Til: Transportministeriet (trm@trm.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Fra: Henriette Fagerberg Erichsen (hfe@advokatsamfundet.dk)
Titel: Sv: Høring over forslag til lov om anlæg af Lynetteholm (Sagsnr.: 2021 - 3)
E-mailtitel: Sv: Høring over forslag til lov om anlæg af Lynetteholm (Id nr.: 727005) (Sagsnr.: 2021 - 3)
Sendt: 19-01-2021 08:34
Bilag: signaturbevis.txt;

Tak for henvendelsen.
Advokatrådet har besluttet ikke at afgive høringssvar.

Med venlig hilsen

ADVOKATSAMFUNDET
RETSSIKKERHED · UAFHÆNGIGHED · INTEGRITET

Henriette Fagerberg Erichsen
Sekretær

Advokatsamfundet, Kronprinsessegade 28, 1306 København K
D +45 33 96 97 28
hfe@advokatsamfundet.dk - www.advokatsamfundet.dk

Til: Postkasse - Samfund - Advokatsamfundet (Samfund@advokatsamfundet.dk), Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (ae@ae.dk), HBR@HBR.dk (HBR@HBR.dk), brs@brs.dk (brs@brs.dk), Dan Fredskov (dfr@biofos.dk), Danske Advokater (mail@danskeadvokater.dk), Cyklist forbundet (post@cyklistforbundet.dk), Danmarks Meterologiske Institut (epost@dmi.dk), Danmarks Naturfredningsforening (dn@dn.dk), Dansk Arbejdsgiverforening (da@da.dk), Dansk Byggeri (info@danskbyggeri.dk), Cyklist forbundet (post@cyklistforbundet.dk), hoeringssager@danskerhverv.dk (hoeringssager@danskerhverv.dk), info@danskerhvervsfremme.dk (info@danskerhvervsfremme.dk), dffr@roning.dk (dffr@roning.dk), di@di.dk (di@di.dk), rpr@danskenergi.dk (rpr@danskenergi.dk), Dansk Metal (metal@danskmetal.dk), dof@dof.dk (dof@dof.dk), ds@sejlsport.dk (ds@sejlsport.dk), post@sportsfiskerforbundet.dk (post@sportsfiskerforbundet.dk), Dansk Transport og Logistik (dtl@dtl.eu), 'danva@danva.dk' (danva@danva.dk), dvl@dvl.dk (dvl@dvl.dk), info@dv.dk (info@dv.dk), Danske Handicaporganisationer (dh@handicap.dk), Danske Regioner (regioner@regioner.dk), info@ecocouncil.dk (info@ecocouncil.dk), di@di.dk (di@di.dk), post@domstolsstyrelsen.dk (post@domstolsstyrelsen.dk), dragoer@dragoer.dk (dragoer@dragoer.dk), Erhvervsstyrelsen (erst@erst.dk), mail@fiskeristyrelsen.dk (mail@fiskeristyrelsen.dk), hoeringer@fbr.dk (hoeringer@fbr.dk), Forenede Danske Motorejere (fdm@fdm.dk), Friluftsrådet (fr@friluftsraadet.dk), GST - Geodatastyrelsens hovedpostkasse (GST@gst.dk), gentofte@gentofte.dk (gentofte@gentofte.dk), HK Trafik og jernbane (trafik-jernbane@hk.dk), hofor@hofor.dk (hofor@hofor.dk), Håndværksrådet (hvr@hvr.dk), Kommissarius Øerne (komoe@komoe.dk), Kommunernes Landsforening (kl@kl.dk), kfst (kfst@kfst.dk), 'post@slks.dk' (post@slks.dk), 'okf@okf.kk.dk' (okf@okf.kk.dk), museum@kff.kk.dk (museum@kff.kk.dk), hoering@lf.dk (hoering@lf.dk), m@m.dk (m@m.dk), Movia (movia@moviatrafik.dk), kbh politi (kbh@politi.dk), Refshaleøen Holding A/S (mail@refshaleoen.dk), regionh@regionh.dk (regionh@regionh.dk), regionsjaelland@regionsjaelland.dk (regionsjaelland@regionsjaelland.dk), info@rigsrevisionen.dk (info@rigsrevisionen.dk), Kjeld Allan Larsen (kjeld.allan.larsen@gmail.com), info@sikkertrafik.dk (info@sikkertrafik.dk), Airo Bjarking (formand@lynetten.dk), kommunen@taarnby.dk (kommunen@taarnby.dk)
Fra: trm@trm.dk (trm@trm.dk)
Titel: Høring over forslag til lov om anlæg af Lynetteholm (Id nr.: 727005)
Sendt: 15-01-2021 16:13

Til rette vedkommende

Se vedhæftet Transport- og Boligministeriets høring af dags dato over udkast til forslag til lov om anlæg af Lynetteholm.

Med venlig hilsen

Anders Petersen
Specialkonsulent

Transport- og Boligministeriet
Ministry of Transport and Housing
Lovkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995
arp@trm.dk
www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:
https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Dansk Arbejdsgiverforening (da@da.dk)
Titel: SV: Høring over forslag til lov om anlæg af Lynetteholm
E-mailtitel: SV: Høring over forslag til lov om anlæg af Lynetteholm (Id nr.: 727005)
Sendt: 19-01-2021 19:04
Bilag: signaturbevis.txt;

Kære Anders Petersen

Under henvisning til det til DA fremsendte høringsbrev af 15. januar 2021 vedrørende ovennævnte skal vi oplyse, at sagen falder uden for DA's virkefelt, og at vi under henvisning hertil ikke ønsker at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Hjørdis de Stricker
Chefsekretær

Fra: trm@trm.dk <trm@trm.dk>
Sendt: 15. januar 2021 16:14
Til: samfund@advokatsamfundet.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; HBR@HBR.dk; brs@brs.dk; Dan Fredskov <dfr@biofos.dk>; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; Danmarks Meterologiske Institut <epost@dmi.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; Dansk Arbejdsgiverforening <DA@da.dk>; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; Dansk Erhverv <hoeringssager@danskerhverv.dk>; 'info@danskerhvervsfremme.dk' <info@danskerhvervsfremme.dk>; dffr@roning.dk; di@di.dk; Regitze Prahl <RPR@danskenergi.dk>; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; dof@dof.dk; ds@sejlsport.dk; post@sportsfiskerforbundet.dk; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; danva@danva.dk; dvl@dvl.dk; info@dv.dk; Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; info@ecocouncil.dk; di@di.dk; Domstolsstyrelsen <post@domstolsstyrelsen.dk>; dragoer@dragoer.dk; Erhvervsstyrelsen <erst@erst.dk>; mail@fiskeristyrelsen.dk; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Forenede Danske Motorejere <fdm@fdm.dk>; Friluftsrådet <fr@friluftsraadet.dk>; GST - Geodatastyrelsens hovedpostkasse <GST@gst.dk>; Gentofte <gentofte@gentofte.dk>; Trafik-jernbane@hk.dk; hofor@hofor.dk; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; Kommissarius Øerne <komoe@komoe.dk>; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; kfst <kfst@kfst.dk>; 'post@slks.dk' <post@slks.dk>; okf@okf.kk.dk; museum@kff.kk.dk; hoering@lf.dk; m@m.dk; Movia <movia@moviatrafik.dk>; kbh politi <kbh@politi.dk>; mail@refshaleoen.dk; Region Hovedstaden <regionh@regionh.dk>; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; info@rigsrevisionen.dk; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; Airo Bjarking <formand@lynetten.dk>; kommunen@taarnby.dk
Emne: Høring over forslag til lov om anlæg af Lynetteholm (Id nr.: 727005)

Til rette vedkommende

Se vedhæftet Transport- og Boligministeriets høring af dags dato over udkast til forslag til lov om anlæg af Lynetteholm.

Med venlig hilsen

Anders Petersen
Specialkonsulent

Transport- og Boligministeriet
Ministry of Transport and Housing
Lovkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995

arp@trm.dk
www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:
https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: 19kontor@rigsrevisionen.dk (19kontor@rigsrevisionen.dk)
Titel: SV: Høring over forslag til lov om anlæg af Lynetteholm
E-mailtitel: SV: Høring over forslag til lov om anlæg af Lynetteholm (Id nr.: 727005)
Sendt: 29-01-2021 10:22

Transport- og Boligministeriet har den 15. januar 2021 sendt forslag til lov om anlæg af Lynetteholm i høring.

Ministeriernes forpligtelse til at høre Rigsrevisionen er fastlagt af rigsrevisorloven, §§ 7 og 10 (Lovbekendtgørelse nr. 101 af 19/01/2012) og angår revisions- og/eller regnskabsforhold, der kan have betydning for Rigsrevisionens opgaver.

Vi har gennemgået lovforslaget og kan konstatere, at det ikke omhandler revisions- eller regnskabsforhold i staten eller andre offentlige virksomheder, der revideres af Rigsrevisionen.

Vi har derfor ikke behandlet henvendelsen yderligere.

Med venlig hilsen

Mette E. Matthiasen
Direktionssekretariatet

Logo Rigsrevisionen

Landgreven 4
DK-1301 København K

Tlf. +45 33 92 84 00
Dir.+45 33 92 85 73
mem@rigsrevisionen.dk

www.rigsrevisionen.dk

Fra: trm@trm.dk <trm@trm.dk>
Sendt: 15. januar 2021 16:14
Til: samfund@advokatsamfundet.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; HBR@HBR.dk; brs@brs.dk; Dan Fredskov <dfr@biofos.dk>; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; Danmarks Meterologiske Institut <epost@dmi.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; Dansk Arbejdsgiverforening <da@da.dk>; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; Dansk Erhverv <hoeringssager@danskerhverv.dk>; 'info@danskerhvervsfremme.dk' <info@danskerhvervsfremme.dk>; dffr@roning.dk; di@di.dk; Regitze Prahl <RPR@danskenergi.dk>; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; dof@dof.dk; ds@sejlsport.dk; post@sportsfiskerforbundet.dk; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; danva@danva.dk; dvl@dvl.dk; info@dv.dk; Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; info@ecocouncil.dk; di@di.dk; Domstolsstyrelsen <post@domstolsstyrelsen.dk>; dragoer@dragoer.dk; Erhvervsstyrelsen <erst@erst.dk>; mail@fiskeristyrelsen.dk; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Forenede Danske Motorejere <fdm@fdm.dk>; Friluftsrådet <fr@friluftsraadet.dk>; GST - Geodatastyrelsens hovedpostkasse <GST@gst.dk>; Gentofte <gentofte@gentofte.dk>; Trafik-jernbane@hk.dk; hofor@hofor.dk; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; Kommissarius Øerne <komoe@komoe.dk>; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; kfst <kfst@kfst.dk>; 'post@slks.dk' <post@slks.dk>; okf@okf.kk.dk; museum@kff.kk.dk; hoering@lf.dk; m@m.dk; Movia <movia@moviatrafik.dk>; kbh politi <kbh@politi.dk>; mail@refshaleoen.dk; Region Hovedstaden <regionh@regionh.dk>; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; Rigsrevisionen <info@rigsrevisionen.dk>; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; Airo Bjarking <formand@lynetten.dk>; kommunen@taarnby.dk
Emne: Høring over forslag til lov om anlæg af Lynetteholm (Id nr.: 727005)

Til rette vedkommende

Se vedhæftet Transport- og Boligministeriets høring af dags dato over udkast til forslag til lov om anlæg af Lynetteholm.

Med venlig hilsen

Anders Petersen
Specialkonsulent

Transport- og Boligministeriet
Ministry of Transport and Housing
Lovkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995
arp@trm.dk
www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:
https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Fra: Benedikte Fredslund Groth (bfg@kfst.dk)
Titel: SV: Høring over forslag til lov om anlæg af Lynetteholm
E-mailtitel: SV: Høring over forslag til lov om anlæg af Lynetteholm (Id nr.: 727005)
Sendt: 04-02-2021 11:16

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har den 15. januar 2021 modtaget Transport- og Boligministeriets høring over forslag til lov om anlæg af Lynetteholm.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen udgør sammen med Konkurrencerådet en uafhængig konkurrencemyndighed. De følgende høringsbemærkninger afgives udelukkende som konkurrencemyndighed.

På det foreliggende grundlag har Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen ingen bemærkninger til høringen.

Med venlig hilsen

Benedikte Fredslund Groth
Stud.polit/Student assistant
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen/
Danish Competition and Consumer Authority
Direkte +45 41 71 50 33
E-mail bfg@kfst.dk
Følg os: LinkedIn, Twitter, Facebook

KONKURRENCE- OG FORBRUGERSTYRELSEN
Carl Jacobsens Vej 35
2500 Valby
Tlf. +45 4171 5000

Vi arbejder for velfungerende markeder.
Se vores privatlivspolitik på kfst.dk.

Fra: trm@trm.dk <trm@trm.dk>
Sendt: 15. januar 2021 16:14
Til: Advoksamfundet <samfund@advokatsamfundet.dk>; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; HBR@HBR.dk; brs@brs.dk; Dan Fredskov <dfr@biofos.dk>; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; epost <epost@dmi.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; Dansk Arbejdsgiverforening <da@da.dk>; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; Dansk Erhverv (høring) <hoeringssager@danskerhverv.dk>; 'info@danskerhvervsfremme.dk' <info@danskerhvervsfremme.dk>; dffr@roning.dk; di@di.dk; Regitze Prahl <RPR@danskenergi.dk>; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; dof@dof.dk; ds@sejlsport.dk; Danmarks Sportsfiskerforbund -post <post@sportsfiskerforbundet.dk>; Dansk Transport og Logistik (DTL) <dtl@dtl.eu>; danva@danva.dk; dvl@dvl.dk; info@dv.dk; Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; Det Økologiske Råd og Selskab <info@ecocouncil.dk>; di@di.dk; Domstolsstyrelsen <post@domstolsstyrelsen.dk>; dragoer@dragoer.dk; Erhvervsstyrelsen <erst@erst.dk>; Mail (FST) <mail@fiskeristyrelsen.dk>; Forbrugerrådet <hoeringer@fbr.dk>; Forenede Danske Motorejere <fdm@fdm.dk>; Friluftsrådet <fr@friluftsraadet.dk>; GST - Geodatastyrelsens hovedpostkasse <GST@gst.dk>; Gentofte <gentofte@gentofte.dk>; Trafik-jernbane@hk.dk; hofor@hofor.dk; Håndværksrådet <engberg@hvr.dk>; Kommissarius Øerne <komoe@komoe.dk>; Kommunernes Landsforening <KL@KL.DK>; 1 - KFST Officiel hovedpostkasse <kfst@kfst.dk>; SLKS hovedpostkasse <post@slks.dk>; okf@okf.kk.dk; museum@kff.kk.dk; Landbrug & Førevarer <hoering@lf.dk>; m@m.dk; Movia <movia@moviatrafik.dk>; Københavns Politi <kbh@politi.dk>; mail@refshaleoen.dk; Region Hovedstaden <regionh@regionh.dk>; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; info@rigsrevisionen.dk; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; Airo Bjarking <formand@lynetten.dk>; kommunen@taarnby.dk
Emne: Høring over forslag til lov om anlæg af Lynetteholm (Id nr.: 727005)

Til rette vedkommende

Se vedhæftet Transport- og Boligministeriets høring af dags dato over udkast til forslag til lov om anlæg af Lynetteholm.

Med venlig hilsen

Anders Petersen
Specialkonsulent

Transport- og Boligministeriet
Ministry of Transport and Housing
Lovkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995
arp@trm.dk
www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:
https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen

KØBENHAVNS **POLITI**

Transport- og Boligministeriet

Dato: 5. februar 2021
J.nr.: 0100-10162-00005-21
Sagsbehandler: dhe

KØBENHAVNS POLITI

Juridisk afdeling
Politigården
1567 København V

Direkte: 51448701

Sendt til:
arp@trm.dk
trm@trm.dk

Høring vedrørende udkast til forslag til lov om anlæg af Lynetteholm

Ved brev af 15. januar 2021 har Transport og Boligministeriet fremsendt forslag til lov om anlæg af Lynetteholm, som skal give Udviklingsselskabet By & Havn I/S hjemmel til at anlægge Lynetteholm i Københavns Havn.

Det fremgår, at lovforslaget forventes at blive fremsat for Folketinget i marts måned, samt at der i øjeblikket pågår to offentlige høringer af miljøkonsekvensvurderingerne, som vil ligge til grund for anlægget af Lynetteholm.

Det fremgår videre, at lovforslaget bl.a. indeholder hjemmel for Udviklingsselskabet By & Havn I/S til at:

- anlægge Lynetteholm ved at opfylde et areal i Københavns Havn,
- anlægge et modtageanlæg til nyttiggørelse af ren og forurenet jord på Refshaleøen,
- anlægge en adgangsvej til modtageanlægget på Refshaleøen,
- foretage uddybning af sejlrenden i Kronløbet og syd for Middel-grunden, og
- foretage klapning af materiale i Køge Bugt

Transport- og Boligministeriet har anmodet om Københavns Politis eventuelle bemærkninger til udkastet til lovforslaget.

Københavns Politi skal i den forbindelse oplyse følgende:

Københavns Politi finder alene anledning til at henlede opmærksomheden på de trafikale forhold, hvor den tunge trafik øges. Der tænkes i den forbindelse særligt på trafiksikkerheden i nærområdet, idet en øget trafikbelastning må anses for at øge risikoen for alvorlige ulykker med f.eks. lastbiler.

Det må forventes, at den tunge trafik også vil køre ad Amager Strandvej for at ramme motorvejsnettet. Amager Strandvej er - særligt i sommermånederne -tæt trafikeret med cyklister, fodgængere og bilister.

Det må ligeledes forventes, at det øvrige vejnet belastes yderligere.

Københavns Politi anser det for overvejende sandsynligt, at politikredsen vil modtage henvendelser fra borgerne omkring den øgede trafik og støj.

Med venlig hilsen

Rikke Laulund

stabschef

RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK
Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N
www.baeredygtigtrafik.dk

NOAH
Friends of the Earth Denmark

NOAH-Trafik
Nørrebrogade 39
2200 København N
noahtrafik@noah.dk

Kbh. den 5. februar 2021

Til Transportministeriet

Vedr.: Høring vedrørende forslag til lov om anlæg af Lynetteholm.
"Lynetteholm og en havnetunnel vil undergrave alle lokale og nationale trafik, - miljø og klimamålsætninger"

Baggrund

Tankerne om Lynetteholm og tilhørende havnetunnel blev som bekendt præsenteret af daværende overborgmester Frank Jensen og daværende statsminister Lars Lykke Rasmussen ved et pressemøde den 5. oktober 2018. Planerne blev lanceret uden forudgående debat i befolkningen, i Københavns Borgerrepræsentation eller i Folketinget. Planerne blev omtalt som et selvfinansieret "kinderæg" der havde disse 4 formål:

1) Mindsker trængsel og forbedrer infrastruktur
2) Deponi af overskudsjord fra byggeri og anlæg
3) Stormflodssikring. Beskytter København mod stormflod fra nord
4) Dæmper prisudviklingen på boligmarkedet. Lynetteholm, Kløverparken og Refshaleøen skaber plads til ca. 50.000 indbyggere.

Vi har gennemgået materialet vedr. projekterne og må desværre konkludere, at de 4 officielle argumenter for projektet ikke holder:

Det fremføres, at en havnetunnel og Lynetteholm vil reducere biltrafikken i det meste af Kbh. Det er desværre ikke rigtigt. Man sammenligner med en lineær fremskrivning af biltrafikkens omfang med ca. 30 %. Derved er det en misvisende sammenligning. Man skal sammenligne med trafikken nu, sådan at folk kan vurdere om de ønsker projektet gennemført eller ej. Der sker ingen trafikdæmpning og trængselsreduktion. Der sker tværtimod en kraftig trafikstigning de fleste steder.

Mængden af den såkaldte "overskudsjord", kan reduceres kraftigt, hvis man lever op til sine trafik-, klima- og miljømålsætninger samt til kravet om mere genbrug af jordressourcer lokalt. Meget såkaldt "overskudsjord" til Lynetteholm forventes i øvrigt at komme fra unødvendige, miljøfjendtlige, trafikgenererende anlæg som en havnetunnel og parkeringskældre. Letbaner på overfladen, i stedet for mere metro, vil være billigere, hurtigere at bygge, give borgerne bedre fladedækkende trafikbetjening samt ikke generere "overskudsjord" af betydning.

De bebudede projekter giver kun et yderst beskedent bidrag til stormflodssikring og kun mod nord. København kan stormflodssikres både fra nord og syd bedre, billigere og hurtigere på anden måde.

Projekterne dæmper heller ikke prisudviklingen på boligmarkedet. Tidligere planchef i Københavns Kommune, lektor og arkitekt m.a.a. Holger Bisgaard konkluderede sådan i kronik i Politiken den den 8. januar 2021: *"Der findes ikke historiske eksempler på, at massivt boligbyggeri giver lavere priser"*.

*P*rojekterne vil helt overordnet fremme biltrafikken og være til stor skade for Københavns ambitioner om en grøn og bæredygtig udvikling. Samtidig belastes andre kommuner med manglende byudvikling samt øget trafikbelastning.

Hvis planerne om etablering af Lynetteholm, bebyggelse på denne samt på Østamager samt bygning af en havnetunnel fra Nordhavn til Øresundsbroen realiseres, viser trafikberegninger, at der vil komme mere trafik på næsten alle veje i forhold til nu. På Lyngbyvejen viser beregninger, at der vil være en samlet trafikvækst på ca. 91 %.

Vi kommentarer senere i denne skrivelse mere detaljeret de 4 erklærede formål.

Status:

Planerne om Lynetteholm m.m. og en havnetunnel rykker nærmere. Dog er intet vedtaget endnu. Til trods for, at der er tale om et sammenhængende projekt er man startet med kun at lave en Miljøkonsekvensrapport, der vedrører etablering af Lynetteholm.

"Dermed konkretiseres planerne for Lynetteholms præcise placering i Københavns Havn, udformningen af det nye stykke land, og hvordan etableringen vil foregå. Miljøundersøgelser af Lynetteholms infrastruktur m.v. vil først ske i en senere fase."
Kilde: https://byoghavn.dk/lynetteholm/hoering-om-lynetteholm/

Miljøkonsekvensrapporten er købt og betalt af dem der vil have projekterne gennemført. Altså ikke udarbejdet af et uafhængigt organ. Der er høringsfrist den 25. januar 2021.

Inden udløbet af høringsfristen har Transport- og Boligministeriet tilmed den 15. januar sendt *Forslag til anlægslov for Lynetteholm* i høring indtil den 14. februar 2021. Anlægsloven vil bemyndige By & Havn til at anlægge Lynetteholm. By & Havn forventer, at anlægsloven bliver behandlet i løbet af foråret og med ikrafttræden den 1. juli 2021. Her ligger forslag til anlægslov.
https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/64753?fbclid=IwAR3IVdKaT9_kpfV5ZchecRYWtr2ARFvJSrwni86wkfPnAgwImJMk5V-1qDA

Dernæst vil man tage bid for bid af projektet, som nævnt ovenfor: "Miljøundersøgelser af Lynetteholms infrastruktur m.v. vil først ske i en senere fase"

Der kommer altså ikke en samlet miljøkonsekvensvurdering, som der kan tages stilling til. Det er udemokratisk og tilmed i modstrid med EU-direktiv.

I artikel på TV2Lorry.dk den 1. december 2020 omtales skarp kritik af "salamimetoden" fra professor Peter Pagh, DN København og Rådet for Bæredygtig trafik:

"Peter Pagh, der er juraprofessor med speciale i miljøret på Københavns Universitet, giver natur- og miljøorganisationerne ret i, at man ifølge regler fastsat af EU-kommissionen ikke må dele en VVM-rapport op i bidder - den såkaldte "salamimetode" - hvis der er kendskab til afledte følger af projektet som kræver en vurdering. Hvis det er blevet meldt ud, at der skal være en transportkorridor til Lynetteholm som en del af projektet, så er det en direkte afledt følgevirkning af Lynetteholm, og så skal den belyses, siger Peter Pagh."

Kilde: https://www.tv2lorry.dk/koebenhavn/skarp-kritik-af-lynetteholm-rapport-utilstraekkeligt-grundlag-og-i-strid-med-eu-direktiv
Samme dag var der indslag om Lynetteholm m.m. og ”salamimetoden” på TV2Lorry med deltagelse af professor Peter Pagh. Ole Damsgaard, DN København og Kjeld A. Larsen, Rådet for bæredygtig Trafik

Kilde: https://www.tv2lorry.dk/nyheder/01-12-2020/1930/1930-01-12-2020?clip=0bcdcd7e-d04d-45c1-89de-d722e14c68f7

Finansiering

Da planen om projektet blev lanceret blev det meddelt, at hele projektet med Lynetteholm, Havnetunnel og metro kunne hvile i sig selv økonomisk. Senere har det vist sig, at det slet ikke kan lade sig gøre. Her uddrag af artikel fra Ingeniøren.dk:

"Minister slår fast: Lynetteholmsprojektet kommer til at koste et ukendt antal milliarder Hvem betaler milliardregningen ?

Selvom ingen kender størrelsen på regningen, viser forundersøgelserne af projektet, at det i hvert fald ender med at koste milliarder. Ifølge ministerens svar koster infrastrukturen omkring 26 mia. kr., heraf 6 mia. kr. til metrobetjening til Lynetteholmen ca. 20 mia. kr. til havnetunnellen. Grundsalget vil imidlertid kun indbringe et sted mellem 17,4 og 22,9 mia. kr.
Udgifterne vil muligvis være endnu højere. Det er nemlig stadig nu uklart, hvad det koster at flytte det rensningsanlæg, som blokerer for byggeri på dele af både Refshaleøen og Lynetteholmen. Samtidig er det værd at nævne, at finansieringsbehovet på 6 mia. kr. kun gælder, hvis det drejer sig om den billigste af tre linjer. Lokalpolitikerne i Københavns Kommune har imidlertid givet klart udtryk for, at de ønsker en af de to andre metrolinjer. Her er finansieringsbehovet på ca. 20 mia. kr."

