veje.

Det miljøvurderede projekt har til formål at forbedre trafiksikkerheden og tilgængeligheden for alle trafikantgrupper gennem etablering af adskilte fortove, cykelstier og kørespor. Projektet indebærer en opgradering af Refshalevej på den strækning, der forløber fra den sidste del af Forlandet, før sammenfletningen med Refshalevej øst for Minebådsgraven og godt 600 m mod nord, til parkeringsarealet på Refshaleøen. Med projektet etableres adskilt cykelsti og fortov i begge retninger, samt fastholdes to vejbaner til biler (én i hver retning). Derudover etableres buslommer og busperroner.

Af miljøkonsekvensrapporten fremgår det at projektet vil forbedre de trafikale forhold i driftsfasen, hvor etableringen af cykelstier, fortove og buslommer øger trafiksikkerheden og fremkommeligheden.

Miljøkonsekvensrapport og udkast til VVM-tilladelse er i offentlig høring i 8 uger fra den 21. maj 2026 til den 16. juli 2026. Den brede offentlighed har gennem offentlig fremlæggelse af hhv. afgrænsningsnotat og Miljøkonsekvensrapport og VVM-tilladelse haft mulighed for at gøre sig bekendt med sagen og for at udtale sig.

Tilladelse

Københavns Kommune udsteder hermed tilladelse til anlæg og drift af projektet "Trafikal opgradering af Refshalevej" for hovedforslaget samt

17. april 2026

Sagsnr.
2024-0267047

Dokumentnr.
2024-0267047-17

Sagsbehandler
Thomas Frederik K Iversen

Bygge-, Parkerings- og
Miljømyndighed
Virksomheder og VVM

Njalsgade 13
2300 København S

EAN nummer
5798009809452

for de to alternative løsningsforslag i henhold til § 25 stk. 1 i bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) nr. 4 af 3. januar 2023.

Anlæg og drift skal ske indenfor de fysiske og miljømæssige rammer, som angives i miljøkonsekvensrapporten for opgradering af Refshalevej med de tiltag, der er indbygget i projektet.

Vilkår for tilladelsen

1. At bygherre giver Københavns Museum mulighed for at blive tilknyttet anlægsarbejdet, hvor der kan gøres nye arkæologiske fund. Københavns Museum skal gives mulighed for at lave undersøgelser inden anlægsarbejdet går i gang. Hvis der i forbindelse med anlægsarbejdet påtræffes arkæologiske fund af særlig karakter, skal museet have mulighed for at foretage udvidet udgravningsarbejder.
2. At der laves en skråningsopbygning og en opbygning af vejen oven på de eksisterende lag langs Minebådsgraven for at i videst muligt omfang at bevare de arkæologiske lag og sikre den visuelle fremtoning af voldanlægget som beskrevet i projektbeskrivelse i kapitel 5.3.3.
3. At der i belægningen Syd for Quinti Lynette på tværs af vejen etableres en markant markering ved brug af belægningsskift (f.eks. røde klinker eller granit eller påmaling), så det i belægningen er muligt at aflæse historien om den mur, der ikke længere er på vestsiden af vejen. Markeringen kan ledsages af information, der i tekst og billeder fortæller om muren og dens historiske betydning.
4. Inden anlægsarbejdet igangsættes skal udføres fotodokumentation af de identificerede vibrationsfølsomme bygværkers nuværende tilstand. Under anlægsarbejdet skal ske vibrationsovervågning på nærmeste følsomme bygværk og arbejdet skal afbrydes og tilpasses, hvis grænseværdierne overskrides jf. miljøkonsekvensrapportens Tabel 10-21 "Afværgetiltag for bygningskadelige vibrationer".

Begrundelse for afgørelse

Afgørelsen træffes på grundlag af bygherres ansøgning, miljøkonsekvensrapporten og resultatet af de høringer, der er foretaget.

Miljøkonsekvensrapporten for Refshalevej har undersøgt de miljømæssige påvirkninger fra projektet herunder støj og vibrationer,

natur – herunder bilag IV arter- og Natura 2000 - overfladevand og vandkvalitet, grundvand, jord og forurening, kulturarv, trafikale påvirkninger, materielle goder, luft, samt mennesker og sundhed. Desuden projektets landskabelige og visuelle påvirkning. Hver miljøparameter er vurderet i hhv. anlægsfasen og driftsfasen ift. grad af miljøpåvirkning hhv. ingen/ubetydelig eller væsentlig miljøpåvirkning. Virkningerne af projektet er vurderet i forhold til et referencescenarie, som udgøres af den aktuelle miljøtilstand inklusive den udvikling, der forventes at finde sted, hvis projektet ikke gennemføres.

