



Notat

Til Økonomiudvalget

Orientering om godkendelse af kommissorium for miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej

Resumé

Statens Forligskreds for Infrastrukturplan 2035 har ultimo september godkendt det endelige kommissorium for miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej. Det indebærer, at der er godkendt en løsning for placering af et tilslutningsanlæg (TSA) på Prøvestenen, hvor også kontrol- og vedligeholdelsescenteret (KVC) for metrolinje M5 skal ligge. For at gøre plads til begge infrastrukturanlæg er KVC rykket mod sydvest. Økonomiforvaltningen vurderer, at denne forskydning af KVC kan rummes indenfor den afgrænsning af miljøkonsekvensvurderingen, som er vedtaget i BR. ØU orienteres med denne sag om placering af hhv. TSA og KVC på Prøvestenen.

Sagsfremstilling

Prøvestenen spiller en central rolle i forhold til udvikling af Østhavnen, idet der er ønsket om både at placere et tilslutningsanlæg til Østlig Ringvej her samt et kontrol- og vedligeholdelsescenter for metrolinje M5. Begge infrastrukturprojekter miljøkonsekvensvurderes i øjeblikket, og derfor har det været nødvendigt at finde en løsning på, hvordan der kan blive plads til begge anlæg på Prøvestenen.

Det er Sund&Bælt, som gennemfører miljøkonsekvensvurderingen af Østlig Ringvej. Hovedparten af kommissoriet blev godkendt af forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 i april 2023. Men Sund&Bælt blev pålagt at vende tilbage med forslag til, hvordan tilslutningsanlægget på Prøvestenen kunne placeres mest hensigtsmæssigt. På den baggrund har Sund&Bælt hen over sommeren afholdt en række møder med centrale parter i sagen, herunder Københavns Kommune (Økonomiforvaltningen), Metroselskabet og By og Havn samt ligesom der har været dialog med Dansk Industri, Høfor og Copenhagen Malmø Port.

I processen har der været fokus på at afdække fordele og ulemper ved forskellige løsningsmodeller. Her har der været lagt vægt på at balancere forskellige hensyn overfor hinanden. Det drejer sig særligt om hensynet til det eksisterende tørbulk-erhverv, hensynet til de grønne og rekreative arealer på Prøvestenen samt hensyn til havmiljøet og til den overordnede projektøkonomi i både Østlig Ringvej og M5.

04-10-2023

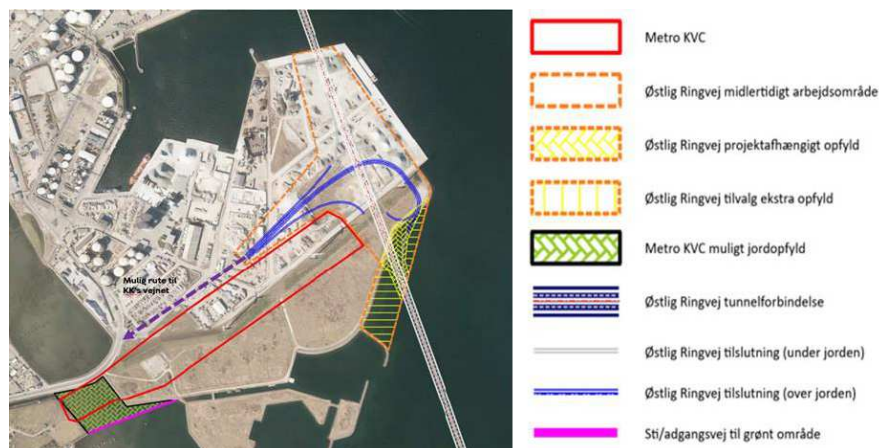
Sagsnummer i F2
2023 - 16358

Dokumentnummer i F2
3993890

Sagsnummer eDoc

Sagsbehandler
Sofie Gorm Hansen

Med udgangspunkt i den gennemførte proces, har Sund&Bælt foreslået en løsning, hvor der bliver plads til begge infrastrukturanlæg på Prøvestenen. Denne løsning er skrevet ind i kommissoriet for Østlig Ringvej, der med denne tilføjelse blev endeligt godkendt af forligskredsen bag infrastrukturplan 2035 den 27. september 2023. Kommissoriet med ændringsmarkeringer er vedlagt som bilag 1. Placering af KVC og TSA på Prøvestenen fremgår af nedenstående kort.



Betydning for M5

Den valgte løsning indebærer, at KVC rykkes mod sydvest, så en mindre del af anlægget placeres på opfyldt areal i Prøvestenskanalen. Det vil i den forbindelse blive belyst, hvordan der kan sikres vandgennemstrømning. Der etableres en ny adgangsvej til det grønne areal. Metroselskabet vurderer, at den samlede anlægsudgift til M5 er uændret som følge af den justerede placering og at det fortsat vil være muligt at etablere metro til Malmø, hvis det ønskes politisk.