Kilde: https://ing.dk/artikel/minister-slaar-fast-lynetteholmsprojektet-kommer-at-koste-ukendt-antal-milliarder-239146

Uanset finansieringsform mener vi ikke, at projektet er miljømæssigt og trafikalt forsvarligt. Selve byggeprocessen vil i øvrigt betyde kraftig støj, forringelse af det maritime miljø m.m. samt store trafikale belastninger. Dertil kommer store belastninger for sejlads både under byggeprocessen og fremover, idet tilgængeligheden reduceres kraftigt ved indskrænkning af vandarealet, sejlrender og adgangsforhold til havne.

Her kommentarer til de ovennævnte de 4 erklærede formål:

1) Påstand: Mindsker trængsel og forbedrer infrastruktur

Kommentarer: De foretagne trafikanalyser viser klart, at der ikke sker nogen trafikdæmpning - sammenlignet med dagens trafiksituation. En stor ekstra vejforbindelse i form af en havnetunnel samt udbygning af eksisterende motorvejsanlæg vil tværtimod forstærke trafikbelastningen og gøre det endnu mere attraktivt at vælge bil i stedet for mere bæredygtige trafikformer. I en sådan situation hjælper det ikke noget særligt med lidt mere metro. Vi tror ikke, at der er mange der ønsker en så voldsom vækst i trafikken, som projekterne lægger op til. Der er masser af muligheder for at forhindre en sådan miljøskadelig udvikling. Vi er i denne henvendelse til Regeringen og Folketinget kommet med bud på hvad man kan gøre for at få en mere miljø- og klimavenlig transportpolitik:

https://www.noah.dk/sites/default/files/2020-04/Rapport-om-en-ansvarlig-klimapolitik-paa-persontransportomraadet.pdf

For at få det til at se bedre ud på papiret anvender man et ”prokuratorkneb” ved først at fremskrive trafikmængden i København med 24 % til 2035 og yderligere med 5 % til 2035+ (2050). Man kaldet det en ”basisfremskrivning”. Derefter sammenligner man med en situation efter anlæg af en havnetunnel. Det er stærkt vildledende. Man skal naturligvis sammenligne med situationen i dag. Det er det eneste rigtige og forståelige.

Trafikstigning på Lyngbyvejen på 91% fra 2015 til 2050

Nedenfor er en oversigt udarbejdet efter indhentning af yderligere materiale fra diverse myndigheder, herunder Vejdirektoratet. Se især spalten yderst til højre. Der kan man se forskellen i trafikmængder mellem 2015 (som der tages udgangspunkt i) og en fremskrivning til 2050 med en østlig havnetunnel som sænketunnel uden brugerbetaling og uden trafiksanering af Indre by. Det er den model som foretrækkes af tilhængere af projekterne.

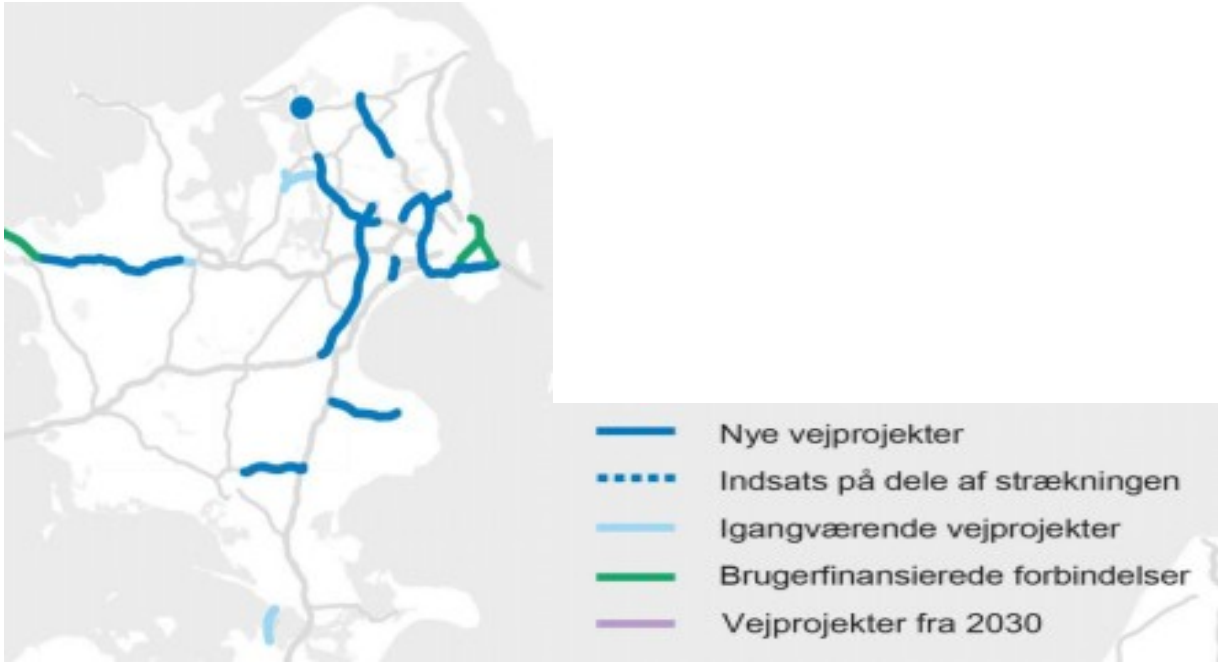
Som man kan se kan man forvente mere trafik næsten alle de nævnte steder. For eksempel kan man forvente en stigning fra 78.173 motorkøretøjer i 2015 til 149.565 i 2050 på Lyngbyvejen. Det svarer til en trafikforøgelse på 91 % på et hverdagsdøgn efter udrugning af ”kinderægget”.

Beregnet biltrafik over udvalgte snit, antal køretøjer pr. hverdagsdøgn								
			korridor Ø	korridor Ø	ændring	ændring	ændring	
	basis 2015	basis 2050	med bet.	uden bet.	2015-2050	2015-2050	2015-2050	
			med tr.san.	uden tr.san.	basis, %	med bet.	uden bet.	
			2050	2050		+tr.san., %	-tr.san.,%	
Knippelsbro	23.472	30.950	25.372	22.605	32	8	-4	
Lang Tilpas tabelrække	67.102	74.172	65.671	57.535	11	-2	-14	
Gammel Kongevej	9.569	10.926	8.085	10.522	14	-16	10	
Vesterbrogade	16.143	17.744	14.251	17.292	10	-12	7	
Istedgade	11.974	13.195	10.753	13.174	10	-10	10	
Østerbrogade	23.161	24.561	20.395	19.189	6	-12	-17	
Store Kongensgade	9.794	13.067	8.990	10.535	33	-8	8	
Bredgade	12.592	15.331	15.486	12.479	22	23	-1	
Jagtvej s. Tagensvej	23.092	23.674	29.280	23.060	3	27	0	
Kalkbræderihavnsgade	13.453	32.041	31.964	28.335	138	138	111	
Amager Strandvej	14.415	22.846	9.689	12.930	58	67	-10	
Kløvermarksvej	8.822	18.154	18.072	14.770	106	105	67	
Ørestads Boulevard	9.989	15.027	14.501	14.381	50	45	44	
Center Boulevard	7.374	11.529	10.962	10.843	56	49	47	
Helsingørmotorvej v TSA 1	67.321	99.006	101.061	122.703	47	50	82	
Lyngbyvej v TSA 1	10.852	16.065	19.183	26.862	48	77	148	
Lyngbyvej samlet	78.173	115.071	120.244	149.565	47	54	91	
Havnetunnel	0	0	27.433	70.659				

Alle trafikberegningerne bygger i øvrigt også på, at hele den tidligere regerings vejplan fra 2019 gennemføres. Gennemførelse af planen vil indebære store vejudbygninger i hele landet - også på

Sjælland.

Det er helt uacceptabelt, at man indregner denne plan eftersom den ikke har flertal i Folketinget efter valget i 2019. Her en oversigt over projekterne på Sjælland. Bemærk at havnetunnel er indtegnet som brugerfinansieret. Som nævnt ovenfor viser de nu foretagne undersøgelser, at det ikke kan lade sig gøre. Der mangler mindst 20 mia. kr. (skattekroner) til en evt. havnetunnel. Uanset finansieringsmåden er en havnetunnel dog ikke acceptabel. Den er for ødelæggende.



Kilde: https://www.regeringen.dk/media/6531/aftale-om-et-sammenhaengende-danmark-investeringsplan-2030.pdf

I den såkaldte ”basisfremskrivning” er der - udover anlæg af de mange vejprojekter - tillige indregnet billigere og billigere bilkørsel år for år og højere takster år for år i kollektive transportmidler.

Der er derimod ikke indregnet, at Københavns kommunes klima- og trafikale målsætninger skal opfyldes. Og ej heller at nationale og internationale klima- og miljømålsætninger skal opfyldes.

Derfor er en sådan ”basisfremskrivning” ikke rimelig. Det er ”grønvask” af Lynetteholm og en havnetunnel. ”Basisfremskrivningen”, er efter vores opfattelse urealistisk, miljøskadeligt og i åbenbar modstrid med alle trafikale og miljømæssige målsætninger. Vejnettet er i øvrigt i forvejen presset. Dette pres i ”spidstimen” består primært af pendlerbiler med i gennemsnit 1,05 person pr. bil. Vejplanerne tager udgangspunkt i, at disse næsten tomme pendlerbiler selv i ”spidstimen” skal kunne komme frem med højest tilladte hastighed. Koste hvad det vil.

Tricket med først at fremskrive trafikmængden langt ud i fremtiden – uanset om det er ønskeligt og der er plads eller ej - er ikke udtryk for redelig planlægning, men kun egnet til at vildlede borgerne.

Det påstås jfr. nedenfor, bl.a. at trafikken på Knippelsbro og Langebro reduceres med hhv. 27 og 22 %. Det er ikke korrekt jfr. skemaet overfor. Og at trafikken vil falde i store dele af København (grønne streger) er heller ikke korrekt. Der nævnes end ikke hvad man sammenligner med.
De fleste læsere vil nok tro, at der vil komme mindre trafik alle steder, hvor der er grønne streger. Hvordan skulle man tro andet med det ordvalg og valg af illustration.

Bemærk i øvrigt den kraftige merbelastning (udover basisfremskrivning af trafikmængden) af bl.a. Lyngbyvejen, Nordhavnsvejen, Helsingørmotorvejen og veje på Østamager:

Her en officiel men fuldkommen misvisende beskrivelse af effekterne af en Havnetunnel/Østlig Ringvej.

Det fremgår således ikke, at udgangspunktet er en ”basisfremskrivning” af trafikken i København med ca. 30 % til 2050. Derfor vil de fleste ”grønne veje” på kortet være sorte, hvis man sammenligner med dagens situation. De ”røde veje” vil være røde, men med federe streg, idet der både er en ”basisfremskrivning” af trafikken og en effekt af Lynetteholm og en havnetunnel:

Kilde: Københavns Kommune, Præsentation for lokaludvalg 5. oktober 2020.

Det bruges ofte som et argument for en havnetunnel, at Indre By – især den historiske plads Kgs. Nytorv - ville blive ”aflastet”. Her udtalt af tidligere overborgmester Frank Jensen:

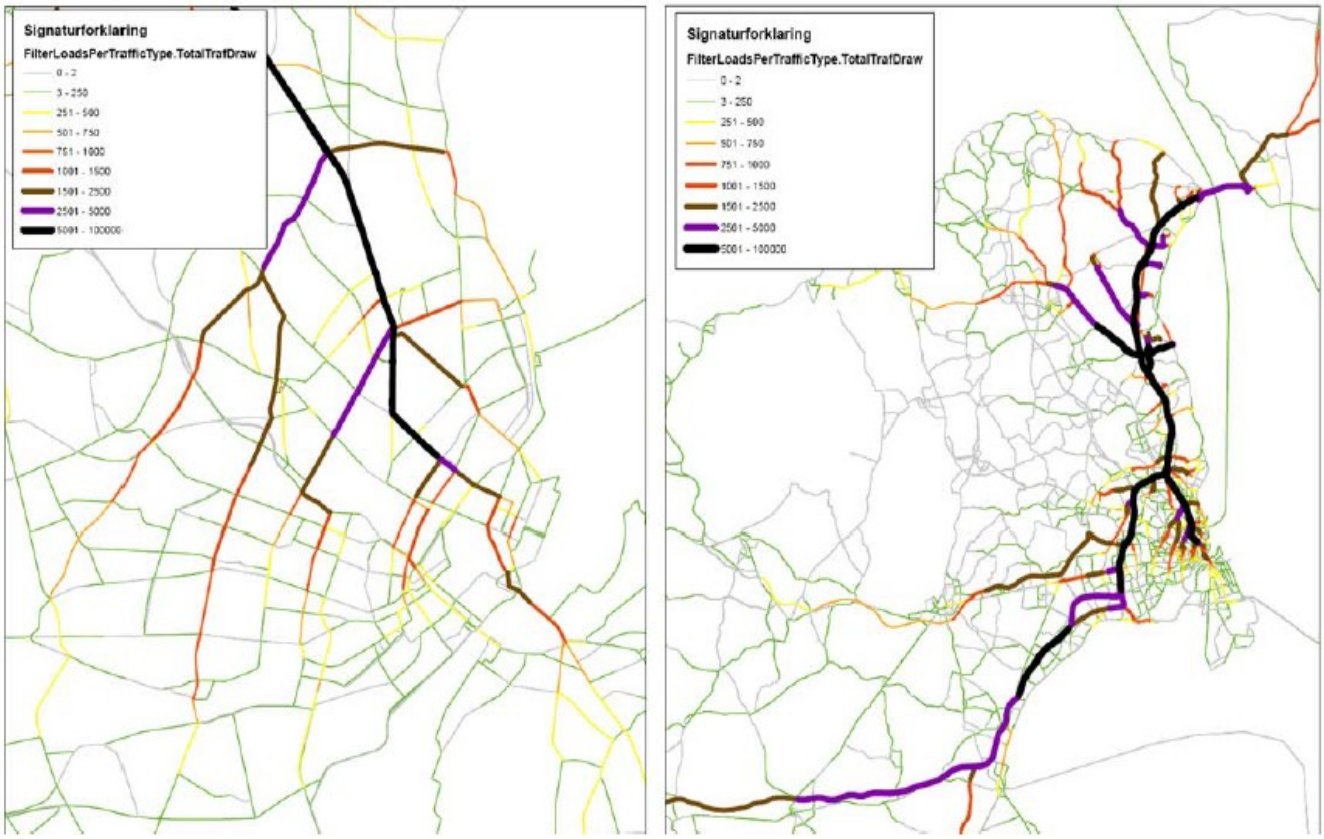
”Jeg tror, at vi er den eneste hovedstad i Europa, hvor man accepterer, at dele af den indre by fungerer som omfartsvej for biltrafik”, skriver Frank Jensen til politiken.dk.
Han henviser til den tunge trafik med Ringvej 2, som går midt ind over Kgs. Nytorv i centrum af København”.
Kilde: https://politiken.dk/indland/politik/art5417017/Frank-Jensen-Kritik-af-havnetunnellen-er-forfejlet

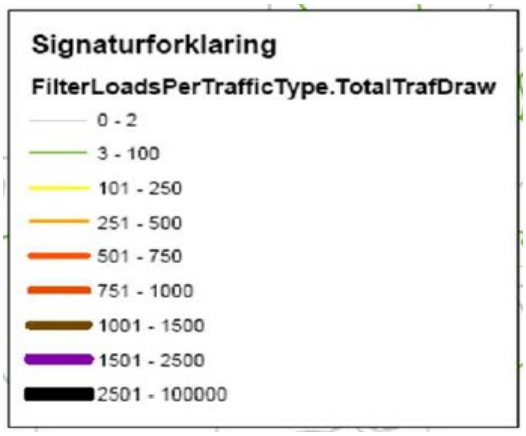
Problemet med dette argument er, at det ikke er korrekt. Indre by og Kgs. Nytorv er kun i meget begrænset omfang præget af gennemkørende trafik til Amager. Derfor vil en evt. aflastning ved anlæg af en havnetunnel være lille.

Biltrafik ad Helsingørmotorvejen

Figuren nedenfor viser personbiler, der passerer et snit på Helsingørmotorvejen ved Gl. Holte (hvor de kommer fra og kører til). Til højre det samlede billede, til venstre destinationer i København.

Som det fremgår af figuren har den langt overvejende del af biltrafikken fra Helsingørmotorvejen mål på Sjællandssiden og kører altså ikke *gennem* Indre by til Amager. Den fordeler sig ligeligt mod København, Vestegnen og fjernere steder på Sjælland.





Kilde: Vejtrængsel, Materiale, Trængselskommissionen. DTU-Transport. Professor Otto Anker Nielsen

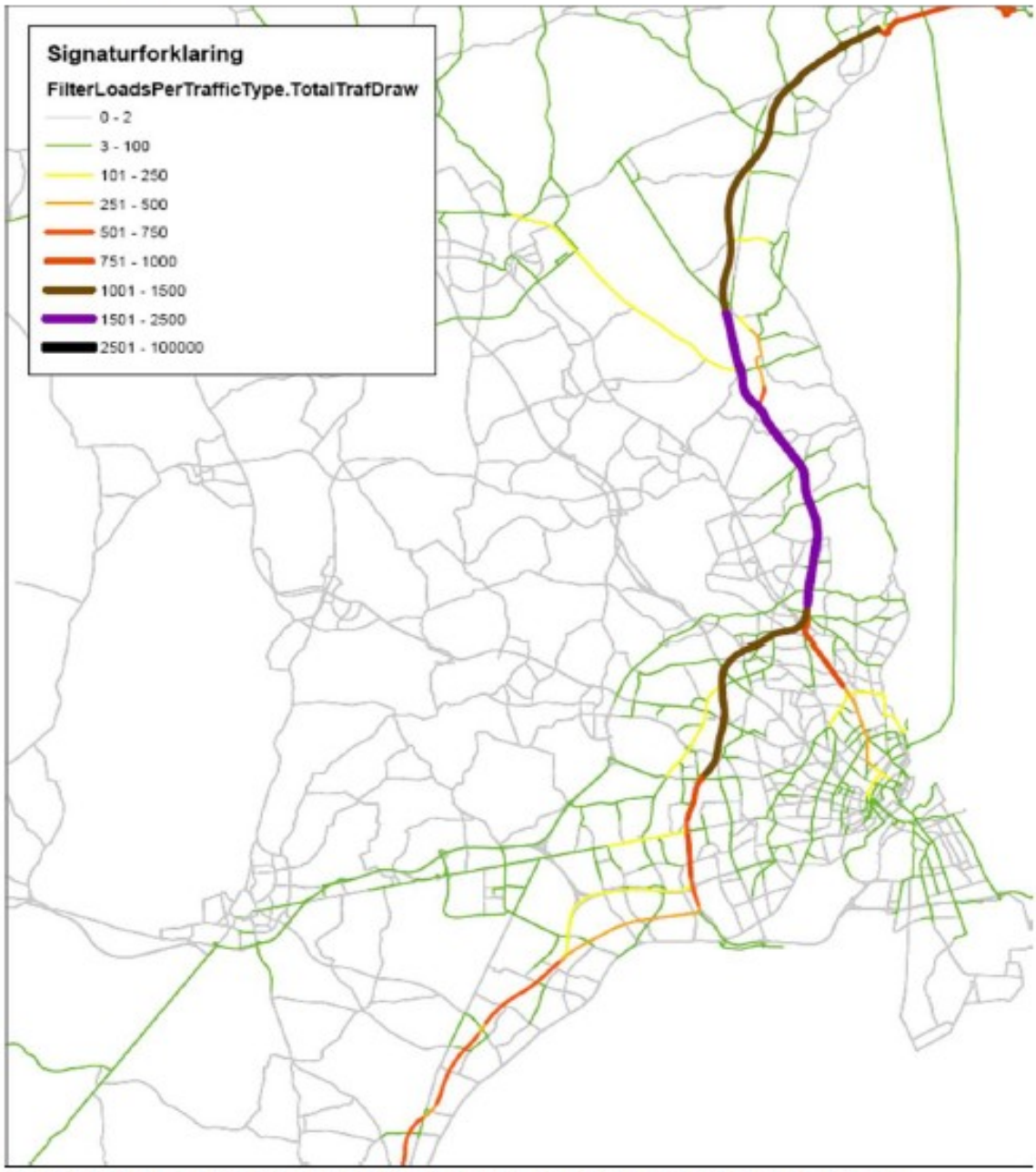
Havnetunnel vil ikke fjerne tung trafik af betydning fra Kgs. Nytorv

Frank Jensen bruger i citatet ovenfor også tung trafik på Kgs. Nytorv som argument for en havnetunnel. Frank Jensen fik også i budgetaftale for 2021 om Lynetteholm og Havnetunnel indføjet dette argument *"Østlig Ringvej skal trække biler ud af byen - især tung transport"*. Det er hverken korrekt hvad angår biltrafik eller tung trafik. Her graf nedenfor viser hvor lastbiltrafikken fra Helsingørmotorvejen skal hen. Den skal ikke *gennem* Indre by og videre til Amager.

Der er meget lille (om nogen) lastbiltrafik som en havnetunnel vil kunne fjerne fra Kgs. Nytorv.

Lastbiltrafikken er i øvrigt faldet kraftigt i København gennem mange år. Fra 2000 til 2011 faldt den tunge trafik over kommunegrænsen med 42,3 % og med 44,5 % over søsnittet.

Figur 29 viser lastbiltrafik ad Helsingørmotorvejen. Det ses, at hovedparten af lastbiltrafikken her er fjerntrafik, og kun en meget lille andel har mål i Centrum af København.

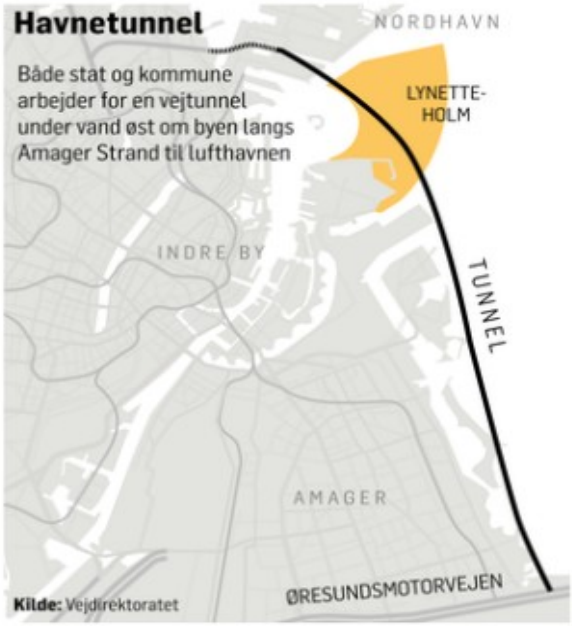


Figur 29 Analyse af flaskehalse. Helsingørmotorvejen, snit ved Gl. Holte. Lastbiler

Kilde: Vejtrængsel. Materiale, Trængselskommissionen. DTU-Transport. Professor Otto Anker Nielsen

Det er naturligvis afgørende at kende trafikstrømmene for at kunne vurdere hvad en havnetunnel fra Nordhavn over Refshaleøen til Amager og videre langs Østamager til Lufthavnen/Amagermotorvejen vil betyde.

Man kan på her sammenligne biltrafikstrømmene med den bebudede havnetunnel.

Trafikstrømme i København. Årsdøgntrafik.	**Den af interessenterne foretrukne havnetunnelmodel. Med tilslutningsanlæg ved Lynetteholm og Prøvestenen.**
	

Som man kan se vil det - bortset fra biler der komme nordfra fra Lyngbyvejen, Strandvejen og enkelte andre veje nordfra samt sydfra fra dele af Østamager - være svært at se hvilke bilister en sådan havnetunnel vil kunne tiltrække.

I en tidligere rapport "Østlig havnetunnel i København" nåede Transportministeriet frem til, at ca. 40% af trafikken i en havnetunnel vil komme fra Gentofte, Lyngby-Taarbæk og Søllerød, (heraf udgør Gentofte kommunes andel de 25%).

I de nye rapporter skrives sådan: "Hvem vil benytte Østlig Ringvej?
Størstedelen af de bilister, der i fremtiden vil benytte Østlig Ringvej mellem Sjælland og Amager, kører mellem på den ene side Nordsjælland, de nordlige forstæder, det nordlige København - og på den anden side det nordøstlige og østlige Amager (herunder Lufthavnen og Øresundsforbindelsen)."

Kilde: https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/2020-08/%C3%98stlig%20Ringvej_RESUMERAPPORT.pdf

Der kan ikke være megen tvivl om, at næsten enhver motivation til at lade bilen blive hjemme i disse velhavende kommuner nord for København vil fordufte hvis man bygger en havnetunnel. Det vil f.eks. være meget tillokkende at bruge bil i stedet for tog til Lufthavnen. En sådan havnetunnel vil derved undergrave alle de pæne intentionen om bedre miljø, idet den vil være en trafikgenerator,

der vil gøre det ekstremt attraktivt at bruge privatbil frem for andre transportmidler.