Ansøger har indbygget en række afværgetiltag i projektet for på den måde at begrænse de afledte påvirkninger på miljø og omgivelser ved anlæg og drift.

Trafik

Projektområdet omfatter ca. 600 meter af Refshalevej, som i dag udgør den eneste offentlige adgangsvej til Refshaleøen og derfor en vigtig færdselsåre for både bilister, cyklister og fodgængere. De nuværende forhold er karakteriseret ved dårlig trafiksikkerhed for cyklister og fodgængere.

Projektet imødekommer denne problematik ved at udvide vejarealet og etablere cykelstier og fortove på begge sider af vejen. Derudover etableres buslommer og busperroner, som forbedrer forholdene for både buspassagerer og øvrige trafikanter. Disse tiltag forventes at medføre en væsentlig forbedring af trafiksikkerheden, særligt for cyklister og fodgængere.

I anlægsfasen gennemføres arbejdet i etaper, hvilket muliggør opretholdelse af trafikafviklingen i størstedelen af perioden. I én af etaperne vil det dog være nødvendigt at reducere vejens kapacitet midlertidigt. Her etableres midlertidig signalregulering, som sikrer, at trafikken kan afvikles skiftevis i hver retning.

I driftsfasen vurderes projektet at have en ikke væsentlig påvirkning på den overordnede trafikafvikling i vejnettet. Lokalt på Refshalevej medfører projektet dog en positiv påvirkning, idet kapaciteten forbedres for cyklister og fodgængere, og trafiksikkerheden øges for alle trafikantgrupper. Derudover etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger, som bidrager til en mere sikker trafikafvikling for alle trafikanter.

Samlet set vurderes projektets trafikale påvirkning i driftsfasen som væsentlig positiv for trafiksikkerheden, mens den overordnede påvirkning på ændringer i trafikmængder og rejsetid på det øvrige vejnet vurderes som ikke væsentlig.

Der vurderes ikke behov for vilkår.

Kulturarv og arkæologi

Projektet er beliggende ovenpå dele af det beskyttede fortidsminde Christianshavns Vold, der er del af det udpegede værdifulde kulturmiljø Fæstningsringen.

Derudover ligger projektet inden for fortidsminde- og kulturarvsarealer, der omfatter hele det centrale København. Dette indebærer beskyttelse af både fladearealer og arkæologi inden for arealerne samt bygninger og bygværker inden for arealerne. Nogle af bygningerne er ligeledes fredede i sig selv, ligesom Christianshavns Vold er omfattet af bygningsfredning.

Grundet projektets beliggenhed vil det påvirke kulturarv og arkæologi. Som led i projektets udførsel, vil en vold langs den nordlige del af Refshalevej blive bortgravet. Selvom man i processen vil sørge for grundig arkæologisk undersøgelse, vil denne del af fortidsmindet gå permanent tabt. Andre større konsekvenser af projektet indebærer nedrivning af en historisk mur, og at en anden del af fortidsmindet (brinken mod Minebådsgraven) vil blive dækket til (de arkæologiske lag bevares dog her). Derudover vil der være en generel påvirkning af, hvordan kulturmiljøet opleves, når vejen udvides.

Samlet set vurderes påvirkningen som væsentlig i både anlægs- og driftsfasen, selvom projektet indeholder mange tiltag at begrænse påvirkningen. Som alternativer til hovedforslaget er der undersøgt to alternative tiltag med henblik på at afbøde konsekvenserne for fortidsmindet: Et kompenserende tiltag hvor der etableres en tilsvarende vold ved siden af den oprindelige placering, og et afværgende tiltag, hvor Refshalevej opdeles i to spor på hver side af volden. De to alternative forslag kan afbøde dele af projektets påvirkning af voldanlægget i den nordlige del af projektområdet, uden dog at kunne ændre den samlede vurdering.

Igangværende anlægsarbejder skal jf. Museumsloven standses, hvis der findes arkæologiske fund indenfor projektområdet i forbindelse med gravearbejder. Bygherre er iht. Museumsloven forpligtet til at kontakte Københavns Museum.