Borgerrepræsentationen godkendte d. 4. maj 2023, at miljøkonsekvensvurderingen af metrolinje M5 blev igangsat som beskrevet i afgrænsningsnotatet. Heri fremgår det, at miljøkonsekvensvurderingen skal belyse placering af KVC på Prøvestenen nord for jordvolden og mulighederne for optimering af KVC-anlægget, herunder om det kan optage mindre areal, trækkes vest væk fra kajkanten eller placeres længere mod syd på den nuværende jordvold. Det er Økonomiforvaltningens juridiske vurdering, at den valgte løsning for placering af KVC kan rummes inden for den afgrænsning af miljøkonsekvensvurderingen, som Borgerrepræsentationen har vedtaget.

Metroselskabet vil belyse den nye placering af KVC som hovedscenarie i miljøkonsekvensvurderingen af M5. Miljøkonsekvensvurderingen forventes afsluttet og sendt i offentlig høring medio 2024.

Bilag

- Bilag 1: Endeligt kommissorium for miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej

Kommissorium: Miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej

21.09.2023

1. Baggrund

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

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

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

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

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

overordnet planniveau. Der er i forbindelse med den af Transportministeriet gennemførte offentlige høring af den strategiske miljøvurdering rejst opmærksomhed omkring blandt andet trafikale effekter og etapedeling af vejforbindelsen, placeringen af tilslutningsanlæg, interesser på Prøvestenen og mulighederne for CO₂-fangst i området omkring Østlig Ringvej. Resultaterne vil i relevant omfang indgå i det videre arbejde med miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej.

2. Indhold i miljøkonsekvensvurderingen

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

Det tekniske projekt

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

- Nordhavn
- Lynetteholm
- Prøvestenen
- Kastrup



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

For så vidt angår den tekniske udformning af et tilslutningsanlæg ved Prøvestenen er det, på baggrund af input fra relevante interessenter, besluttet at miljøkonsekvensvurdere et tilslutningsanlæg, der etableres ved *cut and cover* på Prøvestenens tørbulkområde og afgrænses mod vest ved rampetilslutningerne. Tilslutningsanlægget forskydes så vidt muligt mod syd/sydvest, hvilket vil medføre behov for opfyld af et mindre område på havbunden i forbindelse ved rampetilslutningerne syd for Prøvestenen. Som erstatning for permanent

inddragede område på Prøvestenens Syd skal det undersøges om der kan inddæmmes et område syd for Prøvestenen omkring det opfyldte område ved rampetilslutningerne.



Eksempel på visualisering af løsningsmodel for Østlig Ringvejs tilslutningsanlæg på Prøvestenen
Kilde: Sund & Bælt Holding A/S

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

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

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

Miljøforhold

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

- 1) befolkningen og menneskers sundhed,
- 2) den biologiske mangfoldighed med særlig vægt på arter og naturtyper, der er beskyttet i henhold til direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter og direktiv 2009/147/EF om beskyttelse af vilde fugle,
- 3) jordarealer, jordbund, vand, luft og klima,
- 4) materielle goder, kulturarv og landskabet og
- 5) samspillet mellem faktorerne i nr. 1-4.

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

Arealforhold

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

Trafik

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

Støjforhold

Der vil blive gennemført støjberegninger og udarbejdet støjkort, som viser den forventede støjdbredelse fra anlægsarbejdet samt fra anlægget i drift såvel lokalt som regionalt. Miljøkonsekvensvurderingen vil indeholde en vurdering af, hvorvidt der potentielt er væsentlige påvirkninger forbundet med støj som følge af anlæg og drift af Østlig Ringvej, ligesom behovet for afværgende foranstaltninger vil blive vurderet. Miljøkonsekvensvurderingen vil i

den forbindelse også indeholde en vurdering af, hvilke områder, der potentielt vil opleve en reduceret støjbelastning i driftsfasen, som følge af de ændrede trafikmønstre.

Havne- og sejladsforhold

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

Sejlads til og fra Prøvestenen kan blive midlertidigt påvirket under anlæg af Østlig Ringvej, eksempelvis i perioder, hvor der graves tunnelrende og efterfølgende installeres tunnelelementer på havbunden foran Prøvestenen. Det vil derfor blandt andet blive undersøgt og vurderet, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges og koordineres med interessenter for at minimere gener for sejlads til havnen. Ligeledes kan anlægsarbejdet påvirke indsejlingen til eksempelvis Magretheholm Havn, Sundby Sejlforening, Kastrup Lystbådehavn og Kastrup Gammel Havn midlertidigt i kortere perioder under anlægsfasen. I driftsfasen kan tunnelens placering have en betydning for mulighederne for fremtidig uddybning af sejlrender og ligeledes i driftsfasen kan etablering af en halvø for tilslutningsanlæg påvirke navigationsforholdene, hvilket skal undersøges. Påvirkning af sejladsforhold som følge af transport af tunnelelementer fra Rødbyhavn til København skal ligeledes undersøges.

