

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon +45 7221 8800
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Notat

Dato: 14-08-2024

Sagsnr.: 2024-167619

Sagsbehandler: NAVE, TMSJ

Trafikstyrelsens afgrænsningsudtalelse ifm. Østlig Ringvej

Trafikstyrelsen har den 18. januar 2024 modtaget anmodning om afgrænsningsudtalelse fra Trafikstyrelsen ifm. miljøkonsekvensvurderingen af Østlig Ringvej.

Trafikstyrelsen varetager ifølge bekendtgørelsen nr. 45 af 17/01/2023 om delegation af kompetencen i kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v. til Sund & Bælt Holding A/S de nødvendige myndighedsopgaver.

Sund & Bælt har udfærdiget et afgrænsningsnotat for projektet, som har været i myndigheds-høring samt ESPOO-høring i perioden 20. marts – 19. april 2024.

Trafikstyrelsen har modtaget 22 høringssvar ifm. høringen, hvoraf 7 er indkommet fra ESPOO-høringen. De indkomne høringssvar er blevet behandlet af Trafikstyrelsen, hvilket fremgår af nærværende udtalelse.

Trafikstyrelsens afgrænsningsudtalelse gives på baggrund af det afgrænsningsnotat, der har været sendt i høring (se bilag 1) med de tilføjelser, som fremgår af nærværende notat.

Tilføjelser til afgrænsningsnotatet

På baggrund af høringen af afgrænsningsnotatet har Trafikstyrelsen vurderet, at følgende tilføjes afgrænsningen:

- At "Lov om sikkerhed til søs" nævnes i miljøkonsekvensrapporten.
- At det præciseres, at afsnittet om kystmorfologi skal inkludere en langsigtet vurdering af projektets påvirkning på kysten og nærtliggende eksisterende anlæg på søterritoriet. Ydermere skal det præciseres, at når klimaforandrings påvirkning på projektet undersøges skal disse inkludere en vurdering af projektets afledte effekt på nærtliggende områder og/eller anlæg.
- At M4 Nordhavn og M5 inkluderes i miljøkonsekvensrapportens vurderinger.
- At elforsyningen til landstrømanlægget på Langelinie inkluderes i de videre undersøgelser.



- At de to 132 kV højspændingskabler inddrages miljøkonsekvensrapporten.
- At PM_{2,5}¹ indgår som parameter i vurdering af luftkvalitet.
- At plan for udvikling af Københavns Lufthavn inddrages under kumulative påvirkninger².
- At badevandspåvirkning skal vurderes hele året.
- At afledte trafikale påvirkninger af projektet skal undersøges.

Ovenstående tilføjelser er endvidere blevet indarbejdet i det vedlagte afgrænsningsnotat.

¹ Partikelmasse mindre end 2,5 µm

² <https://www.trafikstyrelsen.dk/vvm-liste/2023/jan/hoering-af-miljoevurdering-af-plan-for-udvikling-af-koebenhavns-lufthavn-kastrup>



Trafikstyrelsens bemærkninger til indkomne høringsvar

Følgende er Trafikstyrelsens behandling af de indkomne høringsvar.