Der stilles vilkår for at afbøde projektets påvirkninger på kulturarv og arkæologi.

Landskab og visuelle forhold

Projektet er beliggende i et bylandskab med en blanding af små og store bygninger, naturpræg og industripræg. Det gamle fæstningsanlæg er det sammenbindende karaktertræk, der giver tydelig identitet til det sammensatte bylandskab. Fotos MKV figur 9-2, 9-3, 9-4, 9-5 og 9-6 fra området viser, hvordan voldanlæg, mure og vandflader definerer de rumlige visuelle oplevelser.

Som en del af opgraderingen af Refshalevej, vil en vold langs den nordlige del af vejen blive bortgravet. Midt på vejstrækningen vil en historisk mur blive revet ned. Begge dele har betydning både for bylandskabets karakter og for de rumlige visuelle oplevelser. Derudover vil der være en generel påvirkning af, hvordan bylandskabet opleves, når vejen udvides.

De alternative forslag, hvor volden flyttes eller bevares ved at vejen deles rundt om volden, vil stadig medføre en væsentlig påvirkning på de rumlige visuelle forhold, selvom de i forskellig grad muliggør bevarelse af voldanlægget.

Det vurderes samlet set ikke proportionelt at stille vilkår ift. landskab og visuelle forhold, idet opgradering af vejen i driftsfasen ikke skiller sig væsentlig ud i forhold til omgivelserne og de bymæssige funktioner i lokalområdet jf. visualisering i MKV figur 9-18 og 9-19.

Støj og vibrationer

Projektet vil give anledning til gener fra støj og vibrationer fra anlægsmaskiner i forbindelse med udgravning, jordhåndtering og etablering af vejbelægning.

Generelt vil grænseværdien i bygge og anlægsforskriften for støj kunne overholdes ved naboer. Det er en del af projektet at anlægsarbejder sker indenfor de i bygge-og anlægsforskriftens angivne tidsrum.

Samlet set vurderes anlægstøjen på boligfacader og i de rekreative områder at have en ikke væsentlig påvirkning. Der foreslås på denne baggrund ingen afværgenforanstaltninger.

I forbindelse med projektet skal der foretages en kortlægning af vibrationsfølsomme bygninger i området. Flere af bygningerne langs Refshalevej vurderes at være sårbare overfor rystelser og vibrationer, som kan følge af arbejder i anlægsfasen. Påvirkningen vurderes derfor som en væsentlig påvirkning, hvorfor der skal foretages afværgende foranstaltninger for at hindre bygningsskader. Vibrationspåvirkningen af særligt følsomme bygninger skal løbende monitoreres ved hjælp af

måleudstyr således, at arbejdet kan afbrydes og tilpasses, hvis grænseværdierne overskrides.

Trafikmængden i driftsfasen er uændret ift. referencescenariet og der vurderes derfor at være ingen påvirkning fra støj og vibrationer i driftsfasen.

Der stilles vilkår for at afbøde projektets påvirkninger på vibrationer i anlægsfasen.

Materielle goder

Projektet medfører midlertidige og lokale påvirkninger af kabler, ledninger og infrastruktur i anlægsfasen. Der er identificeret særligt følsomme installationer, herunder gasledninger, afløbstrykledninger, højspændingskabler og fjernvarmeledninger, som kræver beskyttelse og koordinering med ledningsejere. Der gennemføres tekniske foranstaltninger for at undgå skader og sikre forsyningssikkerheden. Arealerhvervelse til vej og stianlæg vurderes ikke at medføre væsentlige ændringer i anvendelsen af de grønne områder eller deres rekreative funktioner.

Projektet medfører forbedrede forhold for vedligehold og adgang til forsyningsledninger i driftsfasen. Ledninger omlægges og placeres mere struktureret, hvilket øger sikkerheden og tilgængeligheden for driftspersonale. Projektet medfører ikke ændringer i adgangsforhold eller forsyningskvalitet, men bidrager med forbedret vejstruktur og reduceret belastning på underliggende installationer.

Projektet vurderes samlet set at have en ikke væsentlig påvirkning af materielle goder i både anlægsfasen og driftsfasen. Der vurderes ikke behov for vilkår.