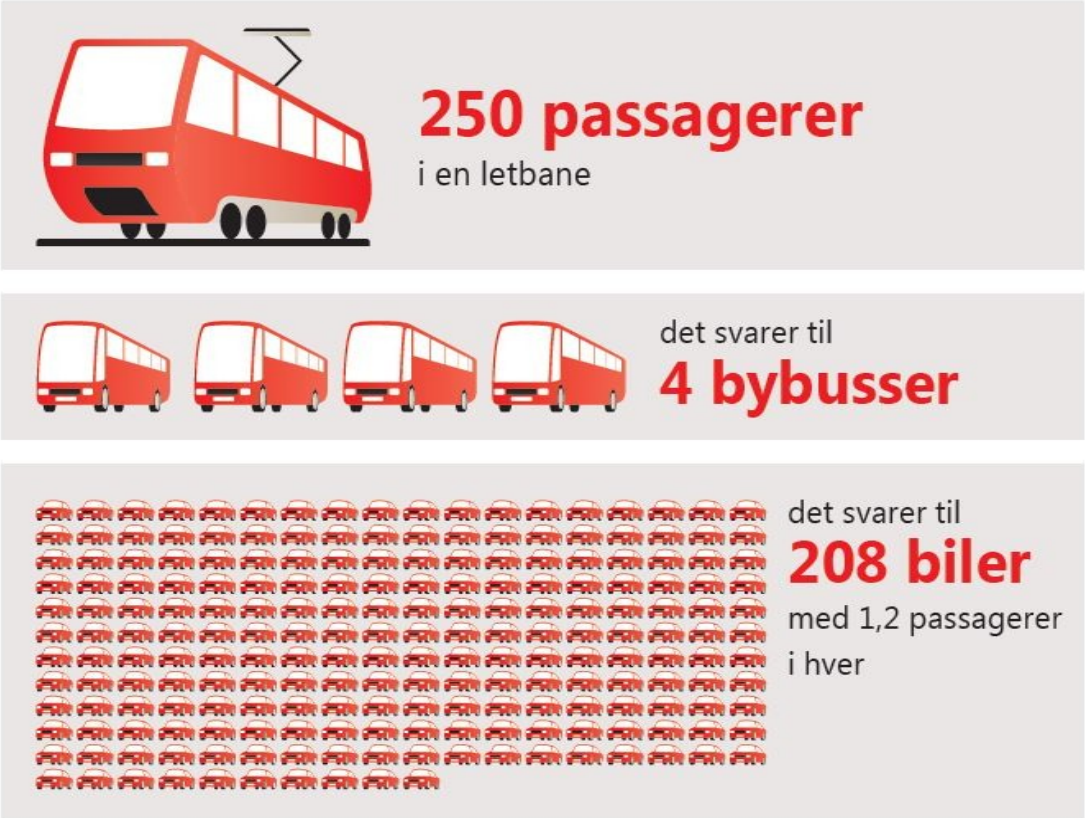
Tidligere planchef i Københavns Kommune, Holger Bisgaard kom i ovennævnte kronik med disse vurderinger:

”Det er også tankevækkende, at den tidligere overborgmester har sagt ja til, at københavnerne via Lynetteholm skal betale for en motortrafikvej rundt om byen, som undersøgelserne viser er mest til gavn for borgerne i Nordsjælland og omkring lufthavnen. Bare alene den årlige drift vil koste Københavns Kommunes skatteydere mere end 200 mio. kr.”

”Hvis blot der fortsættes med de nuværende trafikinvesteringer – herunder en havnetunnel – vil biltrafikken stige, og trængslen blive forstærket. Derfor er ønsket til en ny overborgmester, at vedkommende tænker mere cykel, gang og kollektiv trafik ind end bilfremkommelighed, som der har været meget vægt på de seneste ti år”.

”Enhver, der arbejder med byplanlægning og med trafikforhold, ved, at en bys struktur bestemmes af, hvordan den betjenes trafikalt – her har politikerne valgt at betjene en by først og fremmest med biler og derefter med metro uden at inkorporere en cykelstruktur fra starten. Hvordan fastholder byen sit image som verdens bedste cykelby? Tænk, at politikerne i verdens bedste cykelby har godkendt en principaftale med staten, som ikke indeholder et ord om, hvordan et nyt byområde til 35.000 indbyggere og 35.000 arbejdspladser skal betjenes med cykler, og hvordan man på cykel skal komme fra Lynetteholmen til Nordhavnen uden at passere Indre By? Og det er heller ikke kommet ind i aftalerne efterfølgende”.
Se hele kronikken:https://politiken.dk/debat/kroniken/art8036626/Ret-op-inden-det-er-for-sent?fbclid=IwAR3yZgZIJGWaU5EDegb1TSlVR9afkvPiNGKEFdtSVlSQ7SQYhCO6WUD-cLI

Københavns kommune satser primært på biltrafikken, selvom biler fylder mest i forhold til hvor mange personer de transporterer. Her en illustration vedr. den kommende Odense Letbane. Der er tilmed nu kun i gennemsnit 1,05 person pr. bil i pendlertrafikken. Cykeltrafikken er også meget nøjsom hvad plads angår



Brugere af en havnetunnel vil nok - stort set - kun være folk, der skal bo eller arbejde i det bebudede nybyggeri. Det er jo nok også baggrunden for en meget ringe betalingsvillighed for kørsel i tunnelen, som undersøgelserne viser.

Tilhængere af projekterne har derfor fravalgt brugerbetaling fordi for få ville benytte tunnelen (se skemaet ovenfor). For de fleste nuværende beboere og pendlere vil en havnetunnel give store omveje. Derfor vil en havnetunnel heller ikke give mindre biltrafik af betydning i Indre by end i dag.

Hvis man vil have mindre biltrafik i Indre by så skal man - udover at indskrænke vejkapaciteten - også reducere antallet af alle typer parkeringspladser kraftig og gennemføre en betalingsordning af rimelig høj størrelse for alle typer p-pladser – bortset fra handicapparkering. Dertil kommer at man kan indføre roadpricing til styring af trafikbelastningen

En sådan trafiksanering m.m. kunne jo gennemføres hurtigt uden en havnetunnel. Man kan finde inspiration i dette et forslag:

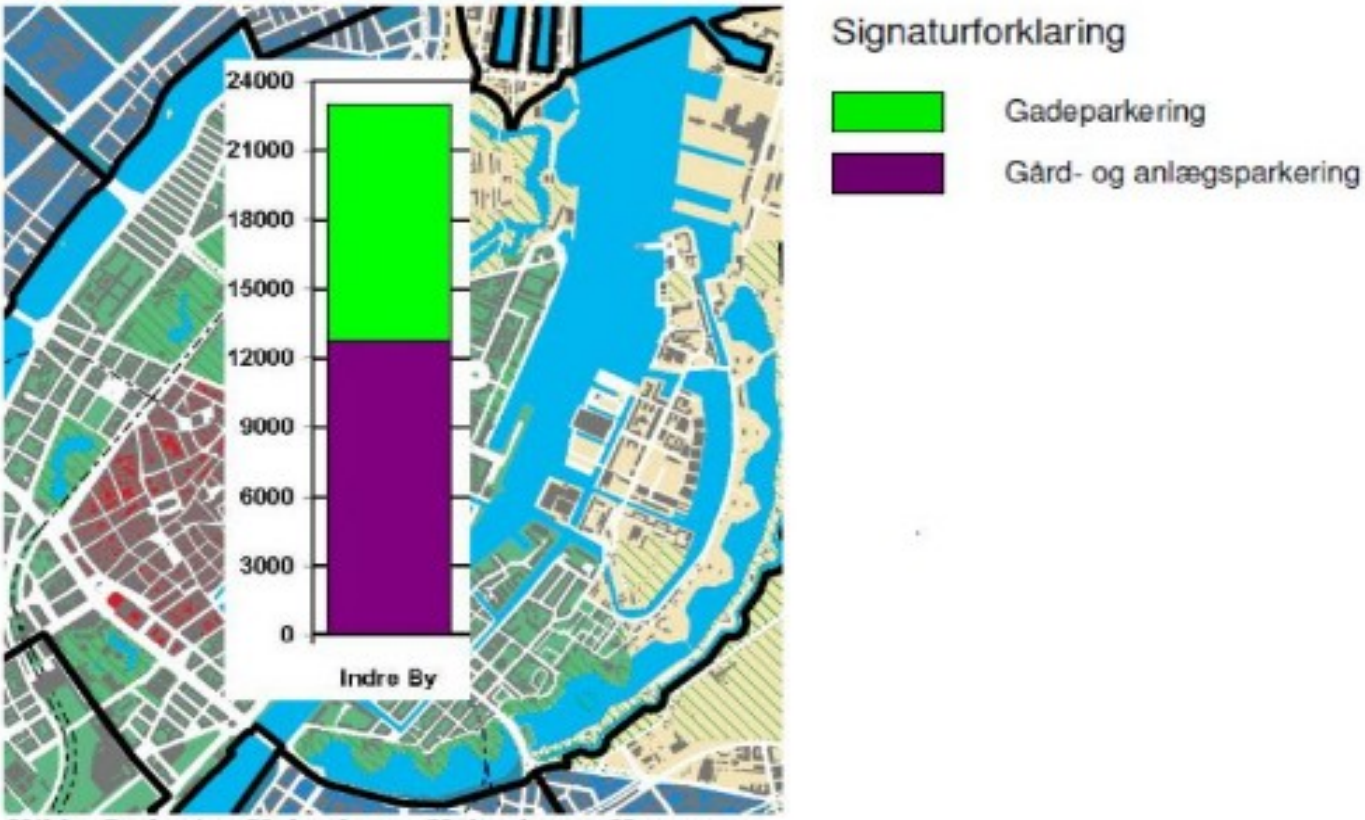
Figur 0-2 Hovedforslag for trafiksaneringsplan (også omtalt som variant C i rapporten).

COWI LYTT Urban & Landscape Architecture

Kilde: https://api.vejdirektoratet.dk/sites/default/files/2020-08/Trafiksaneringsplan_20200819.pdf

Ud fra analyser af trafikstrømmene må formodningen være, at en meget stor del af dem der kører til indre by kommer derind fordi det er attraktivt og bekvemt, bl.a. fordi de har gode parkeringsforhold ved deres arbejdspladser.

Denne oversigt over parkeringspladser i Indre by er af lidt ældre dato. Siden da er antallet af private p-pladser på private arealer eller i ”konstruktion” steget meget. Og mange flere er på vej. Københavns Kommune laver – trods gentagne opfordringer mange mange år – ikke nogen løbende opdatering vedr. det samlede antal parkeringspladser.



Kilde: Parkering København- Københavns Kommune.

Den lette adgang til p-pladser for pendlere stimulerer naturligvis i udpræget grad brug af bil.

Her oplysning om parkering opdelt efter arbejdskommune:

Arbejdskommune	**Adgang til parkering ved arbejdsplads**	**Procentfordeling**
København eller Frederiksberg	Normalt/altid plads	73
København eller Frederiksberg	Sjældent/aldrig plads	27

Kilde: Transportvaneundersøgelsen.

Letbaner i stedet for mere metro

Letbaner er en effektiv, hurtigere og billigere måde at sikre kapaciteten for den kollektive trafik end bygning af mere metro. Her et forslag til letbaneudbygning fra Letbaner.dk:

2) Begrundelse: Deponi af overskudsjord – Plads til overskudsjord fra byggeri og anlæg

Kommentarer: Jord er en ressource og derfor ikke noget man bare skal skaffe af vejen på 10-14 meters dybt vand i Øresund.

By & Havn skal bruge ca. 80 mio. tons jord til anlæg af Lynetteholm. COWI har beregnet at en opfyldning af Lynetteholm kan sende 72 lastbiler gennem byen hver time i ti timer om dagen i op til 30 år.

Hvor er jorden til opfyldning i Nordhavn kommet fra de senere år:

	Direkte fra byggepladser	Via karterings-anlæg	Samlet
Fra KBH og FRB	45 pct.	25 pct.	70 pct.
Udenfor KBH og FRB	5 pct.	25 pct.	30 pct.
Samlet	50 pct.	50 pct.	100 pct.

”I perioden 2018-2019 udgjorde jord fra metro ca. 10 pct. af de tilførte mængder, mens tilførslerne fra metro og Nordhavnsvej i gennemsnit har udgjort ca. 25 pct. for hele perioden 2012-2019”.

”Fremadrettet er der grund til at antage, at der vil komme tilsvarende jordtilførsel til Lynetteholm (i absolutte mængder) fra tilsvarende projekter i København. Det drejer sig bl.a. om overskudsjord fra anlæggelse af en ny metro til betjening af Lynetteholm samt overskudsjord fra anlæg af Østlig Ringvej. Et foreløbigt estimat viser, at der vil komme i alt ca. 6 mio. tons jord tilsammen fra disse to projekter. Det afhænger dog naturligvis af, hvilke linjeføringer og anlægstekniske løsninger der vælges for metro- og vejbetjening af Lynetteholm”.

Kilde: Transportudvalget 2020-21. Spørgsmål 50.
Kilde: https://www.ft.dk/samling/20201/almdel/tru/spm/50/svar/1714659/2282742.pdf

Man skal i stedet reducere mængden og genanvende jorden til bedre formål. Det er endvidere uklart hvor meget jord der overhovedet er i ”overskud” og derfor skal deponeres, hvis København f.eks. vælger mere miljøvenlige trafikale løsninger end den kraftige satsning på øget bilbrug, p-anlæg og metroudbygning

Som eksempel kan nævnes en reduktion af kommunens krav om bygning af p-pladser i kældre ved nybyggeri til privatbiler - herunder pendlere. Derved reduceres mængden af jord kraftigt.

F.eks. blev der ved byggeri på Postgrunden bag Københavns Hovedbanegård udgravet plads til flere underjordiske etager til ca. 1500 biler, selvom beliggenheden ikke kan være mere stationsnær. Der burde kun være bygget p-pladser til handicappede bilister og service- og lasttrafik. Nu vil de 1500 p-pladser tilmed dagligt indebære op til 9.000 ekstra bilkørsler til/fra området.

Ved at satse på letbaner på overfladen vil der stort set ikke komme såkaldt ”overskudsjord” fra kollektive trafikanlæg.

- Ny metro og Østlig Ringvej vil bidrage med store mængder jord. Metoder til jordtransport og jordmængder skal undersøges i miljøvurderingen af disse projekter.

Kilde: ”Lynetteholm. Status for Miljøkonsekvensvurdering”. Præsentation for de blå forbund. By & Havn. 17. november 2020.

Det er ret så grotesk, at jord fra byggeri af en miljøskadelig biltrafikgenererende havnetunnel og en metro, som kunne konverteres til en letbane skal være en væsentlig faktor i forbindelse med fremskaffelse af jord til anlæg af Lynetteholm. Der skal i øvrigt bruges jord til den nedenfor skitserede stormflodssikring. På den måde vil den blive nyttiggjort og ikke blot deponeret i et hul i Øresund. Det forventes i øvrigt at der skal skaffes jord fra store dele af regionen for at fylde ”hullet”.

Jordressourcen er et problem over hele landet. Region Hovedstaden skriver f.eks. sådan på deres hjemmeside

”Hvert år flyttes mange millioner tons overskudsjord fra bygge- og anlægsprojekter. Det foregår i lastbiler, der efterlader store CO2-udledninger, støj og partikelforurening, og belaster især gader i byområder ift. trafiksikkerhed. Mange bygherrer overser, at overskudsjord ikke bare er et restprodukt, men en ressource af økonomisk værdi, hvis jorden håndteres lokalt og rigtigt ”

Den nye råstoflov vil i øvrigt pålægge regionerne at alt råstof som jord og grus de næste 12 år skal komme fra egen region, altså enorme grusgrave i regionen med al den byggeaktivitet der er lagt op til. Det taler også imod at hælde alt jord i et hul i Øresund.

Kilde: Region Hovedstaden. Om jordressourcer/råstoffer. Se Punkt 2 med bilag
https://www.regionh.dk/politik/nye-moeder/Sider/Moede_i_regionsraadet_den_17.november_2020.aspx#2_itemID_65480

Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi

Den 16. juni 2020 blev der indgået en aftale mellem regeringen (Socialdemokratiet) og Venstre, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet om Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi
I aftalen er der dette vigtige punkt under punt **IV.**

En stærk genanvendelsessektor
”Der arbejdes for en løsning, hvor kommunernes anvisningsret- og pligt for jord, som er affald, ophæves, så virksomheder frit kan vælge, hvor de afleverer jord. Samtidigt udfases kommunale jordbehandlingsanlæg på sigt efter en rimelig overgangsperiode,der bl.a. tager hensyn til kommunale investeringer. Regler om bortskaffelse og anvendelse af forurenet jord opretholdes, så der fortsat skal ske anmeldelse af jordflytninger”.

Kilde: https://www.regeringen.dk/media/9591/aftaletekst.pdf

Denne aftale må betyde, at det bliver slut med at betragte jord som ”overskudsjord”, der blot kan hældes i et hul i f.eks. Øresund. Jord er en ressource der skal håndteres miljømæssigt forsvarligt og genanvendes direkte på stedet eller i nærområdet. At transportere jorden i stort omfang rundt i vore byområder til etablering af Lynetteholm er ikke forsvarligt. Man må også minimere mængden af ”overskudsjord” gennem sin trafik- by, - byggeplanlægning. Som det fremgår af denne slide fra By & Havn om et 0-scenarie er reduktion af ”overskudsjord” og anden brug af jorden ikke noget som optager By & Havn. Det er en alt for ringe og useriøs vurdering af alternativer.

0-scenariet for MKR’en af Lynetteholm

0-scenariet: Hvad hvis Lynetteholm *ikke* bliver etableret?

- **Klimasikring.** Der skal bygges et dige mellem Nordhavn og Refshaleøen iht. Københavns Kommunes Stormflodsplan 2017.
- **Jordmodtagelse.** Der findes ikke kendte alternativer i Københavns omegn, som kan modtage overskudsjord i større målestok. Overskudsjord fra byggepladser skal transporteres over større afstande.

3 Begrundelse: Stormflodssikring. Beskytter København mod stormflod fra nord

Kommentarer: At sikre København mod stormflod er et godt formål, men denne sikring skal ikke kun være fra nord. Lynetteholm er tilmed kun en *delvis* sikring mod nord. Der *omtales* en eventuel sluseport som tillægssikring mod nord, men den er ikke med i projektet og mod syd er der ingenting med i projektet.

Truslen om stormflod er tilmed større fra syd end mod nord. En effektiv stormflodsikring både mod nord og syd er grundigt analyseret af COWI. Den kan sikre hele byen bedre og koste 2-3 milliarder kroner. Der er derfor ingen grund til at bygge en Lynetteholm for at få en beskeden og delvis stormflodsikring i en retning. Den nedenfor beskrevne effektive stormflodssikring mod nord og syd kan tillige bygges relativt hurtigt.

København kan stormflodssikres.”Dæmninger til 2-3 milliarder kroner er ifølge nye undersøgelser den billigste måde at sikre københavnerne mod stormflod. Derimod er forhøjede kajkanter og sluser ved kanalerne en dyr stormflodsbeskyttelse”

”Så er det bedre og klart billigere at beskytte hovedstaden med en ydre sikring i form af en barriere ved Nordhavnen og Kalveboderne og derudover forhøje den øvrige kystlinje ud mod Øresund, herunder det eksisterende dige på Amager. En løsning til 2-3 milliarder kroner.

”Det siger Lykke Leonhardsen, enhedschef i Byens Udvikling i Københavns Kommune. Hun oplyser, at kommunen blandt andet arbejder med muligheden for at anlægge en dæmning med sluseporte, som kan hæves i tilfælde af stormflod i den nordlige og sydlige del af Københavns Havn. I nord skal området mellem Nordhavnen og Refshaleøen sikres, mens der i syd kan opføres en dæmning ved Kalveboderne”

”Efter stormen Bodils hærgen i december 2013 er stormflodssikring rykket højere op på dagsordenen. Selvom stormfloden holdt sig til at skvulpe op over kajkanten, nærmede vandstanden på 170 cm over daglig vande sig det problematiske niveau. Kommer vandstanden op omkring 2 meter over daglig vandstand, går det potentielt ud over beboelsesejendomme og forhindrer samfærdsel.” ”Ud fra de nuværende risikovurderinger bliver det alvor om 20-30 år," siger Lykke Leonhardsen”.

”Men den ydre sikring med diger, ø-netværk, der skærmer indløbene til havnen, og hvor sluser kan lukkes ved stormflod, ser ud til at vinde, først og fremmest på pris, men også fordi det ved normal vandstand sikrer vandgennemstrømning og sejlads”.

”Ifølge Lykke Leonhardsen bygger den ydre stormflodssikring på et forslag fra Cowi, og i kommunens arbejde med det bliver der også skelet kraftigt til Kystdirektoratets idéer om at tænke rekreative aspekter ind i klimatilpasningen”.

Kilde: Ingeniøren og Klimatilpasning 24-04-2014
https://www.klimatilpasning.dk/aktuelt/nyheder/2014/april/koebenhavn-stormflodssikres/

4) Påstand: Dæmper prisudviklingen på boligmarkedet – Lynetteholm, Kløverparken og Refshaleøen skaber plads til ca. 50.000 indbyggere.

Kommentar: Der er ingen dokumentation for, at der vil ske dæmpning af prisudviklingen ved de nævnte projekter. Det er heller ikke ønskværdigt at placere 50.000 indbyggere i det yderste hjørne af København og Sjælland med deraf følgende trafikale belastninger. Og slet ikke på endnu ikke eksisterende arealer som Lynetteholm.

Tidligere planchef i Københavns Kommune, ekstern lektor og arkitekt m.a.a. Holger Bisgaard har i ovennævnte kronik i Politiken den 8. januar 2021 kommenteret påstanden sådan:

”Frank Jensen fulgte ønsket om flere boliger op med et massivt fokus på at få bygget så mange boliger som muligt, hvilket har hvilet på den hypotese, at blot der blev bygget flere boliger, så ville priserne blive lavere – udbud- og efterspørgsel-mantraet. Men sådan virker boligmarkedet ikke. Der findes ikke historiske eksempler på, at massivt boligbyggeri giver lavere priser. Det skyldes, at der så skulle være et overudbud af boliger i forhold til efterspørgslen, men inden der kommer flere boliger, end markedet kan bære, er investorerne holdt op med at bygge. F.eks. bliver mange boliger bygget i projektsalg så de bliver først bygget, når de er solgt.

Der er ingen storbyers boligboom, der har ført til lavere priser, det være sig London, Stockholm eller Oslo, og altså heller ikke det københavnske. Boligerne er siden 1980’erne gået fra at være et marked, hvor almindelige mennesker kunne finde et sted at bo, til i højere grad være et marked, hvor finanskapitalen kan tjene penge. Boliger ser ud til kun at falde i pris når der er finanskrise eller lignende forhold, som vi for alt i verden skal prøve at undgå. Frank Jensens fokus på flere boliger har betydet meget høje bebyggelsesprocenter og er gået ud over mulighederne for at skabe en attraktiv by.”

”Frank Jensens fokus på flere boliger har betydet meget høje bebyggelsesprocenter og er gået ud over mulighederne for at skabe en attraktiv by.

Se blot på Enghave Brygge eller det massive byggeri på Østamager, som ikke opfylder de arkitektoniske mål, kommunen har, og heller ikke giver de attraktive byrum, som byen ellers er så berømt for. Byggeaktiviteten har således været høj, men de billige boliger få".

"Frank Jensens fokus på at bygge så mange boliger som muligt er gået ud over at skabe grønne arealer og gode rum mellem husene. Da boligbyggeriet skulle fremmes omkring 2000, var et mål om forbedring af de grønne arealer en af måderne at tiltrække investorer på. Derfor fik vi Amager Strandpark, badning i havnen, Prags Boulevard, Sønder Boulevard og en række lommeparker".

"Det fokus har der ikke været de sidste ti år. De mest spektakulære tiltag har været indretning af en legeplads m.v. på taget oven på et parkeringshus i Nordhavn, Lüders Konditag, og Copenhagen Hill til de skisportsinteresserede og dem, der gerne vil nyde udsigten.
Gode projekter, men det grønne mangler. Det grønne har ikke været i fokus hverken i Nord- eller Sydhavnen, på Østamager m.v. De grønne arealer er tilmed ikke blevet flere, men faldet med 1,4 procent (2011-2018) i København ifølge en undersøgelse fra SMVdanmark og det på trods af, at byen har fået flere indbyggere. Det grønne areal per indbygger er således faldet markant i de seneste ti år, hvilket står i skærende kontrast til andre storbyer, som arbejder massivt på flere grønne arealer. Samtidig har anvendelsen af byens rum mellem husene også en slagside. Bilisterne råder over 66 procent af vej- og gadearealet, cyklisterne kun 7 procent, mens fortove m.v., der anvendes til gang, udeservering, leg m.v., udgør 26 procent".

For at skaffe finansiering er det iøvrigt ikke kun Lynetteholm der skal anlægges og bebygges. Store dele af Nordøstamager inddrages også for at skaffe arealer nok, der kan bebygges med dyre boliger. Området kaldes nu under et "Østhavnen". Der skal bygges 2,8 mio. etagemeter på Lynetteholm og så 2,3 mio. etagemeter på de tre andre arealer for at skaffe ca. 20 mia. kr."
Kilde: https://www.facebook.com/Amager-mod-overfl%C3%B8dige-havnetunneller-101498925058801

Bygning af Lynetteholm m.m. og efterfølgende boligbyggeri og erhvervsbyggeri på de nævnte områder må forventes at blive meget dyrt. Der er i øvrigt mere behov for grønne områder end massivt bolig- og erhvervsbyggeri på Kløvermarken og Refshaleøen. Også i Nordhavn bør der være langt mere natur end der er lagt op til.

Mellem 2035 og 2050, dvs. når Østlig Ringvej efter planen står klar og byudviklingen i de planlagte store byudviklingsområder langs havnen er påbegyndt, vil væksten - ifølge udspillet - i Hovedstadsområdet på 2,5 % alene finde sted i Københavns Kommune. I alle andre kommuner i Hovedstadsområdet sker der ingen vækst i befolkning og arbejdspladser. Der lægges altså op til at Københavns Kommune tager hele udviklingen på bekostning af alle de andre kommuner.

