

# Kommissorium for miljøkonsekvensvurdering af Refshalevej

## 1. Baggrund

Den nordlige del af Refshalevej forbinder Refshaleøen med det centrale København. I dag er Refshalevej eneste offentlige vej til Refshaleøen. For lastbiler med jord til Lynetteholm er der desuden adgang til Refshaleøen via den private vej, der løber øst om Margretheholms Havn. For cyklende og gående kan adgang også ske ad den private vej Krudtløbsvej eller med båd.

Over de seneste år har det københavnske byliv for alvor taget fat i Refshaleøen, og mange københavnere, institutioner og erhvervsliv anvender området. Det betyder, at trafikken til og fra bydelen vokser, særligt hvad angår cyklende og gående. Det skaber trafikikkerhedsmæssige udfordringer. Derfor ønsker Københavns Kommune at opgradere Refshalevej for at gøre plads til adskilte fortove, cykelstier og vejbaner, for dermed at øge tilgængeligheden til Refshaleøen. Det vil på baggrund af kommuneplanen være muligt at påbegynde en første fase af byudvikling på Refshaleøen, og det vil forventeligt påvirke trafikken på Refshalevej. Fremskrivningen vil indgå i miljøkonsekvensvurderingen.

Refshalevej er anlagt ovenpå det historiske forsvarsanlæg Christianshavns Vold, som er fredet. På en del af strækningen fra Refshalevejs sammenfletning med Forlandet og godt 600 m mod nord mod parkeringsarealet på Refshaleøen, løber vejen af en smal passage mellem Minebådsgraven og den vold, der udgjorde forsvarsanlæggets østlige kant mod havet. Efter 200 m passerer vejen Christiani Quinti Lynette, og indsnævrer sig samtidig til ca. 10 m, for at kunne passere den mur, der udgør sikringen omkring lynetten. Herefter får tracéet igen mere plads, men er mod øst afgrænset af forsvarsanlæggets østlige kant, og mod vest af bebyggelsen Krudtløbsvej.

Københavns Kommune har i 2022 ansøgt Slots- og Kulturstyrelsen om tilladelse til at udvide Refshalevej. Ansøgningen kunne kun delvist imødekommes inden for rammerne af museumsloven, som Slot- og Kulturstyrelsen administrerer. Københavns Kommune kan med afsæt heri ikke udvide tracéet således at trafikikkerheden og tilgængeligheden forbedres. Konkret vil det ikke være muligt at adskille gående, cykler og biler i hver sit spor, indenfor de standarder Københavns Kommune bruger.

På den baggrund har Københavns Kommune anmodet Transportministeriet om, at der udarbejdes en anlægslov, der kan muliggøre udvidelsen af tracéet. Transportministeriet har imødekommet henvendelsen og er åbne for, at en udvidelse af tracéet kan følge af en fremtidig anlægslov for Østlig Ringvej. For at sikre sammenhængen mellem anlægslov og miljøkonsekvensvurdering, hvor alle sektorlovområder skal belyses, og det afklares hvordan det skal indgå i anlægsloven ønsker Transportministeriet at have indflydelse på udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurderingen, både indholdsmæssigt og processen.

Københavns Kommune ønsker, at miljøkonsekvensvurderingen undersøger en linjeføring (vist herunder), der på strækningen syd for Lynetten udvider tracéet på begge sider af den eksisterende vej, og dermed tager hensyn til bevaringsværdige træer og eksisterende lokalplanlagte friarealer mod øst. På den midterste strækning udvides tracéet mod vest ud i Minebådsgraven og dermed tages der hensyn til Lynettens østlige sikringsanlæg samt fredede og bevaringsværdige bygninger og anlæg, og på den nordlige strækning udvides tracéet mod øst, så der tages hensyn til bebyggelsen på Krudtløbsvej.



[Figur 1: Linjeføring der ønskes undersøgt.]

## 2. Indhold i miljøkonsekvensvurderingen

Miljøkonsekvensvurderingen udarbejdes i henhold til reglerne i miljøvurderingsloven. Virkningerne af projektet skal i overensstemmelse hermed vurderes i forhold til et referencescenarie, som udgøres af den aktuelle miljøtilstand inklusive den udvikling, der forventes at finde sted, hvis projektet ikke gennemføres.