Indkomne høringsvar fra den danske høring	
Afsender:	Trafikstyrelsens bemærkninger:
<p>By & Havn bemærker, at det er væsentligt, at pladsforbruget til arbejdsarealer sker med størst mulig hensyntagen til den fortsatte operation af Prøvestenen.</p> <p>By & Havn anbefaler, at miljøkonsekvensrapporten tager udgangspunkt i, at der i anlægs- og driftsfasen indgår tre vejforbindelser mellem Amager og Prøvestenen. Yderligere bemærkes, at arealanvendelsen over tunnelen ikke bør pålægges restriktioner i forhold til den nuværende anvendelse samt, at den nuværende sejldybde kan fastholdes.</p> <p>Det bemærkes endvidere, at Lynetteholms anlægsarbejde, fremtidige kystlandskab, den fremtidige byudvikling af Lynetteholm, Refshaleøen og Levantkaj samt sejladsen i Kronløbet bør indgå i miljøkonsekvensrapportens undersøgelse.</p> <p>By & havn bemærker, at vurderingen af projektets påvirkning bør tage udgangspunkt i de fremtidige planer for hhv. Nordhavn og Lynetteholm frem for de den nuværende situation.</p> <p>By & Havn påpeger, at Strukturplan Nordhavn bør tilføjes listen over identificerede planer og projekter, som skal indgå i undersøgelsen.</p> <p>Det bemærkes, at linjeføringen fra Nordhavn til Lynetteholm vil medføre, at elforsyningen til landstrømsanlægget til krydstogtskibe på Langelinie afbrydes midlertidigt, hvilket også bør indgå i miljøkonsekvensrapporten.</p>	<p>Trafikstyrelsen bemærker, at afgrænsningsnotatet i afsnit 5.3 behandler emnet arealer. Påvirkning på de arealer, som anvendes midlertidigt i anlægsfasen samt permanent i driftsfasen vil blive undersøgt og vurderet i miljøkonsekvensrapporten, herunder også eventuelle påvirkninger til søs.</p> <p>Samtidig ses på kumulative effekter for andre projekter bl.a. Forundersøgelse af en samlet stormflodssikring af København jf. afsnit 5.13.</p> <p>Trafikstyrelsen vurderer, at det er relevant at inkludere elforsyningen til landstrømanlægget på Langelinie i de videre undersøgelser.</p>



<p>CMP henviser til tidligere fremsendte hørings svar til idefasehøring for Østlig Ringvej, Metro M5 og den strategiske miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lyetteholm. CMP henviser til, at erhvervs havnen i København har en væsentlig samfundskritisk rolle. Konkret henvises i denne sag til tørbulkterminalerne, som står til at miste areal grundet Østlig Ringvej, Metro M5 og yderligere påvirkes af planer om zonerings af Prøvestenen. CMP har fremsendt seks anbefalinger til afgrænsningsnotatet:</p> <ul style="list-style-type: none">- Afgrænsningsnotatet bør sikre, at alle konsekvenser af at reducere Prøvestenen medregnes i miljøkonsekvensvurderingen- De kumulative effekter af andre projekters konsekvenser for erhvervs havnen på Prøvestenen skal inddrages i miljøkonsekvensvurderingen- Erstatningsarealer som kompensation for arealtab bør indgå i miljøkonsekvensvurderingen- Det bør undersøges, hvorvidt erhvervs havnen kan forblive operativ under hele anlægsfasen- Det bør forudsættes de nuværende belastninger på Prøvestenen også er mulige i fremtiden (Så bulkhavnen kan fungere med materialeoplag ovenpå tunnelen efter etablering)- Konsekvenserne ved begrænsning af fremtidige uddybningsmuligheder af sejlrenden bør vurderes	<p>Trafikstyrelsen bemærker, at afgrænsningsnotatet i afsnit 5.3 behandler emnet arealer. Påvirkning på de arealer, som anvendes midlertidigt i anlægsfasen samt permanent i driftsfasen vil blive undersøgt og vurderet i miljøkonsekvensrapporten.</p> <p>Samtidig ses på kumulative effekter for andre projekter bl.a. Metro M5 og zoneringsplaner jf. afsnit 5.13.</p> <p>Afværge- og kompenserende foranstaltninger kan der ikke tages stilling til før påvirkningerne er undersøgt.</p> <p>Det vurderes, at afsnit 5.8.4 <i>Erhvervssejlad</i>s redegør tilstrækkeligt for, hvordan adgangen til og fra havnen i anlægsfasen vil blive undersøgt.</p> <p>Inden for rammerne af en afgrænsningsudtalelse kan det ikke forudsættes, at den nuværende mulige belastning af Prøvestenens arealer kan bevares. Miljøkonsekvensrapporten har til formål at undersøge projektets påvirkninger og alternativer. Derfor forventes det, at rapporten redegør for, om tunnelen vil ændre belastningskravet, og om der findes et rimeligt alternativ, som ikke ændrer belastningskravet.</p> <p>Det vurderes, at konsekvenserne ved begrænsning af fremtidige uddybningsmuligheder af sejlrenden undersøges jf. afsnit 5.8.4.</p> <p>Trafikstyrelsen vurderer ikke, at hørings svaret giver anledning til ændringer.</p>
<p>Danmarks Fiskeriforening Producent Organisation bemærker, at projektet kan få store konsekvenser for det erhvervs fiskeri, som foregår i området. Projektets påvirkning på fiskebestanden</p>	<p>Trafikstyrelsen vurderer, at fiskeri vil blive undersøgt inden for de rammer, som er i det nuværende afgrænsningsnotat, herunder henvises til afsnit 5.2.2 <i>Fisk og fiskepopulationer</i> samt afsnit 5.8.1 <i>Fiskeri</i>. På denne baggrund undersøges</p>