Den samme koncentrationstendens får betydning for udviklingen indenfor Københavns kommune: vækst i befolkning og arbejdspladser vil alene finde sted i tre bydele: Indre By, Østerbro og Amager Øst. I alle andre bydele stagnerer eller reduceres befolkning og arbejdspladser.

Så placeringen af hele væksten i nye bydele langs Københavns havn vil foregå på bekostning af det øvrige Sjællands udvikling.

Der er i øvrigt en tendens til, at det er blevet mindre attraktivt at flytte til København.

Tankerne om de massive udbygninger i Københavns kommune er bl.a. affødt af nogle forestillinger om stor vækst i befolkningstal i København.

Befolkningsudvikling i udvalgte bydele i København			
	2015	2035	2050
Refshaleøen	200	5.200	13.400
Lynetten	0	0	6.800
Lynetteholm	0	0	12.200
Kløverparken	0	3.200	8.000
Nordhavn	2.200	13.700	33.800
Hele København	580.300	739.100	797.100

Bilags-tabel 2.1 Den forventede udvikling i befolkningstallet i udvalgte bydele i København frem mod 2050.

Kilder: Københavns statistikbank og Danmarks statistik.

Den udvikling kan der sættes et stort spørgsmålstegn ved. Og er den overhovedet ønskværdig på de planlagte steder. Det mener vi ikke.

Tendenserne er for tiden sådan, at der netto årligt kommer 10.000 unge ind til København og netto 10.000 personer i familiealderen (28-49 og 0-14) ud. Over halvdelen af de ca. 10.000 nyfødte er fraflyttet inden skolealderen.

Farvel København - goddag forstad

”Selvom befolkningstallet i *landsdelen Byen København* (København, Frederiksberg, Tårnby og Dragør) fortsat vokser, er der nu flere personer, der flytter fra *Byen København* end til *Byen København*, hvis man fokuserer på indenlandske flytninger”.

Kilde: Danmarks Statistik: https://www.dst.dk/da/Statistik/Analyser/visanalyse?cid=28619

Coronakrisen kan tilmed tænkes, at forstærke tendensen til at flytte fra København:

”Måling: Efter coronakrisen overvejer mere end 50.000 at flytte ud af København

STORBYTRÆTHED: Titusindvis af københavnere har overvejet at flytte ud af storbyen grundet coronapandemien. Selvom langtfra alle vil handle på det, vil coronakrisen sandsynligvis sætte yderligere skub på tendensen til, at flere søger mod forstæderne, vurderer ekspert.
Det viser en måling blandt borgere over 18 år fra Københavns Kommune, som Epinion har foretaget for Altinget.
Blandt de adspurgte svarer 14 procent, at de enten er helt eller delvist enige i, at coronakrisen har fået dem til at overveje, om det vil være bedre at bo i en mindre by end København.
Når man tager højde for den statistiske usikkerhed, der er i den slags målinger, svarer det ifølge Epinion til, at minimum hver tiende eller over 50.000 københavnere har gået med overvejelser om at flytte ud af byen”.

Kilde: https://www.altinget.dk/artikel/maaling-efter-coronakrisen-overvejer-mere-end-50000-at-flytte-ud-af-koebenhavn?fbclid=IwAR31A6_YQVt4v3ceeykA2_SYAnEJODhXe6AcsksF92m9I4WYQUlkdCz-Irs

I store dele af Hovedstadsområdet er der i øvrigt mange byggemuligheder, der hurtigt kan realiseres, som påpeget i Kronikken i Politiken den 24. sep. 2020 skrevet af borgmestre fra Albertslund, Ballerup, Brøndby, Gladsaxe, Herlev, Ishøj og Rødovre. Her et klip:

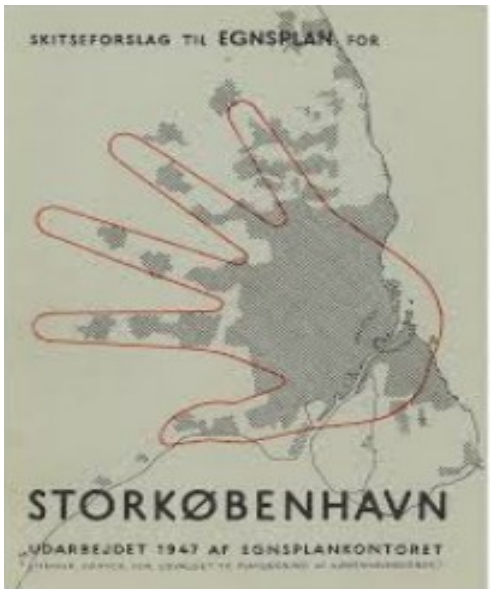
”Syv vrede omegnsborgmestre: Det er ikke nok at bygge stort og flot i København - der skal også investeres i omegnskommunerne

”De kommende 10 år planlægges der ca. 20.000 nye boliger til mindst 50.000 nye borgere uden for København og Frederiksberg.
Omegnskommunerne arbejder intensivt for at følge med denne udvikling. Men i stedet for at investere i de aktuelle og akutte infrastrukturproblemer, der eksisterer omkring hovedstaden, vælger staten at arbejde videre med udviklingen af en ny ø, som først står færdig om 50 år.
Det virker ærlig talt meget fjernt fra den oplevelse, vi har som borgmestre i omegnskommunerne og for vores borgere og virksomheder.
”Diskussionerne om infrastrukturen til et byggeprojekt, man først regner med at kunne bygge boliger på fra 2035, og som først står færdig i 2070, virker useriøse, når trafikken blot få kilometer udenfor København er ved at sande til. Regeringen satser efter vores opfattelse alt for ensidigt på at byudvikle fremtidens København snarere end at tage sig af de problemer, der står for døren nu: massiv tilflytning til hovedstadskommunerne.
Den prioritering får os til at tænke, at regeringen finder nye projekter mere sexede end det at gøre noget ved de aktuelle problemer. Det giver sig selv, at en stor befolkningstilvækst betyder nye infrastrukturelle problemer: mangel på kollektiv trafik, mere støj og forurening samt mangel på reelle alternativer til bilen.”

Havnetunnel er generelt en rigtig dårlig ting for København

Københavns udvikling har i pæn udstrækning fulgt principperne bag fingerplanen. Desværre er der dog gjort store indhug i det der skulle være grønne kiler mellem fingrene. Desuden er det, der primært var tænkt som en by betjent med kollektive trafiklinjer i fingrene, blevet undergravet af meget massive store motorvejanlæg.

Planene om Lynetteholm m.m. plus en havnetunnel er et yderligere angreb på Fingerplanen. Nærmest et bagholdsangreb på København ved i udstrakt grad at satse på massiv bebyggelse i et ikke stationsnært endnu ikke eksisterende område Lynetteholm. Dertil kommer en havnetunnel, der vil stimulere kørsel i privatbil både til pendling og andre gøremål. Her vil planerne om metroudbygning ikke batte meget som modvægt til den massive udbygning af vejsystemet, der er lagt op til.



I artikel i Ingeniøren 27. september 1996 **”Havnetunnelen bør opgives”** , af en af vore førende byplanlæggere Peter Hartoft-Nielsen gør opmærksom på, at det netop har været Københavns fordel, at der ikke er en østlig omfartsvej. Det er noget andre byer misunder København. Han skriver bl.a.:

”Netop det forhold at vi ikke har haft motorgader i og en østlig omfartsvej omkring København, har været afgørende for den trods alt relativt gunstige trafikale situation, som præger København og de centrale bydele, og som mange andre europæiske storbyer
i dag misunder os. Byen har skullet udvikle sig i et cirkeludsnit på 150 grader, og det har været grundlaget for en fornuftig aflastning af city”

I samme artikel er der dette citat:

"Det er ikke muligt samtidig at gå ind for privatbiler og offentlig transport i byområder, hvis man også vil imødekomme behovet for mobilitet og opnå bedre livskvalitet. Vi er nødt til at foretage nogle klare valg om, hvad det er vi vil have, når det drejer sig om mobilitet i byer. Man kan som bekendt ikke både blæse og have mel i munden". De kloge ord stammer fra miljøkommissær Ritt Bjerregaards kronik/indlæg i Det Fri Aktuelt, den 12. august samme år.”

I 2000 konkludere Københavns Borgerrepræsentationen i øvrigt, at en havnetunnel skaber flere problemer end den løser. Derfor droppede man projektet. Der er ikke siden kommet nye oplysninger, der kan antaste denne konklusion.

Med venlig hilsen

Rådet For Bæredygtig Trafik
Poul Kattler
Kjeld A. Larsen
Niels Wellendorf

NOAH-Trafik
Ivan Lund Pedersen

Direktionen
Økonomiforvaltningen

Transportministeriet

Københavns Kommunes høringssvar til forslag til anlægslov for Lynetteholm

5. februar 2021

Sagsnummer
2020-0880705

Dokumentnummer
2020-0880705-20

Transport- og Boligministeriet har den 15. januar 2021 sendt forslag til Lov om anlæg af Lynetteholm i offentlig høring med frist for bemærkninger den 14. februar 2021.

Københavns Kommune glæder sig til at realisere Lynetteholm i samarbejde med staten og finder, at forslaget til anlægslov giver et godt grundlag, der håndterer alle de vigtige hensyn i projektet. Kommunen vil gerne afgive bemærkninger til høringen. Borgerrepræsentationen har godkendt dette høringssvar på sit møde den 4. februar 2021.

Overordnede bemærkninger
Københavns Kommune finder, at lovforslaget skaber gode rammer for at realisere Lynetteholm-projektet, så det kan forene og indfri de store mål, der var intentionen bag, som et vigtigt led i klimasikring imod stormflod, en langsigtet løsning på at nyttiggøre byens overskudsjord, et grundlag for en god rummelighed til langsigtet byudvikling og derved mulighed for et vigtigt bidrag til to overordnede infrastrukturanlæg, som imødekommer hovedstadens behov for udbygget kollektiv transport og trafikal aflastning af det centrale byområde.

Københavns Kommune finder det positivt, at projektets miljøkonsekvenser på langt de fleste punkter er begrænsede. Der er fundet gode svar på de udfordringer, et projekt af denne art, størrelse og varighed nødvendigvis vil give. Kommunen har afgivet bemærkninger til miljøkonsekvensvurdering for Lynetteholm. Bemærkningerne til anlægsloven ligger i forlængelse af disse bemærkninger med henblik på, at anlægsloven udmønter de indsatser, som kommunen finder væsentlige for at reducere miljøpåvirkningerne af projektets gennemførelse yderligere.

Kommunens bemærkninger til miljøkonsekvensvurderingen indeholder også ideer til løsninger, der kan tages i anvendelse senere, hvis overvågning og evaluering af virkningerne viser, at det er hensigtsmæssigt, f.eks. i forhold til sejlads. Københavns Kommune ønsker, at nedenstående elementer fra høringssvaret til miljøkonsekvensrapporten indgår i det videre arbejde med anlægsloven.

Københavns Kommune henviser til det afgivne høringssvar til miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm (vedlagt som bilag), og gør nedenfor opmærksom på en række konkrete tiltag, som kommunen ønsker skal indgå i det videre projekt:

- Mulighed for at **kommunen kan regulere eller understøtte en jordtransport til Lynetteholm**, der er mere skånsom trafikalt over for særligt belastede ruter og tidspunkter. Det kan f.eks. ske ved, at der optages bestemmelser herom i anlægsloven for Lynetteholmen. Dette uddybes nedenfor.
- **Trafikal opgradering af vejnettet**, som belastes med jordtransport, eksempelvis ved etablering af nye svingbaner, lyskryds herunder optimering af eksisterende signalanlæg og fodgængerfelter på vejene på Nordøstamager. Dette uddybes nedenfor.
- **Styrke den samlede marine natur og biodiversitet i området** hvor Lynetteholm anlægges. Det kan bl.a. ske gennem udformningen af kystlandskabet og eksempelvis ved etablering af varierede bundforhold med sten og sand som en del af kystlandskabet, der kan understøtte flora og fauna. Dette uddybes nedenfor.
- Løbende overvågning af vandkvaliteten og i samarbejde med staten og By & Havn i den konkrete projektering afsøge og om muligt **implementere praktiske tiltag, der kan forbedre vandkvaliteten yderligere.**
- Undersøge om **de mest sårbare brugere af vandet (kajakker, små både mv.) er trygge** og fortsat benytter muligheden for at sejle ind og ud af havnen, samt vurdere ekstra indsatser for at understøtte en rekreativ brug af havnen, hvis der bliver behov herfor.

Natur

Københavns Kommune værdsætter, at den ændrede placering af Lynetteholm vurderes at kunne friholde større arealer med lavt vand og værdifuld bundvegetation, især ålegræs, omkring Trekroner. Samtidig er det positivt, at der med udformningen af havbunden fra kystlandskabet i øst til det dybe vand ifølge miljøkonsekvensrapporten bliver mulighed for, at der udvikler sig nye varierede levesteder for marin vegetation og dermed også for dyrelivet i havet. Dette vurderes at kunne give et markant og samlet løft af biodiversiteten i dette område i forhold til i dag.

Det er vigtigt for kommunen, at biodiversiteten i området styrkes. I det fremadrettede arbejde med at anlægge kystlandskabet er det vigtigt for kommunen, at der ses på muligheder for, at kystudformningen styrker den marine natur, hvor der er fortrængt eksisterende natur på havbunden, der hvor Lynetteholm anlægges. Dette kan eksempelvis ske ved etablering af varierede bundforhold med sten, sand og marin flora som en del af kystlandskabet og i havområdet ud for Lynetteholm, der kan understøtte flora og fauna.

Trafikale forhold
Københavns Kommune har i sit høringssvar til miljøkonsekvensvurdering for Lynetteholm peget på behov for afværgeforanstaltninger i forhold til den trafikforøgelse, som projektet vil medføre. Disse foranstaltninger retter sig mod udvalgte lokaliteter på Amager, der derfor ønskes optaget som anlæg i lovens § 1.

Trafik i anlægsfasen
Anlægsfasen vil medføre trafik, der ikke kan benytte den nye adgangsvej til jordtransport over Prøvestenen, da den vej også vil være under anlæg i denne periode. Kommunen har i sine bemærkninger til miljøkonsekvensvurdering peget på, at den konkrete strækning til anlægstrafik fra Forlandet ad Refshalevej til Refshaleøen er særligt sårbar. Der er allerede i dag mindre trygt for bløde trafikanter grundet de snævre vejforhold og den stigende trafik til Refshaleøen.

I krydsene Refshalevej/Krudtløbsvej og Refshalevej/Forlandet er der i stigende omfang bløde trafikanter, der skal krydse Refshalevej. Her øges utrygheden i anlægsperioden, fordi der er behov for krydsning, men situationen i dag er, at der ikke er krydsningspunkter (fodgængerfelter/lyssignaler) og at der er smalle vejforhold og snævre sving. Der er også behov for at sikre afviklingen af trafikken og sikkerheden for de bløde trafikanter, der færdes langs Refshalevej mellem de to omtalte kryds. Her findes smalle steder, hvor vejbredden udgør en "flaskehals", og hvor der ikke er en sikker sti/fortov til de bløde trafikanter. En tilfredsstillende løsning af disse forhold kræver efter kommunens vurdering en ændring af lovforslagets § 1.

Strækningen inkl. de to kryds ønskes føjet til oplistningen af anlæg i § 1, stk. 1, som By & Havn bemyndiges til udføre anlæg på. De beskrevne forbedringer (sikrede kryds, sikker passage af "flaskehals") ønskes også optaget i lovbemærkningernes oversigt over afværgeforanstaltninger, således at der stilles krav om forbedrede forhold for de bløde trafikanter. Det skal være løsninger, der øger sikkerheden og trygheden, og som samtidig fastholder en velfungerende trafikafvikling til og fra Refshaleøen (også for kollektiv trafik). Kommunen medvirker gerne til at konkretisere de mest hensigtsmæssige løsninger.

Det er en udfordring for mulighederne for at forbedre vejanlægget og dermed sikkerheden, at området fra midt på Forlandet i syd til Refshalevej på Refshaleøen i nord er omfattet af forskellige former for fortidsmindebeskyttelse. Afvejningen af disse hensyn ønskes håndteret i anlægsloven. Kommunen finder, at tryghed og forebyggelse af ulykker er hensyn, der må tillægges stor vægt og afvejes på en rimelig måde set i forhold til fortidsmindebeskyttelsen. Kommunen medvirker gerne til en hurtig konkretisering af foranstaltninger og eventuelle afledte konsekvenser, så de nødvendige forbedringer kan være på plads, inden anlægsfasen starter.

Jordtransport i driftsfasen
I driftsfasen vurderes både Christmas Møllers Plads og krydset Uplandsgade-Vermlandsgade at kunne være en udfordring. På Christmas Møllers Plads kan en øget trafik med store lastbiler give øget tilbagestuvning til tidligere kryds. Der er behov for løsninger, der kan forbedre trafikafviklingen i dette lyskryds og forebygge tilbagestuvning. Kommunen ønsker derfor, at By & Havn som afværgeforanstaltning, i samarbejde med kommunen, optimerer signalanlæggets faser i forhold til de ændrede trafikstrømme.

Krydset Uplandsgade-Vermlandsgade vil få øget trafik med svingende lastbiler. Det kan påvirket trygheden negativt for cyklister, der skal ligeud i krydset. Også her ønskes signalanlægget som afværgeforanstaltning tilpasset, så der sikres større tryghed og sikkerhed for cyklisterne og bedre afvikling af lastbiltrafikken. Kommunen ønsker således, at By & Havn som afværgeforanstaltning, i samarbejde med kommunen, optimerer dette signalanlæg.

Begge disse forbedringer af kryds er af begrænset omfang, men for at kunne realiseres skal de være omfattet af lovens § 1, så By & Havn får mulighed for at udføre dem. Derfor ønskes de føjet til listen med anlæg i § 1, stk. 1, som By & Havn bemyndiges til etablere. De ønskes også optaget i lovbemærkningernes oversigt over afværgeforanstaltninger.

Kommunen noterer sig, at den nye adgangsvej som privat vej forbeholdes biler med ærinde til Lynetteholm-projektet, men at lovbemærkningerne åbner for, at også anden lignende trafik, f.eks. lastbiler til Amager Ressource Center og andre tunge køretøjer, kan benytte vejen. Dette finder kommunen positivt for den fremtidige trafikafvikling i området.

Særlig lovhjemmel vedrørende jordtransport
Københavns Kommune ser behov for, at kommunen får et værktøj til at lede tunge jordtransporter udenom særlige strækninger eller friholde

særlige tidsrum med trængsel, hvis det viser sig nødvendigt. Dette behov vurderes ikke at kunne løses fuldt ud med kommunens gældende kompetencer til trafikregulering, der omfatter alle køretøjer. Der ønskes en mulighed for en mere målrettet og fleksibel styring.

Anvendelsen af et sådant værktøj, f.eks. til at flytte jordtransporter fra Knippelsbro til Langebro, vil efter kommunens vurdering ikke få et omfang, der kan medføre negative konsekvenser og derved ændre miljøkonsekvensrapportens vurderinger af trafikkens miljøpåvirkning. Kommunen vurderer, at det miljøretlige grundlag for anlægsloven således ikke ændres.

Kommunen ønsker at kunne indgå privatretlige aftaler med jordtransportører om transporten, der begrænser eller flytter denne fra bestemte, særligt belastede eller sårbare strækninger eller tidsrum. Der ønskes derfor optaget en bestemmelse i loven med følgende indhold:

"Københavns Kommune kan for at mindske trængsel i tilknytning til anlæg og drift af Lynetteholm indgå privatretlige aftaler om jordtransport, der begrænser transporten på eller flytter transporten fra bestemte strækninger eller tidsrum. Københavns Kommune kan ved indgåelse af sådanne aftaler om jordtransport påtage sig at dække den del af udgifterne til transporten, der skyldes ekstraomkostninger ved at undgå de pågældende vejstrækninger eller tidsrum."

Kommunen vurderer, at en sådan hjemmel vil være forenelig med gældende lovgivning og regulering af kommunernes samspil med private virksomheder mv. Det kan i lovbemærkningerne beskrives, at hjemlen alene gives til at afholde de ekstraudgifter, der eventuelt påføres transportører ved at indgå aftalen i form af øget transporttid, længere transportvej, behov for ekstra materiel og personale mv. Når det således tydeliggøres, at der alene er tale om dækning af konkrete ekstraudgifter, ses der ikke at kunne være tale om støtte til de pågældende virksomheder. Det vil også i lovbemærkningerne kunne tydeliggøres, at indgåelse af sådanne aftaler naturligvis vil være frivillig for virksomhederne.

Videre proces
Kommunen står naturligvis til rådighed for spørgsmål til forhold vedrørende anlægsloven, herunder med oplysninger om kommunale veje og øvrige kommunale data, kortmateriale mv.

Med venlig hilsen

Søren Tegen Pedersen

Plandirektør

Transport- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
arp@trm.dk og trm@trm.dk

Dato: 9. februar 2021

Regional Udvikling
Alléen 15
4180 Sorø
Tlf.: 57 87 59 04/57 87 58 31
regionaludvikling@regionsjaelland.dk
www.regionsjaelland.dk

Sagsnr:
EMN-2020-32717

Sagsbehandler:
Carsten Ebbekær
57 87 58 03
ce@regionsjaelland.dk

Region Sjællands høringssvar til forslag til lov om anlæg af Lynetteholm

Transport- og Boligministeriet har sendt forslag til lov om anlæg af Lynetteholm i høring med frist den 14. februar 2021.

Region Sjælland finder, at anlægget af Lynetteholm kan få en betydning for råstofplanlægningen i Region Sjælland. En del af materialeforbruget til etableringen af selve Lynetteholm udgøres af primære råstoffer, herunder sten, ral og marint sand. En væsentlig del af råstofforsyningen i Hovedstadsområdet kommer således fra Region Sjælland, herunder især kvalitetsmaterialer som sten og grus samt materialer til betonfremstilling. Det fremgår af høringsmaterialet, at det er sandsynligt at dele af de nødvendige mængder sten og ral skal køres til fra områder uden for Region Hovedstaden. De eventuelle landbaserede materialetyper, der angives som nødvendige, er kvalitetsmaterialer, som Region Sjælland vurderer hovedsageligt må hentes i råstofgrave i Region Sjælland.

Råstoffer som sand, grus og sten er ikke fornybare ressourcer. Der er færre og færre ressourcer tilbage i Region Sjælland og de resterende råstoffer er samtidig blevet vanskeligere at finde. Allerede nu er der mangel på udvalgte råstofkvaliteter. Et stort projekt som det aktuelle, vil derfor kunne lægge yderligere pres på de i forvejen sparsomme kvalitetsråstoffer.

Region Sjælland vil derfor på det kraftigste opfordre til, at der i projektet er maksimal fokus på en god råstofhusholdning og på at spare på de begrænsede landbaserede ressourcer. Dette kan ske ved videst mulig anvendelse af genbrugsmaterialer/overskudsjord og forsyning fra havet.

Det forventes således også, at den kommende Råstofplan 2020 for Region Sjælland vil indeholde et særligt mål om, at sekundære råstoffer, som genanvendelse af byggematerialer og overskudsjord, skal dække 20 % af Region Sjællands råstofforbrug i 2032.

Behandling af personoplysninger
Ifølge databeskyttelsesloven kan du få indsigt i de oplysninger som regionen indhenter og behandler. Du kan se mere om dine rettigheder efter loven på https://www.datatilsynet.dk og https://www.regionsjaelland.dk/persondatapolitik/Sider/default.aspx

Region Sjælland finder samtidig, at projektets forbrug af primære råstoffer i videst muligt omfang skal søges dækket gennem indvinding af råstoffer på havet, sådan som der også er lagt op til i forbindelse med indvinding af bl.a. sten og sand på havet.

Det vil medvirke til at spare på de knappe råstofressourcer på land, og mindske generne for borgere og miljø på land, herunder i Region Sjælland.

Med venlig hilsen

Pia Buch-Madsen
Funktionschef for Bæredygtig Udvikling
Region Sjælland

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Fra: Dennis Lange (dbl@fdm.dk (dbl@fdm.dk)
Titel: SV: Høring over forslag til lov om anlæg af Lynetteholm
E-mailtitel: SV: Høring over forslag til lov om anlæg af Lynetteholm (Id nr.: 727005)
Sendt: 09-02-2021 14:12

Til rette vedkommende

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale.
FDM har ingen bemærkninger.

Venlig hilsen

Dennis Lange
Chefkonsulent

#meddigpåvejen

T: +45 45 27 07 13
M:+45 51 14 69 92
dbl@fdm.dk · fdm.dk
Firskovvej 32
2800 Kgs. Lyngby

Fra: trm@trm.dk
Sendt: 15. januar 2021 16:14
Til: samfund@advokatsamfundet.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd ; HBR@HBR.dk; brs@brs.dk; Dan Fredskov ; Danske Advokater ; Cyklist forbundet ; Danmarks Meterologiske Institut ; Danmarks Naturfredningsforening ; Dansk Arbejdsgiverforening ; Dansk Byggeri ; Cyklist forbundet ; Dansk Erhverv ; 'info@danskerhvervsfremme.dk' ; dffr@roning.dk; di@di.dk; Regitze Prahl ; Dansk Metal ; dof@dof.dk; ds@sejlsport.dk; post@sportsfiskerforbundet.dk; Dansk Transport og Logistik ; danva@danva.dk; dvl@dvl.dk; info@dv.dk; Danske Handicaporganisationer ; Danske Regioner ; info@ecocouncil.dk; di@di.dk; Domstolsstyrelsen ; dragoer@dragoer.dk; Erhvervsstyrelsen ; mail@fiskeristyrelsen.dk; Forbrugerrådet Tænk ; FDM ; Friluftsrådet ; GST - Geodatastyrelsens hovedpostkasse ; Gentofte ; Trafik-jernbane@hk.dk; hofor@hofor.dk; Håndværksrådet ; Kommissarius Øerne ; Kommunernes Landsforening ; kfst ; 'post@slks.dk' ; okf@okf.kk.dk; museum@kff.kk.dk; hoering@lf.dk; m@m.dk; Movia ; kbh politi ; mail@refshaleoen.dk; Region Hovedstaden ; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; info@rigsrevisionen.dk; Kjeld Allan Larsen ; Rådet for Sikker Trafik ; Airo Bjarking ; kommunen@taarnby.dk
Emne: Høring over forslag til lov om anlæg af Lynetteholm (Id nr.: 727005)

Til rette vedkommende

Se vedhæftet Transport- og Boligministeriets høring af dags dato over udkast til forslag til lov om anlæg af Lynetteholm.