Natur på havet

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

Potentielle påvirkninger af relevante Natura 2000-områders udpegningsgrundlag undersøges og vurderes. Der findes Natura 2000-områder forholdsvis tæt på projektområdet omkring Saltholm og på Vestamager, ligesom det også kan være relevant at foretage vurderinger af den potentielle påvirkning af de mest nærliggende svenske Natura 2000-områder. Særligt beskyttede arter, som er udpeget under habitatdirektivets bilag IV (marsvin), skal ligeledes identificeres, og påvirkningen vurderes. Endvidere skal det beskrives, hvordan projektet lever op til målopfyldelsen efter vandrammedirektivet, herunder vil der blive vurderet på projektets potentielle påvirkninger af de forskellige recipienters tilstandsklasser, fx

om der sker forringelse af den kemiske tilstand med miljøfarlige forurenende stoffer. Projektets potentielle indflydelse på opfyldelse af målene i Danmarks havstrategi og heraf afledte effekter på naturen i havet vil også blive behandlet.

Natur på land

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

Klimaforhold og bæredygtighed

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

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

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

Kabler, ledninger mv.

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

Kulturarv og arkæologi

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

Tunnelsikkerhed

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

3. Grænseflader og bindinger

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

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

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

Etablering af et tilslutningsanlæg på Prøvestenens tørbulkområde vil påvirke erhvervshavnens aktiviteter, som følge af, at der er behov for et areal eksklusivt til Østlig Ringvej, hvor sænketunnelen skal udgå fra Prøvestenen på den nordlige kajstrækning. Der vil i anlægsfasen skulle sikres adgang for erhvervsvirksomhederne både for lastning og losning over den sydøstlige kaj og adgang fra den sydøstlige kaj hen over byggegraven. Det vil derfor blive undersøgt i forbindelse med MKV'en, hvordan der kan ske en fasevis inddragelse og frigivelse af arbejdsarealer i anlægsperioden med henblik på at muliggøre adgangen for erhvervsvirksomhederne til kajen og over byggegraven. Der skal endvidere belyses tekniske løsninger, fx transportbånd, der kan sikre opretholdelse af forsyningskæderne mellem kaj og bagland.

4. Organisering

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

5. Økonomi

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

- Der blev på baggrund af aftalen om Infrastrukturplan 2035 afsat 125 mio. kroner på Finansloven for 2022 til gennemførelse af en miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej.
- Det er efterfølgende besluttet at tilføre yderligere 335 mio. kroner til arbejdet med miljøkonsekvensvurderingen med henblik på at minimere projektets samlede risici. Sund & Bælt mellefinansierer udgiften hertil. Såfremt det på baggrund af miljøkonsekvensvurderingen besluttet at anlægge en Østlig Ringvej, vil udgiften indgå som en del af det samlede projektbudget og vil således blive refunderet som led i finansieringen af projektet. I det tilfælde, at en Østlig Ringvej ikke anlægges, vil staten refundere udgiften. Tilførslen af yderligere midler til arbejdet med miljøkonsekvensvurderingen øger ikke det samlede projektbudget.
- Sund & Bælt har derudover inden for selskabets egen ramme afsat 67 mio. kroner til gennemførelse af miljøkonsekvensvurderingen. Anvendelsen af midlerne til arbejdet med miljøkonsekvensvurderingen øger ikke det samlede projektbudget.

6. Kommunikation og borgerinddragelse

Østlig Ringvej er et stort og komplekst marint infrastrukturprojekt, hvorfor en tidlig og bred inddragelse af offentligheden er særdeles vigtig. Sund & Bælt har fokus på åbenhed og gennemsigtighed, når infrastrukturplanlægges og udvikles. Sund & Bælt er tilgængelige for borgere, myndigheder, virksomheder og interesseorganisationer m.fl. og indgår allerede i en tidlig dialog med en lang række interessenter og foreninger om Østlig Ringvej.

Sund & Bælt vil fortsat sikre løbende orientering og inddragelse af offentligheden i et omfang, der rækker ud over de retlige krav hertil. Derudover har Sund & Bælt stor fokus på, at projektet gennemfører de formelle offentlighedsprocesser grundigt og ordentligt, hvilket kan bidrage til at skabe tryghed og tillid til projektet.

7. Ekstern kvalitetssikring

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

8. Tidsplan

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

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

Milepæle:

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