<p>og fiskeriet bør derfor undersøges i både anlægs- og driftsfasen. Disse undersøgelser bør ikke kun omhandle fangstpladser. Endeligt bemærker DFPO, at der bør udarbejdes en plan, så der ikke opstår unødige hindring for fiskeriet, og en plan for kompensation til de berørte fiskere.</p>	<p>behovet for afværgeforanstaltninger, herunder også eventuel kompensation. TS kan ikke på nuværende tidspunkt i processen tage stilling til de foranstaltninger.</p> <p>Trafikstyrelsen vurderer ikke, at høringsvaret giver anledning til ændringer.</p>
<p>Danmarks Naturfredningsforening (DN) vurderer, at afgrænsningsprocessen og den efterfølgende miljøvurdering er igangsat for tidligt. Selvom nogle af de uafklarede forudsætninger muligvis afklares i løbet af miljøvurderingsprocessen, vil andre først kunne afklares efter processens afslutning. Der er derfor en betydelig risiko for at der er miljømæssige påvirkninger, som ikke kan forudses i en miljøvurdering, som igangsættes i 2024, og der kan være risiko for at specifikke tekniske løsninger som først kan afklares efter miljøvurderingens afslutning, umuliggør eller suboptimerer andre tekniske løsninger, som der peges på i miljøvurderingen.</p> <p>Man kan derfor stille spørgsmål ved om en miljøvurdering som lægger op til en Folketingsbeslutning i 2027 vil være i overensstemmelse med miljøvurderingslovens formål. DN beskriver otte forudsætninger, de mener er uafklarede på nuværende tidspunkt.</p> <p>Endvidere bemærker de specifikt til det fremsendte afgrænsningsnotat, at alle østersølande bør inddrages i ESPOO-høringen samt, at det kan være relevant at inddrage projekter, der er afsluttet, mht. kumulative påvirkninger af fx ålegræs.</p>	<p>Trafikstyrelsen vurderer, at afgrænsningsnotatet er inden for rammerne af Vejloven, som projektet miljøvurderes efter. Formålet med styrelsens afgrænsningsudtalelse er at fastsætte rammerne for den kommende miljøkonsekvensrapport, således projektets indvirkninger på miljøet kortlægges.</p> <p>Trafikstyrelsen vurderer, at de otte forudsætninger der nævnes enten indgår i det nuværende afgrænsningsnotat på det niveau der er muligt på nuværende tidspunkt eller er uden for rammerne af en miljøvurderingsproces - såsom finansiering.</p> <p>Alle østersølande er blevet inddraget i processen i form af en ESPOO-høring.</p>
<p>Dansk Industri (DI) udtrykker sin opbakning til projektet. DI finder, at afgrænsningsnotatet rummer en risiko for, at projektet vil blive beskrevet for snævert.</p>	<p>Trafikstyrelsen bemærker, at afgrænsningsnotatet i afsnit 5.3 behandler emnet arealer. Påvirkning på de arealer, som anvendes midlertidigt i anlægsfasen samt permanent i driftsfasen vil blive undersøgt og vurderet i miljøkonsekvensrapporten, herunder også eventuelle påvirkninger</p>