Med venlig hilsen

Anders Petersen
Specialkonsulent

Transport- og Boligministeriet
Ministry of Transport and Housing
Lovkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995
arp@trm.dk
www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:
https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen

TÅRNBY KOMMUNE
BORGMESTEREN

Transport- og Boligministeriet
arp@trm.dk og trm@trm.dk

10. februar 2021
Vores ref.: 05.00.00-G01-165-18
Direkte nr.: 3247 1542
Medarbejder: asa.tf

Høringssvar til anlægslov for Lynetteholmen

Som borgmester og formand for Kommunalbestyrelsen i Tårnby Kommune vil jeg gerne anføre følgende bemærkninger til høringen om anlægslov for Lynetteholmen.

Kørsel på Amager Strandvej

Der står i udkastet, at der regnes med ca. 350 lastbilturer pr. dag frem til 2035.

Amager Strandvej er allerede en meget belastet vej og har opnået sin kapacitetsgrænse, derfor er det vigtigt, at få styret jordtransporterne uden om Amager Strandvej

I baggrundsrapporten vedr. trafikale forhold for etablering af Lynetteholm, står der at jordtransport ikke vil ske via Amager Strandvej.

Jeg vil fastholde, at en del af jordtransporten vil kunne påvirke Amager Strandvej og på den baggrund stiller jeg følgende krav til grundlag for udarbejdelse af den endelige anlægslov:

- at der etableres en tvangsrute for lastbiltrafik uden om Tårnby Kommune
- at der sker en styring af jordtransporterne så det konkret sikres at trafikken ikke belaster veje i Tårnby Kommune.

Venlig hilsen

Allan S. Andersen
Borgmester

EJENDOMSCENTRET
B 412, 2770 Kastrup
asa.tf@taarnby.dk

Transport- og Boligministeriet

Mærke: Forslag til lov om anlæg af Lynetteholm

Brøndby d. 11. februar 2021

Høringssvar til: Forslag til Lov om anlæg af Lynetteholm

Dansk Kano og Kajak Forbund (DKF) og Dansk Forening for Rosport (DFfR) har med stor interesse læst forslaget til Lov om anlæg af Lynetteholm og indgiver her forbundenes fælles høringssvar.

DKF og DFfR repræsenterer forbundenes samlede omkring 40 medlemsklubber (med samlet ca. 7300 medlemmer) i københavnsområdet, der i større eller mindre grad benytter sig af rovandet i Københavns Havn samt ind- og udsejlingen til havnen. Vi har derudover også de selvorganiserede udøveres interesse for øje.

Det er meget vigtigt, at man har fokus på de rekreative aktiviteter på, i og under vandet i København, da det har en stor betydning og værdi for både københavnerne og byens turister. Det er derfor af stor vigtighed for os og vores medlemsklubber, at den rekreative brug af Københavns Havn samt muligheden for at kunne komme ind og ud af havnen ikke bliver forringet, som konsekvens af etableringen af Lynetteholmen.

Desværre vil etableringen af Lynetteholmen få store konsekvenser for fritidssejlads i området, særligt fordi Lynetteløbet lukkes, og både fritidssejlads og erhvervssejlads fremover skal gennem Kronløbet. Vi har derfor nedenstående bemærkninger til projektet og dermed også til Forslag til Lov om anlæg af Lynetteholm. Det skal også ses i lyset af, at **når lovforslaget træder i kraft, vil anlægsloven udgøre miljøgodkendelsen af miljøkonsekvensvurderingerne for projektet.** Vi håber, I vil tage vores bemærkninger i betragtning.

- **Lukning af Lynetteløbet:**
  Planerne om at lukke Lynetteløbet vil få store konsekvenser for ro- og kajakaktiviteter. Dette skyldes først og fremmest, at man derved lukker for den kanal, som fritidssejlerne anvender for at komme ind og ud af havnen. Det vil særligt få en stor konsekvens for vores klubber på Nord- og Østamager og generelt for den roaktivitet, der foregår mellem Københavns Havn og Østamager. Dette skyldes, at roerne i praksis vil være afskåret for at kunne ro ind i havnen, da turen vil blive forlænget med ca. 10 km hver vej. Vi vil derfor anbefale, at der i højere grad tages højde for forholdene for fritidssejlads i området, end det projektet lægger op til på nuværende tidspunkt. Herunder henstiller vi til, at hvis planerne om at lukke Lynetteløbet fastholdes, skal der findes alternative veje ind og ud af havnen for de mindre både. Vi vil her foreslå, at man ser på muligheden for at anlægge en kanal på det smalle sted mellem Nyholm og Margretheholm. Dette kunne være en relativ smal kanal med en fast bro over. Herved vil anlægsudgiften være lav og det vil være relativt enkelt at lukke for indstrømmende vand, så København fortsat er sikret mod en stormflod.

- **Erhvervs- og fritidssejlads i Kronløbet:**
  I perioden fra ultimo 2021, hvor Lynetteløbet forventes lukket, og til 2024 hvor Nordhavnskanalen forventes åbnet, vil al fritids- og erhvervssejlads ind og ud af havnen skulle igennem Kronløbet. I denne sammenhæng er roere, kajakroere, SUP'ere o.l. de svageste trafikanter. Vi er derfor meget bekymret for sikkerheden for denne gruppe, da bl.a. hækbølger lige fra motorbåde til krydstogtskibe påvirker roere, og da der er større risiko for at falde i vandet og for alvorlige ulykker for denne gruppe, end for de større både. Dette underbygges også af, at det ikke har været muligt at lave en besejlingssimulation med en

robåd eller kajak. Det er derfor meget vigtigt, at der findes nogle gode og sikre løsninger for trafikken i Kronløbet i denne periode, både ift. trafikregulering, etablering af sikkerhedsstiger og generelt fokus på sikkerheden for de bløde trafikanter på vandet. I den forbindelse ser vi positivt på de løsningsforslag til trafikregulering, som er beskrevet i miljøkonsekvens-rapporten for etablering af Lynetteholmen. Vi har dog også et ønske til, og en forventning om, at der vil blive lavet yderligere tiltag for at beskytte de svage trafikanter i Kronløbet, og at vi kan have en løbende dialog om det.

- **Etablering af kanalen mellem Kalkbrænderihavnen og Orientbassinet:**
  Som det fremgår af afsnit 7.17.1. i Forslag til Lov om Lynetteholm, vil mindre lystfaretøjer uden mast kunne benytte sig af den kommende kanal mellem Kalkbrænderihavn og Orientbassinet, som forventes færdig i 2024. Vi ser meget positivt på, at kanalen bliver etableret, da roere, kajakker og SUP'er vil kunne benytte sig af kanalen til at komme ind og ud af havnen frem for Kronløbet. Det er dog meget vigtigt, at perioden fra Lynetteløbet lukkes til den nye kanal åbnes, bliver så kort som muligt. Vi vil derfor henstille til, at det prioriteres at denne tidsplan holdes.

Vi anbefaler derfor, at der vil være et særligt fokus på den rekreative brug af Københavns Havn, og mulighederne for at sejle ind og ud af den for fritidssejlere, både i anlægsloven og når etableringen af Lynetteholmen går i gang.

Dette skal naturligvis også ses i lyset af, at By & Havn og Københavns Kommune i en årrække har brugt mange ressourcer, og store beløb, på at opnå mange og gode rekreative muligheder i og omkring Københavns Havn til stor glæde for både borgere og turister. Dette gode arbejde ønsker vi fortsætter, og DKF og DFfR står naturligvis til rådighed for spørgsmål og vidensdeling i forhold til at finde de gode og sikre løsninger for fritidssejladsen i og omkring Københavns Havn, under hele processen med etablering af Lynetteholmen.

Med venlig hilsen

Kamilla Ryding

Facilitetskonsulent
Dansk Kano og Kajak Forbund og Dansk Forening for Rosport
Idrættens Hus - Brøndby Stadion 20 - 2605 Brøndby
Skovallén 38a - 2880 Bagsværd

dansk kano & kajak forbund

amager ressource center

Notat

11. februar 2021

Sagsnr. 19/352
Dok. nr. 803/21
Initialer OHLN/PRO/PEB/JNE akh

Til

Transport- og Boligministeriet,
Departementet
arp@trm.dk og trm@trm.dk

Høringssvar vedrørende forslag til lov om anlæg af Lynetteholm - journal nr. 2020-2513

På baggrund af det udsendte forslag til lov om anlæg af Lynetteholm den 15. januar 2021 indsender ARC hermed høringssvar.

ARC ejer og varetager drift af affaldsenergianlæg, omlastning og affaldsindsamling på den vestlige del af Kraftværkshalvøen. Desuden planlægges etableret sorteringsanlæg og – afhængig af igangværende undersøgelser – et anlæg til CO_2-fangst.

ARC er et 100 % fælleskommunalt interessentskab. ARC energiudnytter ca. 600.000 tons affald om året. Ejerkommunerne er Dragør, Frederiksberg, Hvidovre, København og Tårnby.

I tilknytning til affaldsenergianlægget står Fonden Amager Bakke for rekreative faciliteter vedrørende skiløb og klatring, hvilket sker uafhængigt af ARC.

Indledningsvist vil vi gøre opmærksom på, at det er afgørende for ARC, at den foreslåede transportvej over Kraftværkshalvøen, som foreslås i anlægsloven, tilrettelægges, så den påvirker ARCs muligheder for at opretholde og udvikle eksisterende aktiviteter mindst muligt.

I forbindelse med placeringen af adgangsvejen til Lynetteholm kan det oplyses, at ARC har været i dialog med By & Havn, uden at dette har skabt klarhed over den endelige placering af vejen.

ARC har følgende bemærkninger:

- **Vedr. § 2 om adgangsvej**
  § 2 beskriver ejerforhold til adgangsvej undtaget på strækningen på Kraftværkshalvøen. ARC er lejer af et større areal ejet af Københavns Kommune. Lejemålet er uopsigeligt og gælder for en 30-årig periode med mulighed for forlængelse.

- Det foreslås, at ejerforholdene for adgangsvejen også beskrives for strækningen på Kraftværkshalvøen, og at By og Havn forpligtes til at holde ARC skadefri i enhver henseende, herunder for omkostninger i forbindelse med eventuelle ændringer af planlagte aktiviteter inden for det af ARC lejede areal og i forhold til den planlagte private vej.

- **§§ 3 og 4 vedr. miljøvurdering og ændringer af anlægsprojektet**
  § 4, stk. 3, der i forhold til efterfølgende ændringer beskriver, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed, bemærkes, at Lynetteholm og anlægget heraf kan have betydning for strømforhold i Øresund og dermed indirekte påvirke eksisterende virksomheders udledningsforhold.

  I tillæg hertil bemærkes, at § 6 i en række tilfælde giver transportministeren bemyndigelse til at tilsidesætte klageadgang til administrativ myndighed efter normal procedure.

  ARC har meget væsentlige interesser i forhold til at kunne opretholde normal drift i henhold til affaldsenergianlæggets miljøgodkendelse, hvilket ses i fare for at blive tilsidesat med de foreslåede bestemmelser.

  - ARC foreslår derfor indsat bestemmelse – f.eks. som supplement af § 4, stk. 2, hvorefter Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal høre relevante myndigheder vedrørende indvirkning på miljøet - om, at virksomheder med partsinteresser skal høres i forbindelse med eventuelle ændringer af rammerne.

- **§§ 11 og 12 om ledningsarbejder og ekspropriation**
  § 11 stk. 1 beskriver, at ledningsarbejder i området, herunder flytning af ledninger afstedkommet af anlægsprojektet Lynetteholm, betales af ledningsejeren. I stk. 2 anføres, at stk. 1 ikke er gældende ved aftale eller kendelse om ekspropriation.

  § 11 stk. 1 om ledningsejerens betaling og bemærkningerne i afsnit 3.5.1.1, hvor der henvises til en række afgørelser om ledningsejerens pligt til at afholde omkostninger, er møntet på situationer, hvor gæsteprincippet finder anvendelse, det vil sige, hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom.

  Det skal for god ordens skyld bemærkes, at ARC i form af leje betaler et betydeligt vederlag for blandt andet retten til at placerer tekniske installationer, herunder ledninger, i tilknytning til affaldsenergianlæg mv. på det areal, ARC lejer af Københavns Kommune. Disse ledninger er derfor ikke omfattet af gæsteprincippet, da ARC betaler for muligheden for at anbringe disse ledninger. Tilladelsen hertil hviler på lejeforholdet. Kravet om ”vederlagsfrihed”, der definerer gæsteprincippet, er således ikke opfyldt.

Det skal videre bemærkes, at ARC har flere ledninger, som er essentielle for virksomhedens drift, blandt andet spildevandsudledning fra affaldsenergianlægget.

I forhold til afsætningen af fjernvarme vil vi påpege, at det er afgørende for ARCs drift, at der kontinuert kan afsættes varme, da den ikke kan bortkøles.

Vejforløbet griber således potentielt ind i et meget stort og kompliceret anlæg, der tjener væsentlige samfundsmæssige og miljømæssige interesser, og hvor tekniske installationer, herunder ledninger, ikke kan ses isoleret herfra. Lovgiver bør tænke dette ind i loven og bemærkningerne – frem for blot at placere en vej på tværs af arealet med henvisning til, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal udvise hensyn.

- På baggrund af ovenstående vil vi anbefale, at vejens placering nøje overvejes for at undgå utilsigtede konsekvenser, såvel økonomiske som driftsmæssige, når vejen til sin tid anlægges.

- Det bør efter vores opfattelse derudover fremgå mere udtrykkeligt af loven, jf. § 12, stk. 1, og bemærkningerne, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal iagttage et proportionalitetsprincip ved vurderingen af vejens forløb, da der er tale om potentielle indgreb med mulige meget vidtgående konsekvenser, hvor indførelsen af et proportionalitetsprincip direkte i loven, frem for den nuværende noget svagere ”tage hensyn” bestemmelse, vil være hensigtsmæssig for afvejning af interesserne.

- I § 12, stk. 1 bør tidlige drøftelser af planlagte arbejder udstrækkes til ikke kun at omfatte ledningsejerne, men også andre berørte og involverede parter – herunder er ARCs drift afhængig af varmeafsætning via ledninger, som ARC ikke ejer, men hvor indgreb i ledningerne har afgørende betydning for ARC.

I forhold til nærmere ledningsoplysninger om blandt andet placering er ARC indstillet på at bidrage med egne oplysninger og indgå i konstruktiv dialog.

Afslutningsvist gøres opmærksom på, at ARC er direkte berørt og således er høringsberettiget part ift. anlægsprojektet, hvorfor vi fremadrettet vil bede om at blive anført som sådan og automatisk få tilsendt høringsmateriale m.v.

Hvis vores bemærkninger giver anledning til spørgsmål, står vi til rådighed for uddybning og yderligere dialog.

./. ARC vil desuden henvise til afgivet høringssvar vedr. miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm, hvilket vedlægges.

Region Hovedstaden

Center for Regional Udvikling

Journal-nr.: 21010047

Dato: 10. februar 2021

Ref.: Carsten Bagge Jensen

Region Hovedstadens høringssvar til forslag til Lov om anlæg af Lynetteholm

Transport- og Boligministeriet har den 15. januar 2021 sendt forslag til Lov om anlæg af Lynetteholm i høring med frist til den 14. februar 2021.

Projektbeskrivelse
Det fremgår af lovforslaget, at det indeholder hjemmel til, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S anlægger en ny ca. 2,8 km^2 halvø i Københavns Havn i forlængelse af Refshaleøen. Lynetteholm skal opfyldes med overskudsjord fra anlægsprojekter.

Lovforslaget giver også hjemmel til, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S kan anlægge et modtageanlæg til nyttiggørelse af såvel ren som forurenet jord på Refshaleøen med tilhørende arbejdskaj. Endelig kan selskabet anlægge en adgangsvej fra Prøvestenen til modtageranlægget på Refshaleøen.

Lynetteholm anlægges med overskudsjord fra anlægsprojekter i hovedstadsområdet. Det er hensigten, at halvøen på sigt udvikles til en ny, attraktiv bydel med bl.a. boliger.

Anlægsfasen, der omfatter konstruktion af halvøens afgrænsning, med ny adgangsvej og modtageanlæg for nyttiggørelse af overskudsjord forventes at have en varighed af ca. 3,5 år. Driftsfasen, der omfatter modtagelsen af ren og forurenet jord og opfyldning af Lynetteholm, forventes at have en varighed på ca. 30 år.

Det fremgår videre, at opfyldningen vil ske med både ren og forurenet jord, som ikke vil blive holdt adskilt. Den forurenede jord er ikke-rensningsegnet forurenet jord, som ind til nu har kunnet opfyldes i Nordhavnsdepotet for forurenet jord. Der er kun tale om lettere forurenet jord, der på forhånd er undersøgt for forureningsgrad, som kan modtages til opfyldning i Lynetteholm. Jord fra byggepladser, der er mere forurenet end modtagekriterierne tillader, skal køres til et jordbehandlingsanlæg til rensning. Den øverste meter fra kote 3+ til kote 4+ vil blive opfyldt med ren jord af hensyn til fremtidig byudvikling på arealet. Hertil kommer en ekstra meter rene materialer.

I henhold til lovforslagets § 5, stk. 1, kræver udførelse af arbejder efter loven ikke tilladelse efter bl.a. § 8 i lov om forurenet jord. Hensynene bag denne bestemmelse varetages af Udviklingsselskabet By & Havn I/S efter anlægsloven, jf. lovforslagets § 5, stk. 3.

Region Hovedstadens bemærkninger

Ressource og de afledte administrative-økonomiske konsekvenser

Ressourcebehovet vil ifølge de foreliggende oplysninger være 4 mio. m^3 marint sand fra Kriegers Flak og 170.000 m^3 sten og ral (herunder grusgravssten á 60 – 1000 kg/stk.)

Volumen af det marine sand svarer til ca. 50% af det aktuelle årlige råstofforbrug i Region Hovedstaden. Ved at benytte denne store volumen til Lynetteholmen vil der være tilsvarende mindre råstof tilgængeligt for bygge- og anlægsarbejder på landsplan og i regionen, ligesom der er tale om en betydelig og ikke-fornyelig ressource som trækkes ud af den ”nationale ressourcebank”.

De afledte konsekvenser i forhold til Region Hovedstadens råstofplanlægning vil være, at det vil gøre regionens arbejde vanskeligere i forhold til forpligtelsen til at sikre råstofforsyningen inden for en 12-årig horisont og kan påvirke markedet (og behovet) for landbaserede råstoffer, hvilket er lig med mere råstofkortlægning og øget udlæg af gravearealer. Hvis der i tilgift er tale om et behov for gode råstofkvaliteter, som er egnede til betonproduktion, kan det få langsigtede konsekvenser for byggebranchen i form af højere priser. Eventuel brug af marine kvalitetsmaterialer til digebyggeri vil ikke være i tråd med igangværende bestræbelser på at reservere kvalitetsmaterialer til projekter som fordrer høj råstofkvalitet. Hvis regionerne reelt skal have mulighed for at tage et samlet ansvar for råstofindvindingen på land, kræver det, at råstofloven ændres, således at det rigide krav om, at alle regioner skal udlægge råstoffer til regionens eget behov i 12 år, fjernes, og således at regionerne i meget højere grad kan koordinere tværs af regionsgrænserne.

Specifikt vedrørende sten og ral gælder, at der i Lynetteholm-projektet forudsættes indbygget et ganske stort volumen kampesten fra grusgrave. Kampesten forekommer kun i ganske begrænset mængde i råstofgravene omkring København. Kortvarig og stor efterspørgsel kan påvirke markedsprisen og kan fordyre f.eks. kystsikringsprojekter.

Region Hovedstaden skal opfordre til, at der i projektet er maksimal fokus på en god råstofhusholdning og på at spare på de begrænsede landbaserede ressourcer. Dette kan ske ved videst mulig anvendelse af genbrugsmaterialer/overskudsjord og forsyning fra havet.

Det forventes således også, at den kommende Råstofplan 2016/2020 for Region Hovedstaden vil indeholde et særligt mål om, at sekundære råstoffer, som genanvendelse af byggematerialer og overskudsjord, skal dække 20 % af Region Hovedstadens råstofforbrug i 2030.

Region Hovedstaden skal herefter opfordre til, at der i lovforslaget, herunder eventuelt i dettes bemærkninger, tages højde for de ovennævnte bekymringer.

Miljø- og sundhedsmæssige risici

I henhold til lovforslaget kræver udførelse af arbejder efter anlægsloven ikke tilladelse efter § 8 i lov om forurenet jord og Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal i den forbindelse varetage hensynene bag jordforureningslovens § 8.

Regionen går ud fra, at lovforslagets § 5 kun gælder for anlæggelsen og opfyldningen (drift) af Lynetteholmen og dermed ikke for den eventuelle fremtidige anvendelse til bolig og andre følsomme arealanvendelser på Lynetteholmen, hvor jordforureningslovens § 8 dermed vil gælde.

Regionen bemærker, at modtagekriterierne fra det eksisterende depot på, Nordhavnen, som er ved at være opfyldt, ikke er lettere forurenet jord, idet der dels er meget høje indhold af tungmetaller, dels flygtige stoffer, herunder klorerede opløsningsmidler. Det fremgår af lovforslaget, at det derfor er hensigten, at der fremadrettet skal modtages jord på Lynetteholmen. Regionen kan ikke i miljøvurderingen/lovforslaget finde modtagekriterier for Lynetteholmen. Hvis jorden tilføres på Lynetteholmen med samme modtagekriterier, vil det kunne give sundhedsmæssige problemer ved en fremtidig brug af arealet til følsomme formål på grund af afdampning. Det skyldes det høje indhold af klorerede opløsningsmidler, benzen og lette oliestoffer. Desuden danner modtagekriterierne baggrund for beregning af blandt andet udsivning til overfladevandet.

I begge tilfælde vil forhøjede niveauer kunne medføre, at regionen efterfølgende må fastlægge offentlige indsatser over for ”forureningen”. Det anbefales derfor, at der fastsættes faste modtagekriterier, der sikrer, at der ikke er miljø- eller sundhedsmæssige risici som følge af den deponerede jord. Regionen forudsætter i den forbindelse, at det dermed sikres, at der ikke er en efterfølgende miljørisiko, som vil fordyre den offentlige indsats.

Det skal i den anledning bemærkes, at det er væsentligt fagligt at få afklaret, om en nedsættelse af strømningshastigheden i Københavns Havn har betydning for øvrige forureningers negative påvirkning af vandkvaliteten. En negativ påvirkning af vandkvaliteten vil forøge regionens indsats og udgift over for overfladevand i forhold til disse forureninger. Det skyldes, at strømningshastigheden indgår i beregningsgrundlaget for fastlæggelse af offentlig indsats over for overfladevand på de kortlagte arealer nær havnen, som er givet med jordforureningslovens § 6, stk. 1, nr. 2, jf. bekendtgørelse om fastlæggelse af indsatsområder for den offentlige indsats over for forurenet jord. Screeningsværktøjet har nogle indbyggede værdier for strømningshastighed, som i givet fald skal ændres, jf. bekendtgørelsens bilag 1.

Det fremgår ikke af lovforslaget, hvordan forureninger, som måtte konstateres i forbindelse med anlægsarbejdet, påtænkes håndteret, herunder i forhold til miljø- og sundhedsmæssige vurderinger, kortlægning og afværgetiltag. Det bemærkes i den forbindelse, at såfremt der under bygge- og jordarbejde på et

areal, der ikke er kortlagt, konstateres en forurening af jorden, skal arbejdet standses, jf. jordforureningslovens § 71, stk. 1.

I forhold til arealer, der er kortlagte, men som endnu ikke er undersøgt for mulige forureninger, vil det herefter påhvile Udviklingsselskabet By & Havn I/S at foretage fornødne undersøgelser og eventuel afværge, før arealerne i givet fald bebygges. Regionen bør i den forbindelse være høringsberettiget i forhold til den offentlige indsats svarende til en sædvanlig § 8 situation. Dette gør sig bl.a. gældende for så vidt angår anlæggelse af vejanlæg henover Prøvestenen, hvor regionen på nuværende tidspunkt ikke har udført undersøgelser, og hvor anlæggelse af en stor ny vej henover Prøvestenen vil forhindre/fordyre regionens eventuelle senere offentlig indsats i forhold til overfladevand.

Det er regionens samlede vurdering, at lovforslaget indebærer, at Transport- og Boligministeriet overtager de forpligtelser, som regionen har vedrørende forurenede grunde om kortlægning og undersøgelser og afværge af forureninger i medfør af jordforureningsloven på arealer omfattet af projektet i anlægsperioden og at forholdene behandles efter lovens almindelige regler.

Region Hovedstaden forudsætter, at ministeriet dermed også overtager de forpligtelser, der måtte komme i forhold til en eventuel yderligere offentlige indsats over for øvrige forureninger, som en eventuel ændring af strømhastighed i havnen måtte medføre.

Regionen forudsætter endvidere, at der ikke vil blive efterladt restforureninger, som vil have skadelig virkning på grundvand, overfladevand, internationale naturbeskyttelsesområder eller på mennesker på et areal med følsom anvendelse, jf. jordforureningslovens § 6. Regionen forudsætter således, at opfyldelse af Lynetteholm med overskudsjord fra anlægsprojekter ikke vil nødvendiggøre en efterfølgende kortlægning eller regional offentlig indsats på området.