Befolkning og rekreative forhold

Projektet medfører midlertidige og lokale påvirkninger af rekreative forhold i anlægsfasen. I forbindelse med vandmiljøet vurderes badevandskvalitet, fiskeri og sejlads ikke at blive væsentligt påvirket, da projektet ikke medfører udledning af forurenende stoffer. Desuden vurderes sedimentpåvirkningen kun at være begrænset til en del af Minebådsgraven. Adgangsforholdene til havne og fiskepladser opretholdes, og midlertidige trafikreguleringer medfører kun kortvarig ventetid. På land vurderes projektet ikke at medføre væsentlige påvirkninger af kultur- og fritidsaktiviteter, herunder større arrangementer. Der arbejdes med tidsplaner, der muliggør, at anlægsarbejder ikke forstyrrer afholdelsen af disse. Midlertidige omkørsler for cyklister og fodgængere etableres med fokus på trafiksikkerhed og vurderes ikke at påvirke beboeres adgang til området.

Projektet medfører i driftsfasen en væsentlig positiv effekt på adgangsforholdene og trafiksikkerheden. Der etableres nye fortove og cykelstier, og vejens beskaffenhed forbedres, hvilket styrker sikkerheden og trygheden for alle trafikantgrupper. Dette vil gavne både beboere, besøgende, samt understøtte områdets rekreative brug.

Projektet vurderes samlet set at medføre ikke væsentlige påvirkninger af befolkning og rekreative forhold i anlægsfasen, og at have en væsentlig positiv effekt i driftsfasen. Der vurderes ikke behov for vilkår.

Biologisk mangfoldighed (terrestrisk)

I projektområdet findes en § 3-beskyttet sø og et overdrev. Søen berøres ikke, mens en mindre del af overdrevet inddrages permanent i forbindelse med det kompenserende og det afværgende tiltag for kulturarv. Det berørte areal er af lav naturkvalitet og uden karakteristiske overdrevsarter. Påvirkningen vurderes som ikke væsentlig. Det er dog nødvendigt at ansøge om en dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 3.

Langs Refshalevej findes større træer, som kan fungere som småbiotoper samt ledelinjer for flagermus. Træerne berøres ikke af projektet.

Området er uegnet for bilag IV-padder grundet bebyggelse, trafik og manglende egnede vandhuller.

Fugle kan potentielt påvirkes af støj, lys og ændringer i Minebådsgraven, men da området allerede er præget af menneskelig aktivitet, og Minebådsgraven ikke er et kerneområde for arterne, vurderes påvirkningen som ikke væsentlig. Eventuel næringsstofudledning i forbindelse med arealinddragelsen vurderes at have en minimal effekt.

Der arbejdes i områder med invasive arter især på volden i den nordlige del af projektområdet. Korrekt håndtering af jorden som forurennet vil forhindre spredning, og påvirkningen vurderes derfor som ikke væsentlig.

Det vurderes samlet, at der i anlægsfasen vil være tale om en ikke væsentlig påvirkning af den biologiske mangfoldighed på land. Der forekommer mindre påvirkninger, men disse er lokalt afgrænsede, kortvarige og effekterne er reversible. I driftsfasen er der ingen påvirkninger af den biologiske mangfoldighed på land.

Biologisk mangfoldighed (marin)

Biologisk mangfoldighed i det marine miljø omfatter beskyttede arter og habitater, øvrig flora og fauna, samt rødlistede og invasive arter. Projektområdet omfatter Minebådsgraven og den nordlige del af Stadsgraven, hvor der ikke er udpeget Natura 2000-områder eller registreret bilag IV-arter. De marine områder er præget af lav artsdiversitet, periodisk iltsvind og forhøjet næringsstofbelastning. Området domineres af robuste arter som børstebledet vandaks, søsalat og dyndsnegl, mens følsomme arter kun forekommer sporadisk.

Ingen beskyttede marine habitater eller arter vil blive direkte berørt af projektet i projektforslaget. Anlægsarbejdet medfører en midlertidig fysisk forstyrrelse af havbunden og ophvirvning af sediment i et begrænset område, hvilket kan påvirke lysforhold og bundfauna lokalt. Påvirkningen vurderes dog at være lav grad og fuldt reversibel, da de dominerende arter er tilpasset forstyrrede forhold. Den permanente arealinddragelse af Minebådsgraven er meget begrænset, og vurderes ikke at have væsentlig betydning for den samlede marine biodiversitet, da området i forvejen har begrænset biologisk diversitet.