<p>DI anbefaler, at Østlig Ringvejs påvirkninger på Nordhavnen, Kraftværkshalvøen, Prøvestenen og brofæstet ved Øresundsforbindelsen, herunder de afledte påvirkninger, beskrives bedre i selve afgrænsningsnotatet, i Trafikstyrelsens afgrænsningsudtalelse og i den følgende miljøkonsekvensvurdering. Herunder er der særligt fokus på konsekvenser for råstofforsyningen af hovedstadsområdet, når der inddrages mere end 150.000 m² af Prøvestenens tørbulkområde til anlægsfasen af Østlig Ringvej.</p> <p>Det er afgørende for DI, at de eksisterende væsentlige samfundsaktiviteter, herunder forsyningen af hovedstaden, kan fortsætte uhindret i såvel anlægsfase som driftsfase af Østlig Ringvej.</p>	<p>til søs, som kan påvirke forsyningen af hovedstaden.</p> <p>Trafikstyrelsen vurderer ikke, at høringssvaret giver anledning til ændringer.</p>
<p>Energinet bemærker, at Energinets eksisterende og kommende 132 kV højspændingskabler ikke er nævnt under afsnit 5.3, 5.8.3, 5.11 samt 5.13. Energinet har været i dialog med Sund & Bælt A/S omkring tilstedeværelsen af Energinets søkabler. Kablerne er en del af den kritiske infrastruktur i Hovedstadsområdet, hvorfor det er vigtigt at inddrage disse i Østlig Ringvej-projektplanlægningen og -udførelsen</p>	<p>Trafikstyrelsen vurderer, at afgrænsningsnotatet behandler omlægning af kabler og lign. til søs, men på baggrund af høringssvaret vil de to 132 kV højspændingskabler nævnes specifikt i udtalelsen.</p>
<p>København og Omegns Fiskerforening bemærker, at projektet vil få betydning for fiskeriet i området. Herunder nævnes ændringer i strømforhold, forringelse af fiskenes ynglesteder og sedimentspredning. Hvis projektet anlægges, bør fiskerne udbetales erstatning.</p>	<p>Trafikstyrelsen vurderer, at de nævnte emner indgår i det nuværende afgrænsningsnotat og vil derfor blive undersøgt. Hvilken påvirkning projektet vil have og hvilke foranstaltninger dette kan medføre, vil blive behandlet i forbindelse med selve miljøkonsekvensrapporten. TS vurderer ikke, at høringssvaret giver anledning til ændringer.</p>
<p>Københavns Kommune bemærker, at det fremsendte afgrænsningsnotat kun vedrører miljøkonsekvensvurderingen af den fulde Østlig Ringvej og ikke den korte vejforbindelse fra Nordhavn til Lynetteholm. Kommunen bemærker, at det med fordel kan præciseres, at</p>	<p>Trafikstyrelsen kan oplyse, at nærværende udtalelse udelukkende omhandler den fulde Østlig Ringvej og ikke den korte vejforbindelse fra Nordhavn til Lynetteholm.</p> <p>Trafikstyrelsen kan endvidere oplyse, at der ikke stilles krav til hvilken metodik bygherre anvender i sin MKR.</p>