Regionen forudsætter endelig, at eventuelle udgifter forbundet med, at ministeren overtager kompetencen, herunder nødvendig kortlægning og offentlig indsats efter loven, og som ikke kan dækkes af projektet, finansieres af den kompetente myndighed, i dette tilfælde Transport- og Boligministeriet.

Det er regionens anbefaling, at tilsynet med overholdelse af anlægsloven varetages af transportministeren i samarbejde med miljøministeren.

Regionen stiller gerne sit eksisterende vidensgrundlag om jordforureningsforholdene i området til rådighed for ministeriet.

Med venlig hilsen

Carsten Bagge Jensen

Document key: c1be8d4e-f41a-61bb-b97b-4ce04f26fead

BIOFOS Lynettefællesskabet A/S Refshalevej 250 DK-1432 København K post@biofos.dk www.biofos.dk Tlf: +45 32 57 32 32 CVR nr. 25 60 79 88

BIOFOS

Transport- og Boligministeriet
arp@trm.dk og trm@trm.dk

12. februar 2021
D21-415075

Høringssvar vedr. forslag til lov om anlæg af Lynetteholm

Hermed sendes vores høringssvar vedrørende forslag til lov om anlæg af Lynetteholm, jf. høringsmaterialet offentliggjort på høringsportalen den 15. januar 2021. Høringssvaret er fra BIOFOS Lynettefællesskabet A/S, der som ejer af Renseanlæg Lynetten bliver en af Lynetteholms nærmeste naboer.

Det fremgår af materialet, at BIOFOS på flere væsentlige punkter berøres direkte af det kommende anlægsarbejde. Vi ser derfor frem til et godt og konstruktivt samarbejde med bygherre om de fælles udfordringer, der skal løses, og vi er opmærksomme på at tage de nødvendige hensyn til vores kommende nabo ind i vores øvrige planlægning.

I den forbindelse skal det bemærkes, at Renseanlæg Lynetten håndterer spildevand fra et opland med ca. 1 million indbyggere i hovedstadsområdet, og at vi derfor varetager en overordentlig vigtig samfundsmæssig funktion, som ikke må gå i stå eller forstyrres af udefrakommende anlægsprojekter og lignende. BIOFOS repræsenterer store samfundsmæssige værdier, der varetages på vegne af borgere og erhvervsvirksomheder, og dispositioner eller omlægninger af vores anlæg rækker langt ud i fremtiden og kræver et solidt beslutningsgrundlag.

Det er derfor med bekymring, at BIOFOS konstaterer, at der med lovforslaget blandt andet lægges op til at give ministeren og By & Havn I/S vidtgående beføjelser til at ekspropriere og udføre arbejder på andres vegne samt pålægge ledningsejer at betale udgifterne uden, at forslaget forholder sig til de vidtgående konsekvenser, udøvelsen af disse beføjelser vil kunne have for Renseanlæg Lynetten. Det er især disse dele af forslag til anlægslov, vi kommenterer i høringssvaret.

1. Ledningsarbejder
Det fremgår af lovforslagets § 11, stk. 1, at arbejder på ledninger i området, hvor anlægsprojektet i § 1 skal gennemføres, betales af ledningsejer. Det fremgår ikke af lovforslaget, hvilke konkrete ledningsarbejder der skal udføres, men i bemærkningerne er det beskrevet, at BIOFOS' udløbsledning fra Renseanlæg Lynetten skal forlænges og forstærkes, inden halvøens østlige perimeter kan konstrueres, og der kan ske opfyldning med jord. Endvidere skal et nødoverløb for ledningen omlægges.

Document key: c1be8d4e-f41a-61bb-b97b-4ce04f26fead

Det fremgår endvidere af § 12, stk. 2, at såfremt der ikke kan opnås enighed mellem ledningsejer og By & Havn I/S om tilrettelæggelsen af arbejdet, kan transportministeren gennemføre arbejdet og kræve bestemte arbejder udført af ledningsejeren.

BIOFOS finder det bekymrende, at der hermed gives mulighed for, at andre kan udføre arbejde på vores anlæg, at ministeren kan gennemtvinge bestemte arbejder, og at indgrebet afhænger af, om parterne kan nå til enighed om, hvilke arbejder der skal udføres. Ministeren gives hermed meget vide beføjelser, som det er umuligt at overskue rækkevidden af.

Det må være en forudsætning, at de pålagte arbejder skal være nødvendige, fordi der ikke er mindre indgribende alternativer, og at omkostningerne og arbejdets omfang skal være proportionalt i forhold til det tilsigtede mål.

BIOFOS bemærker, at der findes andre løsninger end de, der er beskrevet i lovbemærkningerne. Løsninger, som er væsentligt mindre indgribende, og som ud fra en samlet betragtning kan være bedre. Det er derfor afgørende, at de i lovbemærkningerne og miljøkonsekvensrapportens beskrevne arbejder ikke på forhånd betragtes som nødvendige. Vores overvejelser i den sammenhæng er beskrevet nedenfor.

1.1. Uvished om Lynettens fremtidige placering samt øvrige nabo-projekter

Af flere årsager kan den i miljøkonsekvensrapporten beskrevne sikring og forlængelse af BIOFOS' udløbsledning fra Renseanlæg Lynetten (U1) være en tabt investering, og det bør derfor både ud fra en samfundsøkonomisk vurdering og hensynet til spildevandskunderne i hovedstadsområdet nøje overvejes om og i givet fald, hvornår arbejderne skal udføres.

Først og fremmest er det ikke besluttet, at Renseanlæg Lynetten skal flytte til en ny lokalitet. BIOFOS har i 2020 gennemført en bredt forankret proces om en analyse af fremtidig placering af renseanlæggene i hovedstadsområdet. Fem scenarier har indgået i analysen, og fire af scenarierne indebærer en flytning af Renseanlæg Lynetten. Analysens resultater mv. er endnu ikke behandlet af vores ejerkommuner. Vi forventer, at analysens resultater mv. offentliggøres som led i forslag om gennemførelse af afklaringsprojekter, der skal behandles og godkendes af BIOFOS´ ejerkommuner. Hvis Renseanlæg Lynetten flytter, giver det ikke mening at investere i omfattende ledningsarbejder på ledninger for derefter at nedlægge dem. Investeringen vil da være tabt.

Dernæst er der hensynet til den igangværende planlægning af Østlig Ringvej og metrobetjening af Lynetteholm. For begge projekter gælder det, at der er flere linjeføringer under overvejelse, og samtlige linjer krydser vores udløbsledning. Dette taler for at vente med arbejdet på udløbsledningen, til der er taget beslutning om linjeføringen af metro og Østlig Ringvej, så projekterne kan koordineres, og en investering ikke bliver større end højst nødvendigt, eller investeringen ikke er tabt helt eller delvist.

Endelig er BIOFOS bekendt med, at HOFOR har overvejelser om at omlægge HOFOR/Novafos' udløbsledning (U4). Et af de scenarier, der er i overvejelse, omhandler en omlægning af U4, så U4 ledes til rensning på Renseanlæg Lynetten og herfra til recipient gennem U1. Dette vil betyde, at kapaciteten i U1 skal øges, hvilket igen taler for at udskyde arbejder på U1, til der foreligger en afklaring omkring U4.

Document key: c1be8d4e-f41a-61bb-b97b-4ce04f26fead

BIOFOS finder, at der overordnet set er væsentlige fordele i at samtænke og koordinere de nævnte projekter.

1.2. Sikring og forlængelse af udløbsledningen U1
I bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at BIOFOS' udløbsledning U1 fra Renseanlæg Lynetten skal forlænges og forstærkes, inden halvøens østlige perimeter kan konstrueres, og der kan ske opfyldning med jord. Antagelsen er, at ledningen ikke kan holde til belastningen fra jorddækket. Dette bekræftes også af BIOFOS´ egne undersøgelser.

Det fremgår desuden af miljøkonsekvensrapporten, at ledningen skal forlænges med 500 meter. Forlængelsen skal ske på den udvendige side af perimeteren, da den eksisterende U1 når længere ud end perimeteren.

BIOFOS har estimeret, at omkostningerne til sikring og forlængelse af U1 og overløbsbygværk samt omlægning af el-forsyningen, der også ligger på havbunden under Lynetteholm, bliver i størrelsesordenen 0,5 mia. kr. Der er således tale om betydelige ekstraordinære investeringer. Hertil skal lægges andre ledningsejeres omkostninger. Det er derfor relevant at vurdere om, arbejdet er nødvendigt ud fra en samfundsøkonomisk vinkel, og hvorvidt omkostningen står i rimeligt forhold til det tilsigtede mål.

Forlængelsen af vores udløbsledning U1 med 500 meter er ikke nødvendig for anlæggelsen af Lynetteholm. Forlængelsen begrundes med hensynet til badevandskvaliteten på østsiden af Lynetteholm. Forlængelsen er derfor først relevant, når badestranden er etableret muligvis først fra 2035. Under alle omstændigheder bør en forlængelse af U1, som er et stort og bekosteligt anlægsprojekt, afvente en beslutning om Renseanlæg Lynettens fremtidige placering.

I stedet for at forstærke U1, så den kan holde til jordpåfyldningen, kan ledningen relativt simpelt sikres midlertidigt ved at friholde ledningstraceet for opfyldning, fx ved at afskærme ledningen for opfyld og etablere faste transportveje hen over ledningen, når der skal fyldes op i Fase 2-depotet.

Hvis Renseanlæg Lynetten flytter væk fra Refshaleøen, vil ejendommen tidligst kunne fraflyttes omkring 12 til 15 år efter en sådan beslutning er taget, da der skal stå et nyt renseanlæg klar på en ny lokalitet. I denne periode skal U1 være i funktion. Herefter kan vores udløbsledning nedlægges, og By & Havn kan fylde traceet op og disponere over arealet.

BIOFOS er ikke enig i, at de i bemærkningerne beskrevne arbejder på udløbsledningen U1 er nødvendige. BIOFOS´ vurdering er, at hensynet til proportionalitet og samfundsøkonomien bør medføre, at beslutningen om, hvilke arbejder der skal udføres på udløbsledningen, afventer en afklaring af Renseanlæg Lynettens fremtidige placering og de nærliggende projekter om de andre ledninger på havbunden, metro og Østlig Ringvej.

1.3. Fremtidig sikring af udløbsledningen U1
Hvis Renseanlæg Lynetten forbliver på Refshaleøen, kan det – når beslutning herom er taget – overvejes, om den nuværende ledning skal forstærkes og forlænges, eller om der skal anlægges en helt ny ledning med en anden placering.

Hvis Renseanlæg Lynetten bliver liggende, forudsætter BIOFOS, at vores adkomst til ledningen i forbindelse med vedligehold og reparationer sikres. Af hensyn til den fremtidige

Document key: c1be8d4e-f41a-61bb-b97b-4ce04f26fead

forsyningssikkerhed vil det være en væsentlig samfundsmæssig interesse at friholde traceet inklusive respektafstand til byggeri og beplantning og lignende ved en deklaration eller lignende, og BIOFOS foreslår, at dette skrives ind i loven.

1.4. Øvrige ledninger
Særlige forhold, fx ved længerevarende strømudfald, kan nødvendiggøre brugen af det kystnære nødoverløb, der efter etablering af Lynetteholm perimeteren vil være beliggende inden for Lynetteholm-dæmningen.

Ifølge tidsplanen skal perimeteren færdiggøres i 2025, hvilket betyder, at et eventuelt nødoverløb vil ledes ud i inddæmningen. Hvis der skal findes løsninger på nødoverløbet af hensyn til By & Havns arbejder, må omkostningerne være BIOFOS uvedkommende.

2. Finansiering
Det fremgår af § 11, at arbejder på ledninger betales af ledningsejeren. De berørte ledninger ligger overvejende på søterritoriet. Ministeriet vurderer i bemærkningerne, at reglerne om gæsteprincippet for ledninger på land kan overføres til søterritoriet.

BIOFOS er ikke enig i ministeriets vurdering. BIOFOS' udløbsledning U1 er anlagt sidst i 1970'erne efter datidens regler. Det har aldrig været på tale eller muligt at sikre en arealmæssig rettighed på søterritoriet og at stille krav om dokumentation for, at der mod vederlag er opnået en arealmæssig rettighed på søterritoriet svarende til praksis på land, er derfor helt urimeligt. BIOFOS vurderer således, at gæsteprincippet ikke kan overføres til søterritoriet.

BIOFOS anerkender, at staten har højhedsret over søterritoriet, men finder det juridisk betænkeligt, at staten bruger denne råderet til at påføre spildevandskunderne i BIOFOS en omkostning, der er dem helt uvedkommende, og som spildevandskunderne ikke har nytte af. Det betyder, at borgere i hovedstadsområdet påtvinges en medfinansiering af en kystsikring og en byudvikling, som ikke kommer dem til gode. Det er ikke rimeligt, og BIOFOS mener derfor ikke, at arbejder på ledninger afledt af anlægsprojektet Lynetteholm skal betales af BIOFOS.

3. Ekspropriation
Det fremgår af § 14, stk. 1, at Transportministeren bemyndiges til for Udviklingsselskabet By & Havn I/S ved ekspropriation at erhverve de arealer og rettigheder, der er nødvendige for gennemførelse og drift af anlægsprojektet nævnt i § 1. Det fremgår, at ekspropriationen skal være nødvendig, og at det almindelige proportionalitetsprincip skal være opfyldt.

Der er ikke noget i materialet, der indikerer, at det for anlæggelsen af Lynetteholm er nødvendigt at erhverve arealer eller rettigheder på arealer, der tilhører BIOFOS. Det er vigtigt for BIOFOS, vores drift og fortsatte udvikling af en moderne spildevandsvirksomhed, at vi kan planlægge og disponere over vores ejendom i vished om, hvad vi har af arealer at råde over. For ikke at skabe en unødvendig usikkerhed herom og om forsyningssikkerheden for spildevandskunderne i hovedstadsområdet bør BIOFOS' areal på Refshaleøen undtages fra bestemmelsen.

En hjemmel til ekspropriation medfører desuden en usikkerhed, der kan påvirke ejendommens værdi og medvirke til at forringe de fremtidige salgsbetingelser eller endda forhindre et muligt salg, og dermed forhindre en flytning af Renseanlæg Lynetten til en anden lokalitet. Dette understreger yderligere vigtigheden af at undtage BIOFOS' areal fra bestemmelsen.

Document key: c1be8d4e-f41a-61bb-b97b-4ce04f26fead

4. Fravigelse af anden lovgivning
BIOFOS antager, at lovforslagets kapitel 3 om fravigelse af anden lovgivning ikke omfatter tilladelser til en eventuel ændret udledning fra Renseanlæg Lynetten. BIOFOS finder det ikke betryggende at basere udledningen fra landets største renseanlæg på en fravigelse af lovgivningen.

Det er BIOFOS' klare vurdering, at der ved en forlængelse af U1-udløbsledningen fra Renseanlæg Lynetten skal indhentes en ny udledningstilladelse, og at anlægsarbejdet er VVM-pligtigt. Forud for udarbejdelsen af en ny udledningstilladelse skal der også udarbejdes et tillæg til spildevandsplanen i Københavns Kommune, hvilket kræver en politisk proces og godkendelse. Det er BIOFOS' erfaring, at udarbejdelsen af et tillæg til spildevandsplanen og myndighedsbehandlingen af en udledningstilladelse kan tage adskillige år. BIOFOS må derfor tage forbehold for den tidsplan for arbejdet om tilpasning af udløbsledningerne, som By & Havn har præsenteret i forbindelse med miljøkonsekvensrapporten.

Som nævnt ovenfor i afsnit 1.2. bør forlængelsen af U1 afvente en afklaring af nærliggende projekter og er muligvis først relevant fra 2035. Til den tid vil det ikke længere være sagligt at lægge miljøkonsekvensrapportens vurderinger til grund, idet disse vil være forældede, hvorfor det må antages, at Københavns Kommune vil kræve et nyt ansøgningsmateriale.

5. Sammenfatning
BIOFOS' bemærkninger til lovforslaget kan sammenfattes som følger:

- Sikring af BIOFOS' udløbsledning U1 skal afvente beslutning om og koordinering med projekterne U4, metro, Østlig Ringvej og Renseanlæg Lynettens fremtidige placering.
- Omkostninger vedrørende renseanlægget og tilhørende ledningsanlæg, som er en konsekvens af anlæggelse af Lynetteholm, er spildevandskunderne uvedkommende og bør derfor ikke afholdes af BIOFOS.
- Forlængelse af U1 bør foretages på baggrund af en tilladelse efter miljøbeskyttelsesloven i forbindelse med åbning af badestrand på den østlige side af Lynetteholm og ikke ved en dispensation.
- Ledningstraceet for udløbsledningen U1 sikres ved deklaration eller lignende.
- BIOFOS' ejendom på Refshaleøen bør undtages fra ekspropriationsbestemmelsen.

Kontaktperson i BIOFOS er Plan- og projektchef Dan Fredskov, e-mail: dfr@biofos.dk, tlf. 5136 9011.

Med venlig hilsen

Leo Larsen
Leo Larsen
Bestyrelsesformand

Henrik Rasmussen
Henrik Rasmussen
Næstformand og
Borgmester i Vallensbæk Kommune

Underskrifterne i dette dokument er juridisk bindende. Dokumentet er blevet underskrevet ved hjælp af IntraNote Signing. Underskrivernes identitet er blevet registreret, og underskriverne står opført nedenfor.

Med min underskrift bekræfter jeg indhold og datoer i dette dokument

Leo Larsen
ID: 2c57e43e-1da9-2c53-9d57-652398960e56
Dato: 2021-02-10 15:17 (UTC)

Leo Larsen

Henrik Rasmussen
ID: 7313a210-1999-71b3-acad-c2bf740f4d51
Dato: 2021-02-11 13:59 (UTC)

Henrik Rasmussen

Dette dokument er blevet underskrevet ved hjælp af IntraNote Signing. Underskrifterne beviser, at dokumentet er blevet sikret og valideret ved hjælp af den matematiske firkantværdi fra det oprindelige dokument. Dokumentet er blokeret for ændringer og tidsstemplet med et certifikat fra en godkendt tredjepart. Alle kryptografiske underskriftsbeviser er vedhæftet denne PDF-fil i tilfælde af, at den skal valideres på et senere tidspunkt.

Novafos
Blokken 9
3460 Birkerød

44 20 80 00
www.novafos.dk
novafos@novafos.dk

CVR-nr. 31 88 49 93

Transport- og Boligministeriet

Fremsendt via mail til:
arp@trm.dk
trm@trm.dk

12-02-2021
Side 1 | 1

S21-0104
D21-044179

Høringssvar anlægslov Lynetteholmen

Novafos har gennemgået materialet til Forslag til Lov om anlæg af Lynetteholm på høringsportalen.dk, og vores kommentarer fremgår af det følgende.

Novafos' bemærkninger til lovforslaget kan sammenfattes som følger:

- Finansiering af nødvendige ledningsarbejder på søterritoriet bør pålægges bygherre ud fra gældende ret
- At Transportministeren kan gennemføre bestemte arbejder, fordi ledningsejer og bygherre ikke kan blive enige, vurderes ikke at stemme overens med de økonomiske rammer og principper som forsyningsselskaberne er underlagt

Ledningsarbejder

Det fremgår af lovforslagets § 11, stk.1, at arbejder på ledninger i området, hvor anlægsprojektet i § 1 skal gennemføres, betales af ledningsejer.

Det fremgår ikke af lovforslaget hvilke konkrete ledningsarbejder, der skal udføres, men i bemærkningerne er det beskrevet, at BIOFOS' udløbsledning fra renseanlægget Lynetten (U1) skal forlænges og forstærkes, at et nødoverløb for ledningen omlægges samt at en udløbsledning fra Levantkaj (U4) skal forlænges.

U4-spildevandsledningen sikrer, at overløb af regnvandsopblandet spildevand kan ledes væk fra de indre havne og dermed ikke forringer badevandskvaliteten i havnebadene. Udløbsledningen ejes i fællesskab af HOFOR og Novafos, og den håndterer spildevand fra bl.a. Gentofte, Gladsaxe, Frederiksberg og Københavns Kommuner. Omkostninger til forlængelse af ledningen er indledende vurderet at udgøre omkring 50-100 mio. kr.

Novafos har også en ejerandel i U1-udløbsledningen (samt nødoverløb) fra Renseanlæg Lynetten gennem vores delvise ejerskab af BIOFOS A/S. Omkostninger til arbejderne med Lynettens udløbsledninger er vurderet at udgøre omkring 500 mio. kr.

Novafos

Finansiering

Novafos finder det helt urimeligt, at man med lovforslaget vil pålægge spildevandskunderne i bl.a. HOFOR og Novafos en omkostning for noget, som de hverken har andel i eller nytte af. Spildevandskunderne vil hermed uden nogen saglig begrundelse blive påtvunget en medfinansiering af kystsikring og byudvikling i Københavns Kommune.

Det følger af lovforslagets § 11, at "*Arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor anlægsprojektet nævnt i § 1 skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af Udviklingsselskabet By og Havn I/S under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren*."

Det følger af bemærkningerne til lovforslaget, at forslaget til § 11 er baseret på en antagelse om, at gæsteprincippet, der gælder for ledninger placeret i vejarealer (vejlovens gæsteprincip) og på private ejendomsarealer (det ulovbestemte gæsteprincip) også finder anvendelse for ledninger beliggende på søterritoriet. Antagelsen er ikke baseret på nogen egentlig juridisk argumentation.

Det fremgår desuden af bemærkningerne, at der ikke findes retspraksis, der støtter, at gæsteprincippet skulle finde anvendelse på søterritoriet.

Novafos er af den opfattelse, at antagelsen om, at gæsteprincippet finder anvendelse på søterritoriet, er forkert, og at forslaget til § 1 derfor hviler på en forkert præmis.

Ifølge statens højhedsret over søterritoriet kræves der tilladelse ved etablering af faste anlæg, herunder ledningsanlæg på søterritoriet. Dette er bl.a. udmøntet i kystbeskyttelseslovens § 16 a. Alle ledninger på søterritoriet er således etableret efter tilladelse (en konkret forvaltningsakt) fra staten. De vilkår, som ledningen ligger på, og statens adgang til at kræve den flyttet beror på vilkårene for tilladelsen samt almindelige forvaltningsretlige principper, herunder principperne om tilbagekaldelse og ændring af begunstigende forvaltningsakter. Der er derimod intet grundlag for at inddrage en analogislutning fra hverken det vejretlige eller det ulovbestemte gæsteprincip i vurderingen.

De nærmere betingelser for anlæggelse af rørledninger, herunder spildevandsledninger på søterritoriet fremgår af Vejledning om udlægning af telekabler og visse rørledninger på søterritoriet.

Det fremgår af vejledningens afsnit XIII, at ejere af et anlæg på søterritoriet (herunder en spildevandsledning) "*forpligter sig til at vedligeholde det i god og forsvarlig stand og til for egen regning at fjerne anlægget med alt tilbehør fuldstændigt fra søterritoriet, hvis det ikke længere benyttes, hvis det ødelægges og ikke straks istandsættes, eller hvis forholdene i øvrigt efter Kystdirektoratets eller Trafikministeriets skøn gør det nødvendigt*."
Kun i de nævnte situationer kan staten kræve ledningen fjernet vederlagsfrit. Der fremgår intet om, hvornår ledninger kan kræves flyttet. Der er ikke tale om et frit skøn til at kræve ledningen flyttet eller fjernet. Det skal som minimum være "nødvendigt". Der må således skulle være tale om væsentlige statslige interesser, som vejer tungere end hensynet til den pågældende ledningsejer. Dette omfatter efter Novafos' opfattelse ikke opfyldning af en del af søterritoriet til brug for anlæg af et kommunalt byudviklingsprojekt.

Dette understøttes af Kystdirektoratets eget administrationsgrundlag for søterritoriet, hvoraf følgende fremgår om opfyldning og inddæmningsprojekter:
"5.2.4. Opfyldning og inddæmning
Projektet skal placeres, så det ikke er til hinder eller gene for allerede etablerede anlæg, såsom broer og fortøjningsanlæg mv. Der skal tages hensyn til afstand til andre anlæg og aktiviteter, herunder overholdelse af afstandsrestriktioner. Placering af projektet må således ikke ske inden for en 200 m radius af kabel- og rørledninger uden samtykke fra kabel- eller ledningsejeren."

Administrationsgrundlaget udtrykker, hvad der er gældende ret på området. Gældende ret er således, at nye anlæg, herunder nye opfyldninger, skal respektere eksisterende anlæg og ledninger og må ikke placeres inden for en 200 m radius af kabel- og rørledninger uden samtykke fra ledningsejeren.

Beskrivelsen af gæsteprincippet som gældende ret i forhold til ledninger på søterritoriet er derfor som nævnt forkert, og bestemmelsen i § 11 hviler derfor på et urigtigt grundlag. § 11 indebærer således i den foreslåede form et indgreb i eksisterende ledningsejeres rettigheder.

Lovforslaget bør derfor revideres, så det korrekt afspejler, hvad der er gældende ret. Novafos forventer på den baggrund, at omkostninger til flytning af ledninger indregnes som en udgift til bygherre i anlægsloven.

Da der desuden er meddelt tilladelse for placeringen af U4-spildevandsledningen inden for området omfattet af lovforslaget, skal det bemærkes, at den rettighed, der er indeholdt i tilladelsen, er omfattet af begrebet ”ejendom” efter grundlovens § 73, og derfor alene kan afstås mod fuldstændig erstatning.”

<u>Enighed om tilrettelæggelse af de nødvendige arbejder</u>
Af § 12, stk. 2 fremgår det, at hvis der ikke kan opnås enighed mellem ledningsejer og By & Havn I/S om tilrettelæggelsen af arbejdet, kan Transportministeren gennemføre arbejdet og kræve bestemte arbejder udført af ledningsejeren.