For fisk og fiskepopulationer vurderes påvirkningen at være ikke væsentlig, idet området ikke udgør et vigtigt gyde- eller opvækstområde og fiskebestanden er lav. Eventuelle påvirkninger fra undervandsstøj og spredning af sediment og miljøfremmede stoffer, forventes at være kortvarige og uden langtidseffekt.

I driftsfasen vil påvirkningen være begrænset til det inddragede areal, mens forbedret rensning af vejvand forventes at have en positiv effekt på vandkvaliteten og dermed på den marine biodiversitet på sigt.

Samlet vurderes projektets påvirkning af den marine biologiske mangfoldighed at være lokal, kortvarig og ikke væsentlig. Der vurderes ikke behov for vilkår.

Natura 2000

Der er udarbejdet en Natura 2000-væsentlighedsvurdering (Baggrundsrapport nr. 7), som konkluderer, at projektet ikke medfører en væsentlig påvirkning af naturtyper eller arter i områderne N142 og N143. Kun troland (*Aythya fuligula*) blev vurderet nærmere, da arten raster i Minebådsgraven.

Potentielle forstyrrelser fra anlægsarbejdet (støj, lys, vibrationer og næringsstofudledning) vurderes som uvæsentlige, da området i forvejen er præget af menneskelig aktivitet. Påvirkningen er desuden midlertidig og geografisk afgrænset. Trolandens kerneområder berøres ikke af projektaktiviteterne, og arten kan desuden benytte

alternative rasteområder. I driftsfasen vurderes støj og lys fra trafik heller ikke at medføre væsentlig påvirkning.

Samlet set er der ingen væsentlig påvirkning på naturtyper og arter på udpegningsgrundlaget for N142 Saltholm og omkringliggende hav eller for N143 Vestamager og havet syd for. Der vurderes ikke behov for vilkår.

Overfladevand

I anlægsfasen vil der kunne ske ophvirvlning og spredning af sediment i Minebådsgraven og dermed også potentielt frigivelse og spredning af miljøfremmede stoffer og næringsstoffer. Da denne del af anlægsarbejdet udføres i vinterhalvåret, vurderes arbejdet ikke at føre til algeopblomstring eller at påvirke bundfaunaen i Minebådsgraven. Den samlede påvirkning fra sedimentspredning i anlægsfasen vurderes som ikke væsentlig for vandområdet Nordlige Øresund.

I driftsfasen inddrages 1.100 m² af den østlige del af Minebådsgraven, hvilket svarer til 3,4 % af Minebådsgravens areal. Arealinddragelsen vil potentielt have en væsentlig lokal påvirkning af bundfæstede planter og vurderes at have en væsentlig lokal påvirkning af bundfauna. Da det inddragede areal kun udgør 0,00034 % af det samlede vandområde 6 Nordlige Øresund, og da den inddragede havbund i Minebådsgraven ikke udgør et særligt vigtigt/unikt område for bundfauna eller er et særligt beskyttet substrat/naturtype, vurderes arealinddragelsens påvirkning af det samlede vandområde 6 Nordlige Øresund at være ikke væsentlig.

Under de eksisterende forhold udledes urensset vejvand fra Refshalevej til Minebådsgraven. I driftsfasen vil vejvandet fra de befæstede arealer i stedet ledes til to renseanlæg, der herefter udledes til Øresund. Det vurderes at udledningen hverken vil kunne forringe tilstanden eller hindre målopfyldelse for vandområde 6 Nordlige Øresund. Udledning af rensset regnvand vurderes derfor at udgøre en ikke væsentlig påvirkning af Øresund. Ophøret med udledning af urensset vejvand til Minebådsgraven vurderes at udgøre en lokal, positiv påvirkning. Der vurderes ikke behov for vilkår.

Grundvand

Grundlæggende vil anlægsprojektet alene påvirke de øvre dele af jordbunden og det terrænnære grundvand.

I anlægsfasen er der blot behov for midlertidig og kortvarig lænsning af overfladevand, for at holde arbejdsområderne tørre. Der vil ikke ske en påvirkning af de underliggende grundvandsmagasiner, og projektet er

placeret langt fra beskyttede grundvandsressourcer, og der vil derved ikke være ændringer i kvantitet og kvalitet af grundvand.

I driftsfasen påvirker projektet ikke grundvandet, idet de udførte forandringer i de terrænnære jordlag omkring vejanlægget fortsat, tillader det terrænnære grundvand en generelt fri og uhindret passage omkring vejanlægget.