<p>sænketunnellen graves ned så den ikke danner en hydraulisk barriere.</p> <p>Kommunen bemærker yderligere, at der ved valg af referencescenarie i miljøkonsekvensvurderingen af Østlig Ringvej med fordel kan anvendes samme metodik som ved miljøkonsekvensvurderingen af metrolinje M5 for at fremme sammenligneligheden.</p> <p>Endvidere har kommunen nogle konkrete bemærkninger til notatet:</p> <ul style="list-style-type: none">- at afsnittet omkring rekreative forhold uddybes, så det også beskriver, at cykel- og gangstier ofte er rekreative i sig selv, og at rekreative områder ikke kun inkluderer forskellige lokale faciliteter.- at det kan være relevant at vurdere, om der kan forekomme ændringer i strøm-/sedimentforholdene i form af øget "tilsanding" i driftsfasen.- at vurderingen af badevandspåvirkning også skal omfatte planlagte badesteder, vurderes hele året samt omfatte kemiske stoffer.- at trafik får sit eget afsnit på linje med eksempelvis affald, vand og klima.- om vurderingen af anlægstrafik også bør personbiltrafikken til byggepladsen.- at trafikale påvirkninger i driftsfasen også vurderes regionalt og lokalt samt at der bør være så høj kvalitet som muligt i de trafikdata, der lægges til grund for projektering af Østlig Ringvejs tilslutningsanlæg og tilknytningen til det eksisterende vejnet.- at der i miljøkonsekvensrapporten også bør undersøges støjforhold på de regionale strækninger, hvor der vil ske en stigning i trafikken, herunder på Helsingørsmotorvejen.	<p>Af kommunens konkrete bemærkninger vurderer Trafikstyrelsen at flere bemærkninger er af opklarende karakter og inkluderet i det nuværende afgrænsningsnotat.</p> <p>Trafikstyrelsen vurderer, at badevandspåvirkning skal vurderes hele året, da badning i Københavns Havn ses hele året.</p> <p>Angående trafikale forhold henvises til afsnit 5.1.4 i afgrænsningsnotatet. Trafikstyrelsen bemærker dog at afledte trafikale effekter af projektet skal undersøges i miljøkonsekvensrapporten.</p>
---	---



<ul style="list-style-type: none">- at udledningens påvirkning af vandområderne belyses i miljøkonsekvensrapporten.- vurderingen af den kemiske påvirkning fra de udførte betonkonstruktioner må gerne uddybes og baggrunden for vurderingen begrundes.- hvordan og i hvilken grad klimapåvirkning i driftsfasen vil blive undersøgt/vurderet.- at der savnes omtale af, at en vindmølle nedtages for at etablere tilslutningsanlæg på Prøvestenen. Herudover forekommer vurderingen af materielle goder generelt lidt snæver.- at "Foranalyse af cykelinfrastruktur til og i Østhavnen bør vurderes i forhold til potentielle kumulative virkninger.- at "baselineundersøgelser" forud for projektet kan være påvirket af andre projekter i området.	
<p>Kystdirektoratet bemærker, at projektets påvirkning på kysten over længere tid bør undersøges, herunder den evt. effekt på andre eksisterende anlæg. KDI bemærker desuden, at projektets evt. påvirkning på oversvømmelsesfaren i de tilstødende områder bør vurderes iht. flytning af ledninger og infrastruktur.</p>	<p>Trafikstyrelsen vurderer, at høringssvaret giver anledning til præcisering. Herunder vil det præciseres, at afsnittet om kystmorfologi skal inkludere en langsigtet vurdering af projektets påvirkning på kysten og nærtliggende eksisterende anlæg på søterritoriet. Ydermere skal det præciseres, at når klimaforandrings påvirkning på projektet undersøges skal disse inkludere en vurdering af projektets afledte effekt på nærtliggende områder og/eller anlæg.</p>
<p>Metroselskabet bemærker, at både M4 Nordhavn forlængelsen samt M5 bør inkluderes i en risikoanalyse. Endvidere bemærkes, at M4 Nordhavn forlængelsen identificeres som et relevant forhold at vurdere i forhold til potentielle kumulative virkninger.</p>	<p>Trafikstyrelsen vurderer, at det er relevant at inkludere M4 Nordhavn og M5 i miljøkonsekvensrapportens vurderinger.</p>
<p>Miljøstyrelsen bemærker, at den ændrede trafikmængde og fordeling vil indgå i vurderingen af støjbelastningen i øvrige dele af hovedstadsområdet -</p>	<p>Trafikstyrelsen vurderer, at afgrænsningsnotatet i afsnit 5.1.1 samt 5.1.5 behandler støj, i afsnit 5.2.3, 5.2.6 og 5.2.7 behandler fredede arter og i afsnit 5.2.1, 5.2.2, 5.2.3, 5.6.2, 5.6.3 behandler målsatte overfladevande og</p>