### Det tekniske projekt

Projektscenariet for en løsning er en udvidelse af tracéet for Refshalevej fra sammenfletningen med Forlandet og indtil den kommunale vej slutter, godt 600 m mod nord mod parkeringsarealet på Refshaleøen. Opgraderingen af vejen skal give plads til cyklende og gående, dvs. adskilt cykelsti og fortov i begge retninger, samt fastholdelse af vejspor til biler i begge retninger, svarende til i alt et vejtværsnit på 18 m. Projektscenariet projekteres ifm. miljøkonsekvensvurderingen. I anlægsfasen må der forventes begrænset drift på Refshalevej, hvorfor der i miljøkonsekvensvurderingen vil blive anvist relevante afværgeforanstaltninger i anlægsperioden.

Projektområdet vurderes indledningsvist at udgøre området vist på nedenstående kort.



[Figur 2: Projektområdet ved opstart af projektet.]

### Miljøforhold

Ifølge lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) § 20 stk. 4, skal projektets væsentlige direkte og indirekte virkninger på en række miljømæssige faktorer beskrives og vurderes. Nedenstående liste er udtryk for en indledende, og ikke udtømmende, liste af emner som skal vurderes. Den endelige liste vil fremgå af et afgrænsningsnotat, der udarbejdes ved projektets opstart.

Indledningsvist vurderes det, at der skal foretages undersøgelser af flora og fauna indenfor projektområdet dvs. både på land og på vand. Det er forventningen, at der skal foretages en vurdering af projektets påvirkning på såvel grundvand som overfladevand, samt evt. belysning

af alternative afledningspunkter udenfor projektområdet. Miljøundersøgelserne omfatter desuden undersøgelser af vibrationer og støj ved anlæg, samt evt. varige ændringer.

Qua områdets historie er det vurderingen, at der skal foretages kortlægning af arkæologiske forhold, såvel marint, som på land. Endvidere skal der foretages undersøgelser af evt. ueksploderet ammunition (UXO), idet Minebådsgraven kan rumme efterladt ammunition.



Foto: Den gamle marineflyvestation, 1928-1933, Kilde: Danmark set fra luften. Med grønt markeres den vejstrækning kommissoriet omhandler.

Projektområdet er præget af højintensiv anvendelse, hvilket betyder, at en miljøkonsekvensvurdering også skal afdække trafik, arealforhold, øvrig kulturarv herunder bygningsfredninger, kortlægning af ledninger og hensyn til forsyning, materielle goder mv.

Undersøgelserne omfatter også samspillet mellem ovenstående faktorer, og grænsefladerne til de omkringliggende områder.

#### Alternativer

Miljøkonsekvensvurderingen vil ikke omfatte varianter eller alternativer ud over det ovenfor beskrevne, men vil beskrive rimelige alternativer som er fravalgt og begrundelse herfor.

Såfremt der opstår ønske om at undersøge mere end projektscenariet, skal der tilvejebringes finansiering til gennemførelse af miljøkonsekvensvurdering heraf.

### **3. Organisering**

Refshalevej er en kommunal vej hvorfor Københavns Kommune er miljømyndighed. Det betyder, at Københavns Kommune står for myndighedsprocessen herunder myndighedshøringer, offentlig høring samt politisk indstilling af miljøkonsekvensrapporten.

Københavns Kommune vil desuden meddele og offentliggøre § 25 afgørelsen (VVM-tilladelsen), hvis der er politisk opbakning hertil og der tilvejebringes hjemmel i anlægslov.

Såfremt det efter afsluttet miljøkonsekvensvurdering bliver truffet beslutning om at anlægge vejprojektet, vil Københavns Kommune være bygherre.

Københavns Kommune har indgående viden om projektområdet, hvorfor kommunen bidrager med eksisterende viden om miljøforhold i området, trafikale forhold, kvalitetssikring og interessenthåndtering.

Transportministeriet udarbejder miljøkonsekvensvurderingen for opgraderingen af Refshalevej. Det bemærkes, at miljøkonsekvensvurderingen, herunder myndighedsbehandlingen i Københavns Kommune, ikke kan ændre ved tidsplanen for anlægsloven for Østlig Ringvej.

Parterne vil i fællesskab håndtere kommunikation og borgerinddragelse, jf. afsnit 5.

Miljøkonsekvensvurderingen omfatter det projekt og den linjeføring, som Københavns Kommune har bedt om, bliver undersøgt. Det er forventningen, at projektet forelægges politisk i Københavns Kommune ved følgende faseskift:

- 1) Orientering om idéfase.
- 2) Endelig miljøkonsekvensvurdering.

Træffer Københavns Kommune beslutninger om ekstraordinære politiske forelæggelser og beslutninger, kan det resultere i at projektet forsinkes og/eller fordyres.