Samlet kan det vurderes og konkluderes, at projektet ikke har nogen påvirkning af grundvand. Der vurderes ikke behov for vilkår.

Jordbund

I anlægsfasen skal der afgraves, håndteres og mellem-oplagres jord. Foruden afgravning af jord langs vejen, skal der etableres midlertidig arbejdsplads med plads til maskiner, skure, materialer, mellemoplag af jord mv. Anlægsarbejdet kan potentielt medføre en påvirkning fra håndtering af forurenet jord. Påvirkningen kan blandt andet være fra støv ved gravearbejde og transport af jord, herunder spredning af forurening ved selve håndteringen, mellemoplag, genindbygningen og bortskaffelsen af jorden.

Påvirkningen fra projektet i anlægsfasen vil i forhold til utilsigtet spredning af forurening eller risiko for natur, miljø og menneskers sundhed vurderes ikke at være væsentlig. Der er ikke påvirkning af jordbund i driftsfasen. Der vurderes ikke behov for vilkår.

Affald og råstoffer

I projektets anlægsfase vil der være behov for at anvende råstoffer til bl.a. etablering af vejkasse for det udvidede vejareal og asfalt til vejbelægning. Til afvanding af de nye vejarealer skal der bl.a. anvendes plastledninger og brønde af beton samt riste af støbejern. Som fyld omkring ledninger og brønde anvendes sand, grus og jord. Det vurderes, at mængden af råstoffer, der vil skulle bruges i projektets anlægsfase, er meget begrænset og miljøpåvirkningen som følge heraf er meget begrænset.

Projektet vil i anlægsfasen medføre, at jord skal afgraves og håndteres. Den afgravede jord vil i videst muligt omfang blive genindbygget i projektet. En væsentlig del af den opgravede jord vil på grund af jordens geotekniske eller miljømæssige kvalitet, ikke kunne genanvendes i projektet. Denne del af jorden vil skulle bortskaffes til modtageanlæg, hvor jorden enten vil kunne genanvendes eller nyttiggøres i andre projekter.

I projektets driftsfasen vil der ikke være behov for at tilføre råstoffer eller bortskaffe affald.

Projektets miljøpåvirkninger i forhold til affald og råstoffer er vurderet at være ikke væsentlig. Der vurderes ikke behov for vilkår.

Klima, luft og støvemissioner

I anlægsfasen stammer emissionerne hovedsageligt fra transport af materialer med lastbil og skib samt brug af anlægsmaskiner. Det er dog kun en lille mertilførsel i forhold til det nuværende niveau.

I driftsfasen forventes en minimal trafikstigning og derfor forventes ingen væsentlig påvirkning af luftkvaliteten i fremtiden.

Samlet set vurderes projektets påvirkning på luft og klima som ikke væsentlig. Der vurderes ikke behov for vilkår.

Projektets sårbarhed overfor risici for større ulykker eller katastrofer

Større ulykker omfatter UXO (ueksploderet ammunition), ulykker på virksomheder og tekniske anlæg samt ved større arrangementer. Naturkatastrofer omfatter i denne henseende oversvømmelser. For virksomheder og tekniske anlæg vurderes der hovedsageligt på et scenarie, hvor udrykningskøretøjer skal kunne komme til og frem, og evakuering af mennesker skal ske hurtigt i tilfælde af en større ulykke eller katastrofe på virksomheden eller anlægget.

Der er en lille risiko for at støde på (UXO) i Minebådsgraven, som stammer fra tidligere militære aktiviteter. Risikoen er størst under anlægsarbejdet, hvor havbunden påvirkes mest. Mistænkelige fund medfører øjeblikkeligt stop af arbejdet, og Forsvarets Operationscenter kontaktes. En eventuel sprængning af UXO vil give en kortvarig, kraftig undervandslyd, som vurderes ikke at have en ikke væsentlig betydning for fiskebestanden, da området ikke er et vigtigt fiskehabitat. På land vurderes risikoen for at støde på UXO som meget lav.

Der er ingen risikovirksomheder i projektområdet, men anlægsarbejdet kan midlertidigt påvirke adgangsforholdene for udrykningskøretøjer. I en syv måneders periode vil der kun være ét farbart kørespor, hvilket gør det sværere for beredskabet at komme frem i en nødsituation. Dette vurderes som en midlertidig væsentlig påvirkning, og der er en del af projektet at der udarbejdes plan der skal sikres fri adgang for udrykningskøretøjer via enten Refshalevej eller Jordtransportvej.