<p>dette omfatter også virkningen af vibrationer fra anlægsarbejderne.</p> <p>Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at der skal ansøges om tilladelse til klapning (genplacering af havbundsmateriale) eller nyttiggørelse hos Miljøstyrelsen, skulle behovet herfor opstå. Såfremt der er behov for større mængder råstoffer fra marine indvindingsområder opfordres Sund & Bælt til at udlægge et bygherreområde med eneret til indvinding til det specifikke projekt.</p> <p>Miljøstyrelsen bemærker, at miljøkonsekvensrapporten desuden bør indeholde en vurdering af, hvorvidt der kan forekomme fredede arter i området, samt hvorvidt der kan ske væsentlige påvirkninger af disse.</p> <p>Den forestående miljøkonsekvensrapport skal redegøre for, at projektet Østlig Ringvej kan gennemføres i overensstemmelse med den bindende danske vandplanlægning og den bindende danske havstrategi, herunder at de medfølgende anlægs- og driftsmæssige aktiviteter miljøpåvirkning ikke vil lede til tilstandsforringelse og/eller hindring af målopfyldelse.</p> <p>Den forestående miljøkonsekvensrapport skal indeholde redegørelser for projektets påvirkninger (negative såvel som positive) af alle direkte og indirekte berørte målsatte overfladevande og grundvandsforekomster samt alle berørte havområder omfattet af havstrategien, som følge af projektets anlægs- og driftsmæssige aktiviteter.</p>	<p>grundvandsforekomster samt alle berørte havområder omfattet af havstrategien.</p> <p>Trafikstyrelsen vurderer ikke, at høringssvaret giver anledning til ændringer.</p>
<p>Slots- og Kulturstyrelsen (SLKS) gør opmærksom på, at alle fortidsminder og skibsvrag på havbunden automatisk er beskyttede fortidsminder, med undtagelsen af skibsvrag som er yngre end 100 år. SLKS gør også opmærksom på, at de kan stille krav om marinarkæologiske</p>	<p>Som SLKS bemærker, fremgår det allerede af afgrænsningsnotatet, at en geoarkæologisk analyse vil blive udført. Denne vil danne grundlag for hvorvidt en marinarkæologisk forundersøgelse er nødvendig.</p>