Novafos finder det meget bekymrende, at der hermed gives mulighed for, at andre kan udføre arbejde på vores anlæg, at ministeren kan gennemtvinge bestemte arbejder, og at indgrebet afhænger af, om parterne kan nå til enighed om hvilke arbejder, der skal udføres. Ministeren gives hermed meget vide beføjelser, som det er umuligt at overskue rækkevidden af. Novafos mener ikke, at det harmonerer med en forsvarlig og effektiv forvaltning af vore kunders penge.

<u>Tidsplan</u>
Af lovens §12 fremgår det, at By & Havn så tidligt som muligt skal drøfte det nødenvendige arbejde med ledningsejeren for at kunne tilrettelægge det på hensigtsmæssig vis.

Anlægsloven indeholder ingen tidsrammer for den nødvendige omlægning af ledninger på søterritoriet, men en omlægning inden 2025 som angivet i Miljøkonsekvensrapporten vil ikke være mulig at efterkomme. Planlægning, indhentning af myndighedstilladelser –

herunder formodentlig en miljøkonsekvensvurdering af de nye ledninger – samt anlægsarbejde forventes tidligst at være afsluttet i 2028.

Kontaktperson fra Novafos er Kommunekoordinator Arne Kristensen, e-mail: ark@novafos.dk, tlf. 4420 8135.

Venlig hilsen

Carsten Nystrup
Adm. Direktør

44 20 80 01
cny@novafos.dk

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Lasse Rungholm (lr@seaplanes.dk)
Titel: Lynetteholm - Høringssvar, vandflyveren
Sendt: 12-02-2021 12:21
Bilag: Lynetteholm OPS område.png;

TRM

Vedrørende Lynetteholm - VVM Høringssvar

Med henvisning til lovforslaget om anlæg af Lynetteholmen skal jeg herved fremsende høringssvar fra

1. NORDIC Seaplanes Invest ApS, der er koncessionshaver på vandflyvepladsen i Københavns havn.

2. NORDIC Seaplanes A/S, der chartrer de fly, der opererer til og fra vandflyvepladserne.

Baggrund
Vandflyene er langt den hurtigste transportform mellem landets to største byer med en samlet transporttid i luften på i gennemsnit 42 minutter og en samlet rejsetid på under en time. Der er uden corona planlagt 16 flyvninger om dagen i højsæsonen – 8 hver vej – med 2 fly. I København lægges der til ved flydebroen ved Nordre Toldbod. Nr. 1 på kortet herunder.

Vandlyet er reelt den eneste offentligt tilgængelige transportform mellem Aarhus og København, hvor det er muligt at tage til den anden by, holde møder og nå hjem igen til familien indenfor normal arbejdstid. Andre transportformer tager fra 2,5 time (SAS), 3-3,5 timer (tog) 3-5 timer (bil eller bus) hver vej.

Flyene vil i et normalt driftsår uden corona blive benyttet af 20-25.000 passagerer primært erhvervsfolk. Vandflyet bruges også i stor stil af borgere i Storkøbenhavn til meget populære sight seeing ture over hovedstaden. Turene flyves 2-5 gange om ugen i sommerhalvåret. Derudover flyves charterflyvninger efter behov.

Vandflyene har eksisteret i Danmark i over 5 år nu, og de er meget populære aktiver for hovedstaden og helt unikke. De er utvivlsomt landets mest fotograferede flyvemaskiner og er en attraktion, hver gang de er i København. Ingen andre steder i Europa flyves der kommercielt med vandfly af denne type eller med ruteflyvning, og det er meget attraktivt for passagererne, der nødigt vil undvære denne hurtige mulighed i fremtiden.

Der er investeret godt 80 mio. kroner i fly og materiel og flyvepladserne. Der beskæftiges ca. 25 personer.

Vi er aktivt involveret i udvikling af elfly, som vil være helt oplagt til denne rute og andre små distancer, men der er flere år til, det kan realiseres.

Nyt område
Uanset at miljøkonsekvensrapporten konkluderer, at konsekvensen for vandflyene bliver moderat, vil jeg tillade mig at stille spørgsmålstegn ved, om det rent faktisk bliver muligt at fortsætte driften med vandflyene, medmindre det bliver godkendt at operere mere vest for Trekroner, da der vil være et forventeligt større behov herfor og specielt men ikke kun i anlægsfasen jf. nedenfor.

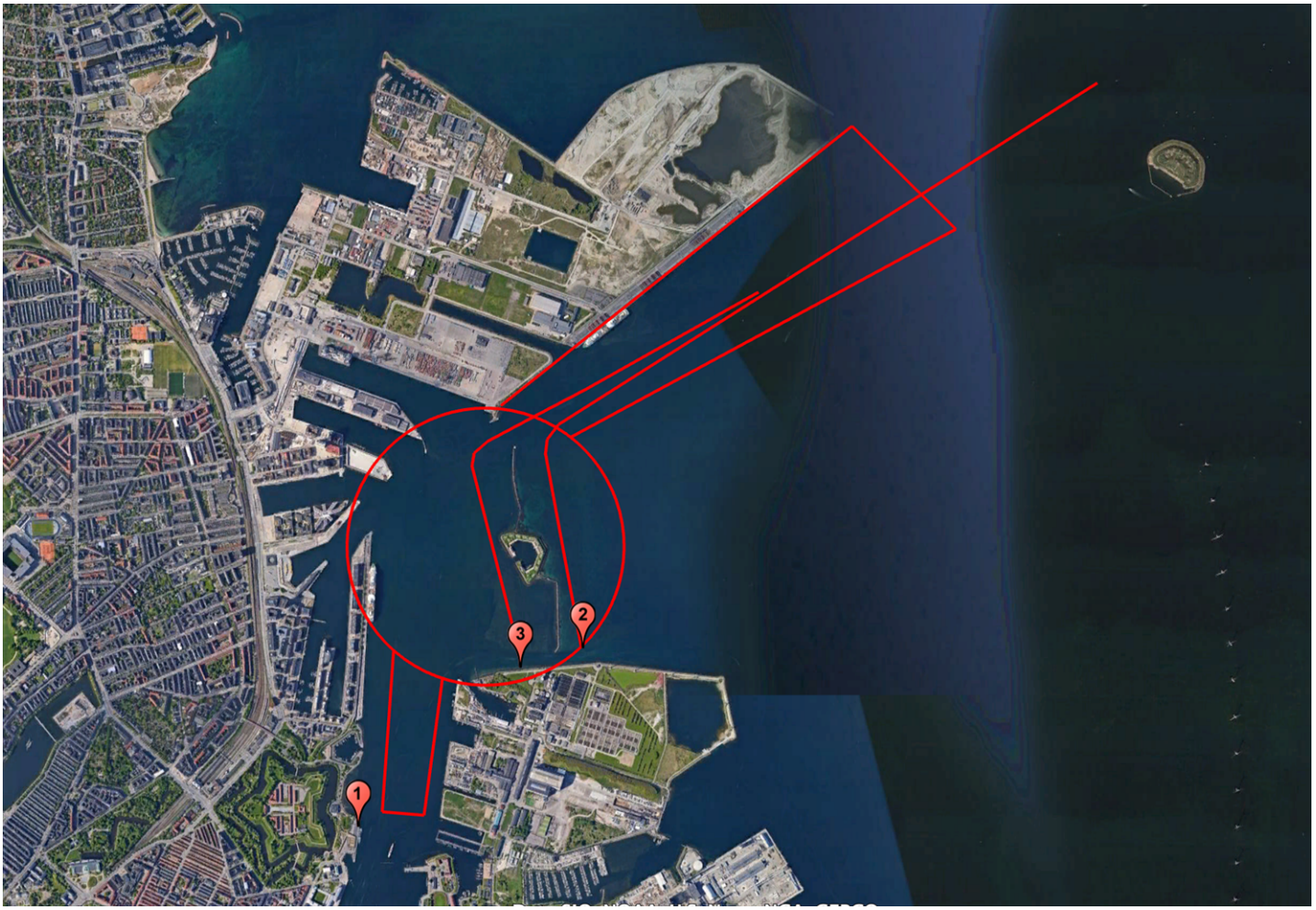
Der er mulighed for at tillade dette i lovudkastets § 8, der så at sige giver hjemmel til at "overrule" miljøbeskyttelsesloven i forhold til kapitel 5 virksomheder som os.

Det er nævnt i lovudkastets § 10 og i bemærkningerne til lovudkastets § 10 jf. at en tilbagekaldelse af vores tilladelse til at bruge vandet vil eller kan være et ekspropriativt indgreb, da dette også gælder rettighedshavere. Vandflyet er endda nævnt direkte i bemærkningerne.

Det er i alles interesse, at det bliver mere klart formuleret, hvis det overhovedet er muligt.

For os er det ikke et spørgsmål om at sejle ud og ind af havnen og ud i Øresund som for alle andre. For os er det det vigtigste at flyene kan starte og lande på roligt vand, primært mod vinden eller i sidevind og helst ikke hen imod store hindringer som skorstene, vindmøller og antenner m.v. som på Lynetten. Den fremherskende vind er fra vest sydvest, så i dag starter vi oftest mod nord nordvest fra kanten af Lynetteløbet udenfor Trekroner. Start fra nr. 2 på kortet herunder. Vi skal også kunne starte på roligt vand, når det blæser fra øst. Er vinden fra syd lander og starter vi generelt mod syd med et venstredrej ud over Øresund. Det bliver endnu mere problematisk, når Lynetteholm bliver færdigbygget, hvis det overhovedet vil kunne lade sig gøre.

Der vil ifølge materialet fra By & Havn være en masse blød trafik i området mellem Trekroner og Lynetteholm, så det vil sandsynligvis være sikkerhedsmæssigt **nødvendigt at kunne starte og lande med vandflyet i hele området med Kronløbet, vandet rundt om Trekroner og sydpå mod Nordre Toldbod, som illustreret med de med rødt indtegnede kasser og cirkel på kortet.**



Dette bør skrives ind i loven som en afgørende forudsætning for fortsat kontinuerlig drift af vandflyet og SPECIELT men ikke kun under anlægsfasen, hvor der løbende vil være ændringer i området, der vil kræve en vis fleksibilitet.

Det bør skrives ind i loven i § 8 eller § 10 eller i hvert fald i bemærkningerne til § 8 eller § 10. Det kunne være således:

Nuværende udkast: § 8. *Transportministeren kan fastsætte regler om forurening og gener fra anlægsprojektet nævnt i § 1. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om egenkontrol og om tilsyn og håndhævelse, herunder at afgørelser om tilsyn og håndhævelse af regler fastsat efter denne bestemmelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.*
Stk. 2. Miljøbeskyttelsesloven og regler udstedt og afgørelser truffet i medfør heraf finder ikke anvendelse på forurening og gener fra de dele af anlægsprojektet, der omfattes af regler udstedt efter stk. 1.

Foreslået nyt udkast: § 8. *Transportministeren kan fastsætte regler om forurening og gener fra anlægsprojektet nævnt i § 1* ***herunder forurening og gener i forhold til ændrede tilladelser efter § 10****. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om egenkontrol og om tilsyn og håndhævelse, herunder at afgørelser om tilsyn og håndhævelse af regler fastsat efter denne bestemmelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.*
Stk. 2. Miljøbeskyttelsesloven og regler udstedt og afgørelser truffet i medfør heraf finder ikke anvendelse på forurening og gener fra de dele af anlægsprojektet, der omfattes af regler udstedt efter stk. 1.

Afsnit i nuværende udkast til bemærkninger til § 8*: Det er bl.a. på baggrund af Udviklingsselskabet By & Havn I/S miljøkonsekvensrapporter for projektet ministeriets umiddelbare vurdering, at der formentlig ikke vil opstå sager, hvor anvendelsen af bestemmelsen vil være nødvendig. Bestemmelsen er imidlertid medtaget i det tilfælde, at der skulle opstå en situation, hvor hensynet til at hindre en forsinkelse af projektet eller fordyrelse vægter højt, og der derfor bliver behov for at fastsætte særlige regler for projektet.*

Afsnit i foreslået udkast til bemærkninger til § 8*: Det er bl.a. på baggrund af Udviklingsselskabet By & Havn I/S miljøkonsekvensrapporter for projektet ministeriets umiddelbare vurdering, at der formentlig ikke vil opstå sager, hvor anvendelsen af bestemmelsen vil være nødvendig. Bestemmelsen er imidlertid medtaget i det tilfælde, at der skulle opstå en situation, hvor hensynet til at hindre en forsinkelse af projektet eller fordyrelse vægter højt, og der derfor bliver behov for at fastsætte særlige regler for projektet.* ***Det kunne være en ændring af vandflyets tilladelse til at operere i området jfr. lovudkastets § 10.***

Nuværende udkast: § 10. *Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Kystdirektoratet kan helt eller delvis tilbagekalde tilladelser, såfremt tilladelsen tillader anvendelse af området, hvor Lynetteholm anlægges, og det er nødvendigt af hensyn til anlægsprojektet nævnt i § 1.*
Stk. 2. Udgør tilbagekaldelsen, jf. stk. 1, et ekspropriativt indgreb, ydes fuldstændig erstatning til den berørte. Sager herom behandles efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.
Stk. 3. Udviklingsselskabet By & Havn I/S afholder alle omkostninger.

Foreslået nyt udkast: § 10. *Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Kystdirektoratet kan helt eller delvis tilbagekalde* ***eller ændre*** *tilladelser, såfremt tilladelsen tillader anvendelse af området, hvor Lynetteholm anlægges, og det er nødvendigt af hensyn til anlægsprojektet nævnt i § 1.*

*Stk. 2. Udgør tilbagekaldelsen **eller ændringen,** jf. stk. 1, et ekspropriativt indgreb, ydes fuldstændig erstatning til den berørte. Sager herom behandles efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.*
Stk. 3. Udviklingsselskabet By & Havn I/S afholder alle omkostninger.

Det vil i øvrigt generelt give en god miljømæssig fordel med mindre taxitid, hvis der opereres mere vest for Trekroner og længere mod syd.

Landinger støjer meget lidt, da de udføres med motorerne i tomgang. Hvis der landes vest for Trekroner og eventuelt tættere på flydebroen ved Nordre Toldbod, nr. 1 på kortet, altså længere mod syd, spares der omkring 4-5-6 minutters taxitid for hver landing. Det er på årsbasis ca. 10.000 minutter eller ca. **165 timers sejltid**. Der bruges ca. 120 liter brændstof i timen ved taxisejlads. Der spares altså ca. 20.000 liter jetbrændstof p.a., og det reducerer selvfølgelig både støj, udledning og lugt, og det gør hele turen de minutter hurtigere.

Der har været ganske få klager igennem de sidste 5 år, hvilket kommunens Teknik og Miljøforvaltning kan bekræfte, og de få klager, der har været, er primært fra nogle få beboere på Langelinje, og dette tiltag vil fjerne størstedelen af de klager ved at eliminere en stor del af taxitiden. Og det er bare i forbindelse med den stort set støjfri landing. Sikkerhedsmæssigt er det problemfrit. Det kan demonstreres til enhver tid.

Starter støjer mere og kan med fordel laves så langt væk fra beboelse som muligt.

Arealet øst for Trekroner mellem Trekroner og Lynetteholm i fremtiden **kan** formodentligt bruges som forudsat af By & Havn, men det er afhængigt af anden trafik, og det er specielt usikkert, hvordan anlægsfasen vil forløbe. Dog er det oplyst, at Lynetteløbet lukker, og **hvis ikke molerne samtidigt er fjernet, vil det stort set umuliggøre flyvning, medmindre vi kan starte indenfor molerne fra nr. 3. på kortet eller i den modsatte retning. Det bør derfor være en mulighed for os, der nævnes direkte i loven eller i bemærkningerne, så det undgås, at det skal være et diskussionspunkt efterfølgende.**

Vi kan IKKE bare altid sejle ud af Kronløbet og starte mod nordøst, da vi skal starte mod vinden eller i sidevind og hen mod et areal, hvor der er forholdsvist hindringsfrit og med udflyvning mod øst og ikke ind over byen. Det vil derfor altså som nu oftest være nødvendigt at starte fra den sydlige del, hvor Lynetteløbet er i dag og så starte mod nord med et drej ud mod nordøst. Det er dog afhængigt af vinden. Der kan være behov for at starte og lande den anden vej også. Det er de 2 røde linjer øst og vest for Trekroner på kortet ovenfor, angivet som nr. 2 og 3. Når molerne er væk, og nedramningen er på plads, vil der være roligt vand overalt, og så kan vi nok starte øst for Trekroner stort set hver gang men igen afhængigt af anden trafik. Det vil så igen oftest være linje nr. 2. men problematisk ved sydlig vind.

Hvorfor er det sådan?
I modsætning til en almindelig flyveplads med en fast startbane skal piloterne på vandfly forud for den enkelte start eller landing beslutte, hvor det er sikkerhedsmæssigt bedst at bruge vandet til lige netop for den aktuelle start eller landing. Sikkerhed fremfor alt.

Flyets start- og landingsbane på vandet (kaldet linje) kan således ikke normalt lægges fast men er afhængig af mange forskellige faktorer herunder for eksempel vindretningen (primært op mod vinden), bølger, anden trafik på vandet (skibe og både, surfere, kajakker m.v.) fiskebøjer og sømærker, sol, regn, skyer, sigtbarhed, bebyggelse og arten af bebyggelse (bolig eller erhverv i forhold til støj), hindringer som antenner og kraner og skorstene og anden lufttrafik.

Med alt dette foran sig vurderer piloterne på basis af deres erfaring, hvor det er sikkert at bruge vandet lige netop på det tidspunkt. Det kan ikke gøres på andre måder, medmindre der fast kan benyttes et større areal i læ bag moler. Det kunne være vest for Trekroner, sådan som arealet bruges i dag, når der er for store bølger øst for Trekroner. Der er mindre end 2-300 m til forskel på at starte udenfor og indenfor, så det burde være muligt at lave det til en valgfri metode i hvert fald i anlægsfasen. Se de 2 røde linjer øst og vest for Trekroner på kortet ovenfor. Nr. 2 og 3 anvendt mod nord eller mod syd.

Fly laver støj. For at minimere støjgenerne er der lavet et ind-og udflyvningsmønster med accept fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, TBST, og Københavns kommune, Teknik & Miljøforvaltningen, Byens Anvendelse. Dette mønster er indarbejdet i Miljøgodkendelsen og indsat nederst. Flyvemønsteret skal overholdes for at overholde de nuværende begrænsninger, og der rapporteres hvert år til kommunen med antallet af flyvninger, og hvor der er fløjet.

Som det fremgår vil det formodentligt være overordentligt vanskeligt at overholde de begrænsninger, der er aftalt og godkendt, når der kommer beboelse på Lynetteholmen, selvom der kan flyves ind og ud over Kronløbet. Men det kan justeres efter realiteterne, når byggeriet skrider frem, og hvis der er vilje, er det sandsynligvis stadigt muligt at få det til at virke.

Der bør derfor i fællesskab på sigt sikres, at arealer mod vest og nordvest på Lynetteholmen ikke bliver arealer, der qua deres status vil medføre en begrænsning af vores erhvervsaktiviteter i forhold til støjgrænser.

Konklusion
Det bør skrives ind i loven eller i bemærkningerne, som en absolut afgørende forudsætning for fortsat kontinuerlig drift af vandflyet specielt men ikke kun under anlægsfasen, at vandflyene kan og må starte og lande vest for Trekroner og i de markerede områder på kortet ovenfor, når det er påkrævet, og altså uanset de begrænsninger, der er i miljøgodkendelsen i dag. Alternativet er nok, at vi ellers må indstille driften, hvilket bringer §10 ind i billedet.

Med venlig hilsen / Best regards
NORDIC Seaplanes A/S / NORDIC Seaplanes Invest ApS

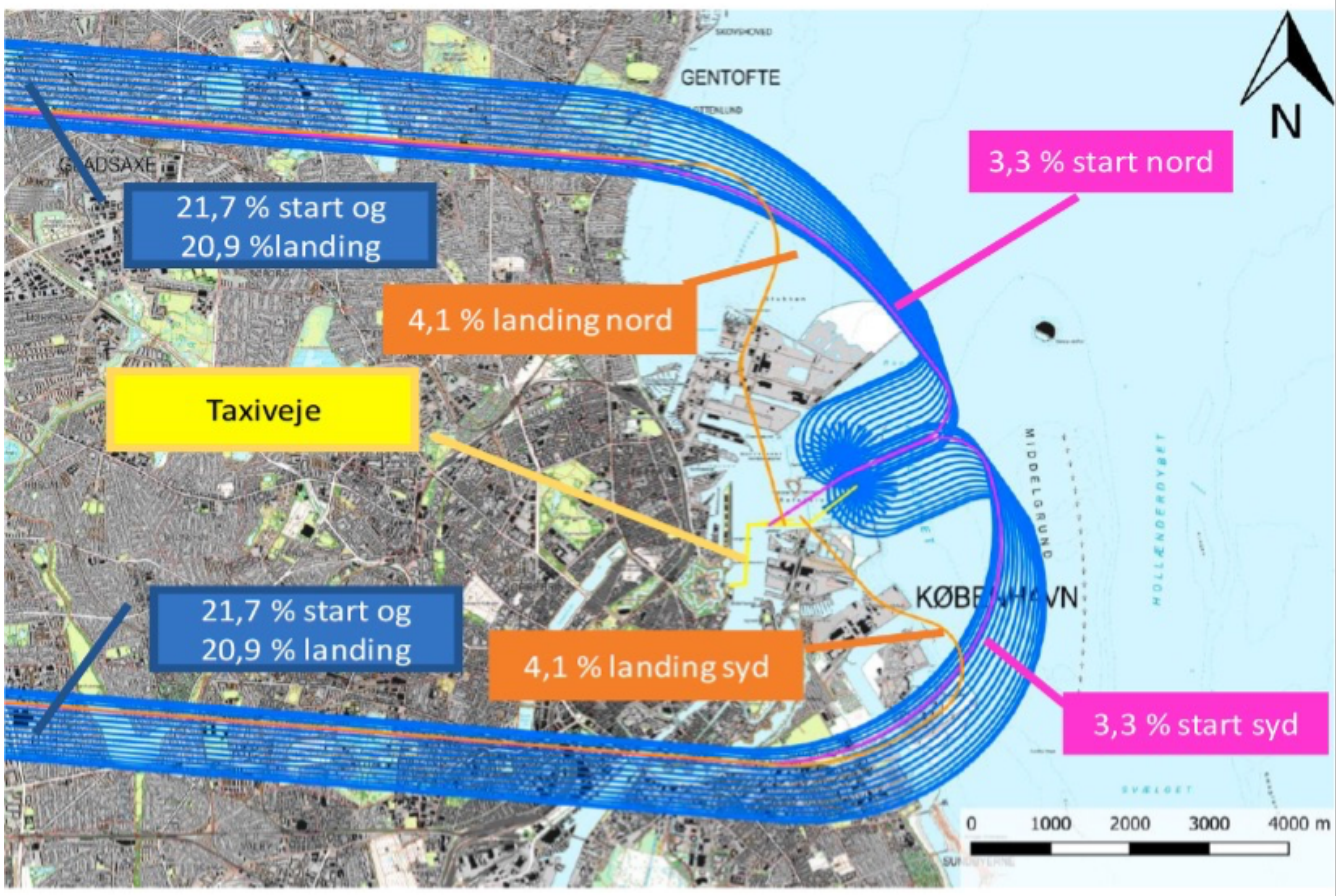
Lasse Rungholm

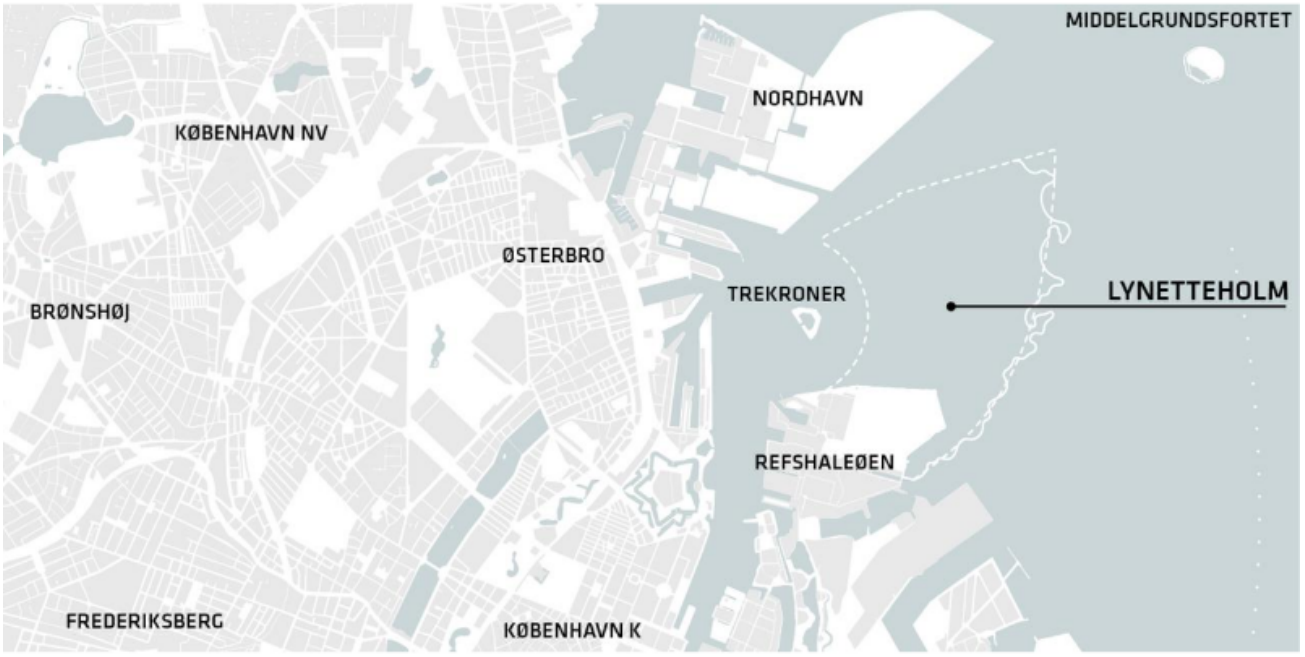
lr@seaplanes.dk
+45 20 93 86 33

Østhavnsvej 37
8000 Aarhus C
www.seaplanes.dk

100% CO2-NEUTRALT – Hurtigst og grønnest. #45shadesofgreen

fly@seaplanes.dk
+45 70 20 00 60




MIDDELGRUNDSFORTET
NORDHAVN
KØBENHAVN NV
ØSTERBRO
TREKRONER
LYNETTEHOLM
BRØNSHØJ
REFSHALEØEN
FREDERIKSBERG
KØBENHAVN K

Kommentarer til forslag til Lov om anlæg af Lynetteholm

Cyklistforbundet på Frederiksberg har følgende kommentarer til det fremsendte forslag:

(Høringssvar bedes sendt til arp@trm.dk og trm@trm.dk.)