Projektet er forankret i en styregruppe med Transportministeriet som formand. Københavns Kommune repræsenteres fra såvel Økonomiforvaltningen (ØKF) som Teknik- og Miljøforvaltningen (TMF). Transportministeriet (TRM) træffer selvstændigt beslutning om projektledelse og er sekretær for styregruppen. Styregruppens ansvar er at træffe beslutninger, der bidrager til målsætningen om at miljøkonsekvensvurderingen kan afleveres til offentlig høring i slutningen af 2025, og at opgaven løses inden for det fastlagte budget, og den af parterne påkrævede kvalitet. En evt. disponering af budgetreserven beslutes af styregruppen.

Styregruppens medlemmer er:

TRM, Formand.

KK, TMF

KK, ØKF

Bistået af:

Projektleder

Sekretær

Lejlighedsvis deltagelse af hhv. rådgivere, fagpersoner, jurister og kommunikationsansvarlige

Der etableres en projektgruppe, som følger projektet, og som forbereder beslutningsoplæg til styregruppen ifm. med den egentlige udarbejdelse af miljøkonsekvensvurderingen.

Transportministeriets projektleder er formand for projektgruppen. Projektgruppen omfatter medarbejdere i Transportministeriet, Københavns Kommune samt rådgivere med særlig faglig viden om de miljøforhold der skal undersøges.

Projektgruppens faste medlemmer er:

TRM, projektleder

KK, ØKF

KK, TMF  
KK, TMF  
Projektleder hos rådgiver(e)

Miljøkonsekvensvurderingen vil desuden i relevant omfang ske under inddragelse af relevante myndigheder, organisationer mv.

#### **4. Økonomi**

Miljøkonsekvensvurdering finansieres i sin helhed af Københavns Kommune. Dette omfatter al ekstern rådgivning, interne ressourcer i Transportministeriet hvad angår projektledelse, jura (miljøjura samt udbudsjura), kommunikation og fagmedarbejdere mv.

Uanset det fastsatte budget vil Transportministeriet ikke kunne dække evt. overforbrug forbundet med en miljøkonsekvensvurdering af en kommunal vej. Alle udgifter vil blive redegjort for og evt. uforbrugte midler som er overført til Transportministeriet tilbageføres til Københavns Kommune. Transportministeriet dokumenterer alle udgifter overfor Københavns Kommune og fakturerer i overensstemmelse hermed. Betalingsplanen er fastsat i en administrationsaftale mellem Transportministeriet og Københavns Kommune.

Det samlede budget udgør 37,6 mio. kr. hvoraf 12,5 mio. kr. udgør en reserve (2023-priser). Der er med Københavns Kommunes budgetaftale for 2024 afsat 15,5 mio. kr. (2023-priser) til at igangsætte en miljøkonsekvensvurdering for Refshalevej. Budgetparterne i Københavns Kommune er enige om at de resterende midler svarende til 22,1 mio. kr. tilvejebringes i overførselssagen 2023/2024.

#### **5. Kommunikation og borgerinddragelse**

Miljøkonsekvensvurderingen indledes med en idéfase som skal sikre: 1) at borgerne bliver opmærksomme på projektet, 2) at borgere, myndigheder og øvrige interessenter får mulighed for at påvirke miljøkonsekvensvurderingens indhold/undersøgelsesområde med relevante forslag og problemstillinger. Planlægningen og gennemførelse af borgerinddragelsen vil ske i samarbejde med Københavns Kommune.

Efter endt idéfase vil borgerne, myndigheder og øvrige interessenter i området blive informeret om miljøkonsekvensvurderingens besluttede undersøgelsesområde og tidsplan, samt hvilke aktiviteter og feltundersøgelser der kommer til at foregå i området.

Når miljøkonsekvensvurderingen foreligger, vil den blive sendt i offentlig høring. Der afholdes borgermøder undervejs i høringsperioden.

#### **6. Ekstern kvalitetssikring**

Efter principperne om ny anlægsbudgettering vil der blive gennemført ekstern kvalitetssikring af projektet.

#### **7. Tidsplan**

Idéfases gennemførelse medio 2024. Miljøkonsekvensvurderingen gennemføres fra 2024-2025 og sendes herefter, i form af en miljøkonsekvensrapport indeholdende undersøgelsens forudsætninger, vurderinger og resultater, i offentlig høring med henblik på offentlighedens inddragelse i projektet. 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 Borgerrepræsentationen i København godkender den endelige miljøkonsekvensrapport. Denne godkendelse sker i så fald forud for vedtagelse af en anlægslov for projektet.