<p>forundersøgelser i forbindelse med høringen af det konkrete projekt.</p>	<p>Trafikstyrelsen vurderer ikke, at det indkomne høringssvar giver anledning til tilføjelser i afgrænsningsudtalelsen.</p>
<p>Søfartsstyrelsen foreslår, at sejlads samles i et afsnit med erhverv og fritid umiddelbart efter hinanden. Derudover gør SFS opmærksom på, at en fuld risikovurdering (formal Safety Assessment) skal udføres – herunder med bugseringen af tunnelelementerne fra Rødbyhavn til projektområdet. Endeligt henviser SFS til, at "Lov om sikkerhed til søs" kan nævnes i listen over lovgivning.</p>	<p>Trafikstyrelsen sætter ikke krav til miljøkonsekvensrapportens struktur i forhold til rækkefølgen på afsnit. Trafikstyrelsen vurderer, at afgrænsningsnotatet behandler sejladssikkerhed, men på baggrund af høringssvaret sættes det som krav i udtalelsen, at en fuld risikovurdering udføres. Endeligt skal "Lov om sikkerhed til søs" nævnes i miljøkonsekvensrapporten.</p>
<p>Tårnby Kommune fastholder, at etablering af Østlig Ringvej i anlægs- og driftsfasen, ikke må medføre en væsentlig merbelastning af Tårnby Kommunes vejnet, herunder Amager Strandvej. Det forventes, at der i anlægsfasen fastlægges en tvangsrute for anlægstransport til og fra Østlig Ringvej.</p> <p>Tårnby Kommune forventer, at resultaterne fra Tårnby Kommunes partikelkortlægningsprojekt (forventes afsluttet ultimo 2024), samt Miljøstyrelsens projekt for spredning af partikler (forventes afsluttet i første halvdel af 2024), ved tilgængelighed, inddrages i miljøkonsekvensrapporten ift. vurdering af luftkvalitet. Samtidig opfordrer Tårnby Kommune til, at PM_{2,5} indgår som parameter i vurdering af luftkvalitet og grundlag for at stille krav i anlægsperioden.</p> <p>Tårnby Kommune anmoder endvidere om, at der i tillæg til modellering af badevandskvaliteten, i anlægsfasen indenfor badevandsæsonen, igangsættes et monitoreringsprogram for frigivelse af miljøfremmede stoffer, enterokokker og e-coli samt et dertilhørende varslingsystem samt at den forventede midlertidige og fremtidige påvirkning af Tårnby</p>	<p>Trafikstyrelsen vurderer, at afgrænsningsnotatet i afsnit 5.1.4 behandler trafikbelastningen på tilsluttende og omkringliggende veje og i boligkvartererne.</p> <p>Trafikstyrelsen vurderer endvidere, at inddragelsen af Tårnby Kommunes partikelkortlægningsprojekt samt Miljøstyrelsens projekt for spredning af partikler kan inddrages såfremt bygherre finder det relevant i sine undersøgelser.</p> <p>Trafikstyrelsen tilføjer, at PM_{2,5} skal indgå som parameter i vurdering af luftkvalitet.</p> <p>Trafikstyrelsen kan ikke på nuværende tidspunkt udtale sig om eventuelle monitoreringsprogrammer, da det vil afhænge af resultatet af undersøgelserne i miljøkonsekvensrapporten.</p> <p>Afgrænsningsudtalelsen nævner kumulative effekter for andre projekter bl.a. Øresundsforbindelse og Ny Kastrup Lufthavn Station jf. afsnit 5.13. Til listen tilføjes plan for udvikling af Københavns Lufthavn³.</p>

³ <https://trafikstyrelsen.dk/vvm-liste/2023/jan/hoering-af-miljoevurdering-af-plan-for-udvikling-af-koebenhavns-lufthavn-kastrup>



<p>Kommunes havneområder ift. rekreativ udnyttelse beskrives.</p> <p>Tårnby Kommune foreslår, at tilslutningsanlægget til Kastrup Halvø ses i sammenhæng med udvidelsen af Øresundsmotorvejen, plan for udvikling af Københavns Lufthavn, opgradering af Øresundsbanen og udvidelse af Ny Kastrup Lufthavn Station, i forhold til mulighederne for en mere helhedsorienteret tilgang til støjbekæmpelse i nærområdet.</p> <p>Slutteligt bemærker kommunen, at Udviklingen af Københavns Lufthavn A/S, plan for udvikling af Københavns Lufthavn og opgradering af Øresundsbanen kan tilføjes til listen over planer og projekter med potentielle kumulative virkninger.</p>	
<p>Vikingskibsmuseet gør opmærksom på den geoarkæologiske analyse de planlægger at gennemføre, samt at Museumslovens §29h stk. 1 altid gør sig gældende.</p>	<p>Trafikstyrelsen vurderer ikke, at høringssvaret giver anledning til ændringer.</p>