I forhold til større arrangementer på Refshaleøen vurderes anlægsarbejdet at have en ikke væsentlig påvirkning, idet etapeplanen er tilrettelagt, så der vil være sikre adgangsforhold for både publikum og beredskab via stisystemer og farbare veje.

I anlægsfasen er der en lav sandsynlighed for, at kraftig nedbør kan resultere i udvaskning af forurening fra blottet eller midlertidigt oplagret jord til Minebådsgraven og i mindre grad til Stadsgraven. En eventuel kortvarig udledning af forureningen til Minebådsgraven vurderes ikke at have en væsentlig påvirkning på den i forvejen ringe tilstand heri.

I driftsfasen vil adgangen til Refshaleøen vil være forbedret og udgøre en væsentlig positiv påvirkning beredskabsmæssigt, da udrykningskøretøjer har bedre adgang i tilfælde af en større ulykke i området.

Der vurderes ikke behov for vilkår.

Kumulative forhold

Det er vurderet om øvrige projekters miljøpåvirkning kan øge den samlede miljøpåvirkning. Den samlede kumulative påvirkning er vurderet hhv. Østlig Ringvej, Lynetteholm, Ny metrolinje M5 og Nordhavnstunnelen. For Lynetteholm er vurderes det, at der forekommer en væsentlig kumulativ påvirkning i anlægsfasen ift. kulturarv. I driftsfasen vil der også forekomme en væsentlig kumulativ påvirkning, som dog er baseret på, at påvirkningen fra opgraderingen af Refshalevej i sig selv vurderes som væsentlig. Der vurderes ikke at være en samlet væsentlig kumulativ påvirkning for miljøemnerne i øvrigt.

Samlet vurdering

Det er VVM-myndighedens vurdering, at projektet kan gennemføres for anlæg og drift af Refshalevej både for hovedscenariet og for de alternative forslag. Samlet set vurderes påvirkningen for kulturarv og landskab som væsentlig, også selvom projektet indeholder tiltag til afbødning af påvirkningen. Der er i projektet indbygget afværgeforanstaltninger og der er i denne tilladelse stillet de vilkår der er vurderet rimelige og proportionelle.

Gyldighed

Denne VVM-tilladelse overflødiggør ikke tilladelser og godkendelser efter anden lovgivning. VVM-tilladelsen bortfalder, hvis den ikke er udnyttet inden 3 år efter, at den er meddelt og bekendtgjort.

Offentlig bekendtgørelse

VVM-tilladelsen vil blive offentliggjort på Københavns kommunens annonceringsportal: www.kk.dk/annonceringsportalen.

Klagevejledning

Afgørelsen kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet jf. miljøvurderingslovens § 49, stk. 1. Klagen skal indgives inden 4 uger fra tidspunktet for offentliggørelse af afgørelsen jf. § 51.

Klageberettiget er miljø- og fødevareministeren, enhver med retlig interesse i sagens udfald og landsdækkende foreninger og organisationer, der som formål har beskyttelse af natur og miljø eller varetagelsen af væsentlige brugerinteresser indenfor arealanvendelsen og har vedtægter eller love, som dokumenterer deres formål, og som repræsenterer mindst 100 medlemmer.

Klage skal indgives via klageportalen, som er at finde på <https://naevneneshus.dk/>. Vejledning omkring håndtering/teknik i forhold til den digitale selvbetjening kan fås ved at rette henvendelse til Miljø- og Fødevareklagenævnet supportfunktion. Se mere herom på <https://naevneneshus.dk/>.

Bemærk at Miljø- og Fødevareklagenævnet som udgangspunkt skal afvise en klage, der kommer uden om klageportalen, hvis der ikke er særlige grunde til det. Ved ønske om at blive fritaget for at bruge klageportalen, fremsendes en begrundet anmodning herom til den myndighed der har truffet afgørelsen. Myndigheden videregiver herefter anmodningen til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som herefter træffer afgørelse om, hvorvidt anmodningen kan imødekommes.

Det koster et gebyr at få behandlet en klage i Miljø- og Fødevareklagenævnet. Information om klagegebyr kan findes på <https://naevneneshus.dk/> under klagevejledning.

Søgsmålsfristen for domstolsprøvelse af afgørelsen er 6 måneder fra offentliggørelse af afgørelsen.

Venlig hilsen
Thomas Frederik K Iversen
Sagsbehandler