Indkomne høringssvar fra Espoo-høringen	
Afsender:	Trafikstyrelsens bemærkninger:
Norge ønsker ikke at deltage i den videre proces.	Trafikstyrelsen har ingen bemærkninger.
Finland ønsker fortsat at deltage i processen og har følgende bemærkninger: <ul style="list-style-type: none">- <i>The Centre for Economic Development, Transport and the Environment (ELY Centre)</i> af Sydfinland har ikke haft bemærkninger til projektet.- <i>The Government of Åland</i> har ingen bemærkninger til projektet, da de mener at afstanden gør at der ikke vil være påvirkninger på Ålands vandmiljø.- <i>Metsähallitus</i> har ikke haft bemærkninger til projektet.	Trafikstyrelsen tager høringssvaret til efterretning og vil inddrage Finland i den videre proces.



<p>En privat person bemærker, at de grænseoverskridende påvirkninger kan være mange, og mener at Finland bør deltage i den videre proces.</p>	
<p>Sverige ønsker fortsat at deltage i processen og har følgende bemærkninger:</p> <ul style="list-style-type: none">- <i>Havs- och Vattenmyndigheten</i> bemærker, at der er risiko for grænseoverskridende påvirkninger, som ikke kan bedømmes på nuværende tidspunkt i projektet. Myndigheden ser et behov for, at projektet redegør for kumulative påvirkninger ift. andre anlægsprojekter i Øresund bl.a. i relation til Lynetteholm. Endvidere nævnes at følgende bør undersøges: forandringer i hydrografi, spredning af sediment og forurening, påvirkning på marin flora og fauna, vandkvalitet iht. havstrategidirektivet og undervandsstøj. Slutteligt ser de gerne, at de grænseoverskridende påvirkninger oversættes til engelsk.- <i>Länsstyrelsen Skåne</i> bemærker, at de vigtigste emner i en kommende MKR ift. grænseoverskridende påvirkninger er spredning af sediment og forurening under anlægsfasen samt omforbindelse i Øresund vil blive påvirket af mulige lokale påvirkninger af flora og fauna.- <i>Malmö stad</i> bemærker, at den løsning som blev anvendt ved etablering af Øresundsforbindelsen bør bibeholdes for at minimere påvirkningen på gennemstrømningen i Øresund, samt at redegørelsen tager højde for delundersøgelsen om tilslutning af Øresundsmetroen.- Statens Geotekniske Institut bemærker, at etableringen af en sænketunnel med flere	<p>Trafikstyrelsen tager høringsvaret til efterretning og vil inddrage Sverige i den videre proces.</p>



<p>tunnelelementer kan påvirke sedimenttransport i Øresund under både anlægs- og driftsfasen.</p> <ul style="list-style-type: none">- <i>Vattenmyndigheten Södra Östersjön</i> bemærker, at påvirkning på overfladevand i den kommende MKR bør inkludere vandforekomsterne i Sverige. <p><i>Vellinge Kommune</i> har ingen bemærkninger.</p>	
<p>Litauen ønsker ikke at deltage i den videre proces.</p>	<p>Trafikstyrelsen har ingen bemærkninger.</p>
<p>Letland ønsker ikke at deltage i den videre proces, men vil gerne orienteres om eventuelle grænseoverskridende påvirkninger.</p>	<p>Trafikstyrelsen vil orientere Letland såfremt der vurderes at være grænseoverskridende påvirkninger af projektet.</p>
<p>Estland ønsker ikke at deltage i den videre proces.</p>	<p>Trafikstyrelsen har ingen bemærkninger.</p>
<p>Polen ønsker ikke at deltage i den videre proces, men vil gerne at miljøkonsekvensrapporten stilles til rådighed på engelsk.</p>	<p>Trafikstyrelsen kan oplyse, at det ikke er den fulde miljøkonsekvensvurdering, der vil blive oversat til engelsk, men at den del, som beskriver eventuelle grænseoverskridende påvirkninger vil blive oversat til engelsk.</p>