Etableringer af Lynetteholm har fire formål:

1) Mindske trængsel og forbedrer infrastruktur – Metrolinje og vejforbindelse reducerer trængslen i byen

2) Deponi af overskudsjord – Plads til overskudsjord fra byggeri og anlæg i København

3) Stormflodssikring. Beskytter København mod stormflod fra nord

4) Dæmpe prisudviklingen på boligmarkedet – Lynetteholm, Kløverparken og Refshaleøen skaber plads til ca. 50.000 indbyggere.

Projektet indebærer desuden etablering af Østre Ringvej.

Cyklistforbundet er enige i behovet for at mindske trængsel og forbedre infrastruktur, men al erfaring viser at etablering / udvidelse af motorveje el.lign. meget hurtigt skaber mere biltrafik.

Der er planer om en helt ny bydel med såvel bolig- som rekreative områder, og hvis denne omkostningsfulde plan skal gennemføres, bør der i en helt anden grad sættes visionære krav til miljø og byindretning. Her en enestående chance for at gå visionært til værks og gå foran for vise at indretning af byer og tilgang til fritidsaktiviteter kan foregå på en klima- og miljørigtig måde med begrænset biltrafik. Det forudsætter, at den kollektive transport (metro og bus), cykeladgang til forskellige formål (pendlerruter og familieruter), og cykelmedtagning i den kollektive transport samt øvrige tiltag, der bidrager til at etablere levende, bæredygtige, menneskevenlige områder, prioriteres, jf. Københavns Kommuneplan 2019 om visionen om en storby for mennesker, med bæredygtige byløsninger.

Der skal efter planen de næste mange år transporteres enorme mængder jord, og Cyklistforbundet opfordrer til, at denne transport foregår via søvejen. Transport i lastbiler vil ud over den store miljøpåvirkning fra store lastbiler i byen betyde en stor sikkerhedsrisiko for byen cyklister.

På vegne af Cyklistforbundet på Frederiksberg

Jette Gotsche, formand

Vagtelvej 15, 3.tv.

2000 Frederikberg

Radius

Høringssvar fremsendt til
arp@trm.dk og trm@trm.dk

Radius Elnet A/S
Teknikerbyen 25
2830 Virum

Tlf. 70 20 48 00

www.radiuselnet.dk
Cvr-nr. 29 91 54 58

Høringssvar i forbindelse med Høring vedrørende forslag til lov om anlæg af Lynetteholm

11. februar 2021

Vores ref. memaj

memaj@radiuselnet.dk
Tlf. +45 30327447

Radius Elnet A/S (i det følgende Radius) har via Dansk Ledingsejerforum modtaget forslag til lov om anlæg af Lynetteholm i høring.

Radius kan endvidere oplyse, at Radius har fremsendt høringssvar i forbindelse med den offentlige høring af Miljøkonsekvensrapport vedrørende etablering af Lynetteholm, hvor der var frist for høringssvar den 25. januar 2021.

Radius' høringssvar til forslag til lov om anlæg af Lynetteholm vil således dels være en gentagelse af det høringssvar Radius allerede har fremsendt, og dels giver det fremsendte forslag til lov om anlæg af Lynetteholm anledning til selvstændige bemærkninger.

Radius har således fundet det relevant at afgive høringssvar, primært for at gøre opmærksom på, at der i anlægsprojektet synes at være forudsat udførsel af ledningsarbejder, det ikke er muligt at gennemføre i praksis.

Det er således ikke tydeligt for Radius, om der i anlægsprojektet er taget behørigt hensyn, til de forhold der gør sig gældende for Radius' ejendom og anlæg, der er placeret i, og på, de arealer, der berøres af anlægsprojektet.

Det område som anlægsprojektet for Lynetteholm berører, har historisk været et område, hvor store og vitale forsyningsanlæg er blevet placeret. Disse forsyningsanlæg er alle bundet sammen af et forsyningsnet bestående af ledninger, kabler og rør. Forsyningsanlæggene og de tilhørende forsyningsnet indgår alle som vitale dele i den forsyning, der er af Københavnsområdet af blandt andet el.

Mange af de føromtalte forsyningsanlæg har en teknisk sammenhæng, og adskillelsen af de ejermæssige forhold, herunder også ved udmatrikulering af arealer, er sket løbende over en længere årrække. Dette har blandt andet betydet, at de forsyningsnet der er etableret i området, er etableret uden der har været fokus på at stedfæste anlæggenes mere præcise geografiske placering.

Hovedkontor:
Hovedgaden 36
4520 Svinninge,

Når der samtidig henses til mængden af ledninger, kabler og rør, vil en lokalisering af anlæggene være forbundet med en betydelig arbejdsindsats, ligesom det flere steder vil være yderst vanskeligt at udføre i praksis.

Mange el-kabler er etableret i tracéer, hvor der ligger en større mængde kabler i samme forløb – et ledningstracé. En lokalisering af eksempelvis et el-kabel i et sådant ledningstracé, vil ofte medføre at samtlige kabler i tracéet, af sikkerhedsmæssige årsager skal afbrydes midlertidigt. Det vil i sagens natur påvirke et meget stort forsyningsområde, og dermed mange kunder. Lokaliseringen vil derfor være forbundet med en omfattende og tidskrævende planlægning, der endvidere vil skulle koordineres med øvrige arbejder i forsyningsnettet, således at forsyningen af el så vidt muligt kan opretholdes.

Etablering af en adgangsvej over Kraftværkshalvøen

I lovforslaget er det beskrevet at der skal etableres en adgangsvej over Kraftværkshalvøen, øst om Amager Ressourcecenter. Det har ikke umiddelbart været muligt for Radius at lokalisere den præcise placering af denne adgangsvej, men Radius har fra HOFOR fået tilsendt et kort, udarbejdet af COWI den 17. november 2020, der angiver 3 mulige skitserede adgangsveje. Hvor den ene mulighed er placeret på en ejendom ejet af Radius.

Radius ejer ejendommen beliggende matr. 551 Amagerbros Kvarter, København, og har sammen med Energinet tinglyst en servitut, for tilstedeværelsen af kabler på matr. 544 Amagerbros Kvarter, København.

Radius anvender ejendommen som hovedtransformerstation, sammen med Energinet og HOFOR, og ejendommen indgår således som en vital del af elforsyningen af København.

I arealerne udenfor den på ejendommen placerede bygning, er der et betydeligt antal kabler og forsyningsledninger, der er tilsluttet de tekniske anlæg placeret i bygningen på ejendommen. Mængden af kabler er så betydelig, at en flytning af kablernes placering, ikke kan anses for at være en mulighed.

Radius og Energinet vil have behov for, til enhver tid at kunne udføre kabelarbejder, der forudsætter opgravninger af arealet, eksempelvis i en akut opstået driftssituation, i forbindelse med etablering af yderligere forsyning til København og/eller ved almindelige drifts- og vedligeholdelsesopgaver. Sådanne arbejder kan være længerevarende, og dermed vil arealet i den periode være spærret omkring opgravningen og i arbejdsområdet omkring opgravningen.

Herudover er opbygningen af arealet over kablerne udført på en måde, hvor opgravning kan foregå uden betydelige omkostninger, hvorfor arealerne alene kan anvendes som trafik og p-areal for en begrænset trafik af almindelige personbiler.

Det vil i henhold til ovenstående derfor ikke være muligt at anvende arealerne på Radius' ejendom, eller naboejendommen (matr.nr 544) til den betydelige og tunge trafik, der vil være tale om, i forbindelse med anlæggelsen af Lynetteholm, eller som permanent adgangsvej i området.

Det synes samtidig relevant at nævne, at Radius overfor planmyndighederne ved Københavns Kommune siden 2010 har gjort opmærksom på de forhold, som Radius også i forbindelse med nærværende høringssvar finder det relevant at nævne. Radius har således fremsendt flere høringssvar i forbindelse med vedtagelsen af lokalplan 464 Kraftværkshalvøen, samt efterfølgende tillæg. Radius vil være indstillet på at fremlægge de fremsendte høringssvar såfremt dette ønskes.

Bemærkninger til lovforslagets §§11-13

Det fremgår af lovforslaget, at udgangspunktet for omkostningsfordelingen, i forbindelse med nødvendige ledningsarbejder, der afstedkommes af anlægsprojektet, skal baseres på det såkaldte "gæsteprincip". Der er i lovforslagets bemærkninger redegjort for indholdet af den retspraksis, der de seneste år er udviklet indenfor dette retsområde. Det er imidlertid Radius' synspunkt i denne sag, at en henvisning til "gæsteprincippet" vil være en forsimplet fremstilling af de udfordringer der reelt vil være tale om.

Som nævnt ovenfor har Radius, og en række andre ejere af forsyningsnet og forsyningsanlæg, en betydelig mængde af anlæg i de arealer, der berøres af anlægsprojektet. Det vil dermed være forbundet med en betydelig konsekvens for forsyningssikkerheden, såfremt der skal udføres arbejder i arealer, der i dag anvendes som forsyningstracéer til et stort antal kabler, ledninger og rør.

Såfremt den omtalte adgangsvej placeres over et eksisterende ledningstracé, vil der skulle udføres anlægsarbejder i nærheden af højspændingskabler. Et sådant arbejde vil, som ethvert andet arbejde der udføres tæt på højspændingsledninger, kræve en sikkerhedsafbrydelse af kablerne i ledningstracéet. Henset til den mængde kabler, der dermed skal afbrydes på samme tid, kan det ikke anses for at være en mulighed, at udføre så store afbrydelser af el-nettet, som der dermed vil være behov for.

Såfremt man i stedet forestiller sig en situation, hvor adgangsvejen etableres et sted, hvor det vil være nødvendigt at flytte placeringen af et ledningstracé, vil det ligeledes kræve en afbrydelse af kablerne i ledningstracéet i forbindelse med at de flyttes. Kablerne vil således skulle klippes over, og nye ledningsstykker skal indsættes med muffer på de eksisterende kabler. Udover afbrydelse af det kabel der arbejdes på, vil udførsel af arbejderne ligeledes kræve sikkerhedsafbrydelser af de øvrige kabler i ledningstracéet. Dermed kan denne løsning heller ikke anses for at være mulig at udføre, jf. det ovenfor anførte om omfanget af en sådan afbrydelse.

Hvis det enkelte steder vurderes at være teknisk muligt, at udføre en flytning af et enkelt eller få kabler, skal der endvidere tages højde for vanskeligheden ved, at finde alternative føringsveje til de kabler der måtte kræves flyttet.

Sammenholdes de vanskeligheder der er beskrevet ovenfor, med den vidtgående rettighed der gives i lovforslaget til, at transportministeren kan kræve bestemte ledningsarbejder udført, for at tilgodese tidsplanen for anlægsprojektet, synes lovforslaget ikke behørigt at tage hensyn til den samfundsopgave ledningsejerne varetager og er forpligtet til at udføre under henvisning til deres sektorlovgivning, for Radius' vedkommende i Elforsyningsloven.

Umiddelbart vil det være nærliggende at tænke sig, at der kan opstå en situation, hvor der vil være konkurrerende ekspropriationshensyn, idet Radius, ligesom anlægsmyndigheden, kan opnå ekspropriationsbeføjelse jf. Elsikkerhedslovens § 27.

I lovforslagets generelle bemærkninger afsnit 3.5.1 henvises til dommen UfR 2019.464 H – dommen om prøvegravninger i Frederikssundsvej. Det er Radius' vurdering at fremstillingen af denne dom, ligeledes er forsimplet i forhold til den kompleksitet der gør sig gældende for forholdende på Kraftværkshalvøen. Radius vil således stille sig tvivlende overfor, om den dom der henvises til, reelt beskriver den retstilstand, der må anses for at være gældende i de arealer, der berøres af anlægsprojektet. Hertil kommer vanskeligheden ved at udføre en lokalisering, idet dette vil kræve en sikkerhedsafbrydelse af de kabler, der er i nærheden af det område, hvor lokaliseringsarbejderne udføres. Radius har allerede redegjort for de udfordringer, som sikkerhedsafbrydelser vil udgøre for forsyningssikkerheden.

<u>Øvrige bemærkninger</u>

I lovforslagets generelle bemærkninger afsnit 3.5.1.2 samt 3.5.2 beskrives ledninger på søterritoriet samt de overvejelser Transport og Boligministeriet i den forbindelse har gjort sig om retsstillingen. Som det fremgår bygger overvejelserne ikke på lovgivning eller retspraksis på området, men ministeriet har alligevel valgt at komme med en beskrivelse, der vel nærmest kan betegnes som et partsindlæg.

Radius kan ikke umiddelbart tiltræde de overvejelser ministeriet gør sig om ledninger i søterritoriet, idet de faktiske forhold for ledninger i sådanne arealer er markant forskellige fra de forhold, der må anses for at gøre sig gældende i arealer på landjorden.

Bemærkningerne til lovforslaget anfører en markant udvidelse af anvendelsen af det retsprincip, der sædvanligvis omtales som "gæsteprincippet", uden der er juridiske holdepunkter for en sådan udvidelse, eller det i øvrigt fremgår af bemærkningerne, at der er tale om en udvidelse.

Det kan i den forbindelse nævnes at indholdet af ”gæsteprincippet” fortsat er under afklaring, og at der netop i januar er afsagt to domme i to forskellige sager i Vestre Landsret om dette emne.

Radius kan hertil oplyse, at Radius ejer de kabelsystemer, der forbinder vindmølleparken ved Middelgrunden med anlæggene på Amagerværket. HOFOR ejer vindmølleparken sammen med Middelgrundens vindmøllelaug. HOFOR har for nyligt offentliggjort, at der skal ske en renovering af vindmølleparken. Det er ikke helt klart for Radius, hvor en dæmning til den planlagte kørevej forventes etableret, men Radius vil henstille til, at der i forbindelse med planlægningen heraf, tages hensyn til disse kablers nuværende tilstedeværelse.

I lovforslagets § 13 fremgår det at tvister om erstatning for ledningsarbejder skal fastsættes af ekspropriationskommisionen i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Det er Radius’ forståelse at dette indebærer at ledningsejeren dermed skal opnå en fuldstændig erstatning ved indgrebet, hvormed ledningsejeren skal stilles som om ekspropriationen ikke var sket. Med andre ord skal ledningsejeren skadesløsholdes for enhver omkostning forbundet med de ledningsarbejder anlægsprojektet nødvendiggør. Dette svarer umiddelbart til den retsstilling der er i dag.

I bemærkningerne til § 13 i lovforslaget fremgår det imidlertid at ” *Erstatningen kan helt bortfalde, hvis indgrebet skønnes at medføre større fordele for ejeren end det tab, der påføres ejeren ved foranstaltningen.*” Det fremgår ikke andre steder i lovforslaget, hvad der skulle lægges til grund ved et sådant skøn, eller hvem der skal udføre dette skøn.

Det er Radius’ umiddelbare vurdering, at et bortfald af erstatning på baggrund af et skøn er uhjemlet og dermed ikke er i overensstemmelse med den erstatning Radius er berettiget til jf. de almindelige ekspropriationsregler, hvor Radius har ret til fuldstændig erstatning.

<u>Sammenfatning</u>
Med baggrund i ovenstående bemærkninger finder Radius det fremsendte lovforslag yderst bekymrende i forhold til Radius’ varetagelse af de forpligtelser Radius har i henhold til Elforsyningsloven. Der synes ikke i lovforslaget at være taget behørigt hensyn til den udfordring, og dermed den nuværende anvendelse af de arealer, der berøreres af anlægsprojektet, og hvorledes disse arealer har været anvendt gennem en meget lang årrække.

Anlæggelsen af Lynetteholm er et yderst kompliceret anlægsprojekt, der involverer varetagelsen og sikringen af mange samfundshensyn. Radius deltager meget gerne i en nærmere afklaring af, hvilke muligheder der kan være for at udføre de arbejder, der i den forbindelse er nødvendige. Det er imidlertid væsentligt for Radius at understrege, at der kan være arbejder, det ikke er

teknisk muligt at udføre, selvom de vurderes at være nødvendige i forhold til anlægsprojektet.

Radius vil samtidig opfordre til, at anlægsmyndigheden forholder sig til den særlige status, som Kraftværkshalvøen må anses for at have i forhold til tilstedeværelsen af forsyningsanlæg og -ledninger.

Med venlig hilsen
Radius

Mette-Marie Joensen
Lead Legal Counsel

SKANSKA

Transport- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K
arp@trm.dk og trm@trm.dk

Dato: 11-02-2021

Høringssvar vedrørende forslag til lov om anlæg af Lynetteholm

Hermed fremsendes høringssvar vedrørende lov om anlæg af Lynetteholm, som Skanska har læst med interesse.

Skanska har gennem en årrække været en aktiv del af byudviklingen i København, og har også en stor interesse i at bidrage til at udvikle det nordøstlige Amager i de kommende år.

Skanska ejer en del af Kløverkvarteret (tidl. Kløverparken) på ca. 285.000 m2, som er beliggende tæt på det område, hvor Lynetteholm påtænkes etableret.

Skanska mener, at udviklingen af Lynetteholm hænger tæt sammen med byudviklingen af hele Østhavnen. Skanska har udarbejdet vision for Kløverkvarteret der også er indgivet som høringssvar til Kommuneplan 19. I denne foreslår Skanska en byudvikling med afsæt i FNs 17 verdensmål og vil derfor gerne indgå i et tæt samspil med de relevante statslige og kommunale myndigheder og andre relevante parter om en sådan udvikling.

Skanska har i den forbindelse allerede afgivet høringssvar til miljøkonsekvensrapporten vedr. adgangsveje til jordtransporterne til opfyld af Lynetteholm, og er glade for, at der heri lægges op til en løsning, som i meget begrænset grad vil gå ud over byudviklingsmulighederne i det nordøstlige Amager.

Den videre proces
Skanska ser frem til fortsat at deltage i den videre proces med udvikling af Lynetteholm, adgangsveje til jordtransporter, Østlig Ringvej og metro, og håber på en god dialog med såvel de statslige myndigheder som med Københavns Kommune. Vi står gerne til rådighed for uddybning af visionerne og planerne for Kløverkvarteret, samt en konkretisering af, hvordan Kløverkvarteret med fordel kan tænkes ind i den samlede byudvikling af Østhavnen og Lynetteholm.

Med venlig hilsen

Ib Kaa
Forretningsudviklingschef
Skanska Danmark A/S

Plan VS

Direkte tlf. 27 95 42 10

E-mail kfar@hofor.dk

Modtager: Transport- og Boligministeriet

Afsender: HOFOR A/S

KS af/dato: SVHA, CACR, CLHI, CHHA, NICH, NIER/09.02.2021, KIMK, MIAENG/11.02.21

Godkendt af/ dato: ACHO, ASKR, OAD/09.02.2021, JAEA, CHS, STBA/09.02.201

Version: 4.

HOFOR A/S: Høringssvar vedr. forslag til Lov om anlæg af Lynetteholm

Transport- og Boligministeriet har igangsat høringen vedr. forslag til Lov om anlæg af Lynetteholm.

Hermed fremsendes HOFORs bemærkninger til Lov om anlæg af Lynetteholm med henvisninger til den forudgående Lynetteholm Miljøkonsekvensrapport. Der fremsendes én samlet kommentering for alle de forsyningsselskaber, der administreres af HOFOR A/S.

Kommenteringen er udarbejdet som henvisninger til materialet på høringsportalen.dk.

Der er i nærværende høringssvar udarbejdet afsnit for de forsyninger, hvor der er identificeret udfordringer og særlige opmærksomhedspunkter.

Indhold

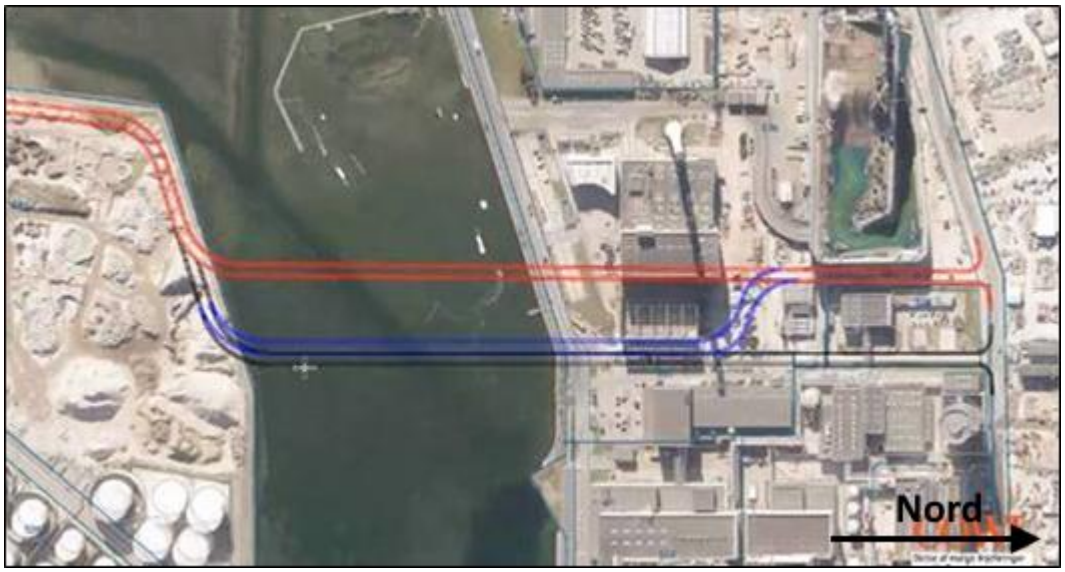
Infrastruktur ... 3
Jordkørselsvej langs Amagerværket ... 3
Forslag til alternativ vej til jordkørsel ... 4
Uhindret adgang til kraftværket ... 4
Transportforhold til Amagerværket ... 5
Fjernvarme hovedforsyningsledninger ... 5
Reservedelslager ... 6
Nyt varmelager ... 6
Terrorsikring af kraftværksområdet ... 6
Elforsyningen fra kraftværket ... 7
Skibstransport ... 8
Arealudvidelse på Kraftværkshalvøen ... 10
Andre udbygninger ud i Øresund ... 10
Udfordringer med følsom arealanvendelse ved Amagerværket ... 11
Spildevand ... 12
Bemærkninger til lovforslagets kapitel 5 ... 15
Drikkevand ... 17
Vind ... 17
Vindmøller på Lynetteholmen ... 17
Vindmøller på Middelgrunden ... 17
Vindmøller på Prøvestenen ... 18
Kommende vindmølleparker ... 18
Klapning ... 19
Areal ... 21
Inddragelse af HOFOR ... 22
Bilag vedlagt ... 22

Infrastruktur

HOFOR har en række forslag og ideer hvad angår den fremtidige tekniske infrastruktur på Lynetteholmen. Det drejer sig om fjernvarmeforsyningssystemer, spildevandsledninger og klimatilpasning, vandforsyning, varmepumpeanlæg til lokal fjernvarmeproduktion, fjernkøleanlæg, gasforsyning og traceer til tekniske anlæg m.m. HOFOR agter af byde disse forslag og ideer ind i den proces for planlægning af infrastruktur ("byplanmæssig foranalyse"), som er igangsat af Københavns Kommune, således at Lynetteholmen sikres en robust og bæredygtig forsyning.

Jordkørselsvej langs Amagerværket

I henhold til lovforslagets § 1, stk. 1, nr. 4, sammenholdt med lovforslagets bilag 1 udlægges der en adgangsvej mellem Prøvestenen og Refshaleøen via Kraftværkshalvøen. By & Havn har supplerende udarbejdet nedenstående vejforslag til kørsel af jord til Lynetteholmen, som en præcisering af det ikke-entydige oversigtskort med fremtidig jordkørselsvej over Prøvestenen til anlæg af Lynetteholmen. Disse forslag til jordkørselsveje indgår i miljøkonsekvensvurderingen.



Figur 1 - Vejforslag til kørsel af jord til Lynetteholm (Kortudsnittet er ikke orienteret mod nord. I venstre side af udsnittet ses Prøvestenen mens højre side viser Kraftværkshalvøen.

HOFORs kommentarer vedrører det sorte og blå vejforslag, som er de forslag, der påvirker driften af HOFORS kraftværk og tilhørende anlæg.

<u>HOFORs samlede vurdering er, at det ikke er muligt at placere en vej til jordkørsel ad det sorte og blå vejforslag.</u>

Forslag til alternativ vej til jordkørsel

Grundet de mange betydelige udfordringer ved det sorte og det blå vejforslag, er det HOFORs vurdering, at den eneste mulighed for vej til jordkørsel, af de muligheder som By & Havn har vist, er det vestligste (røde) forslag.

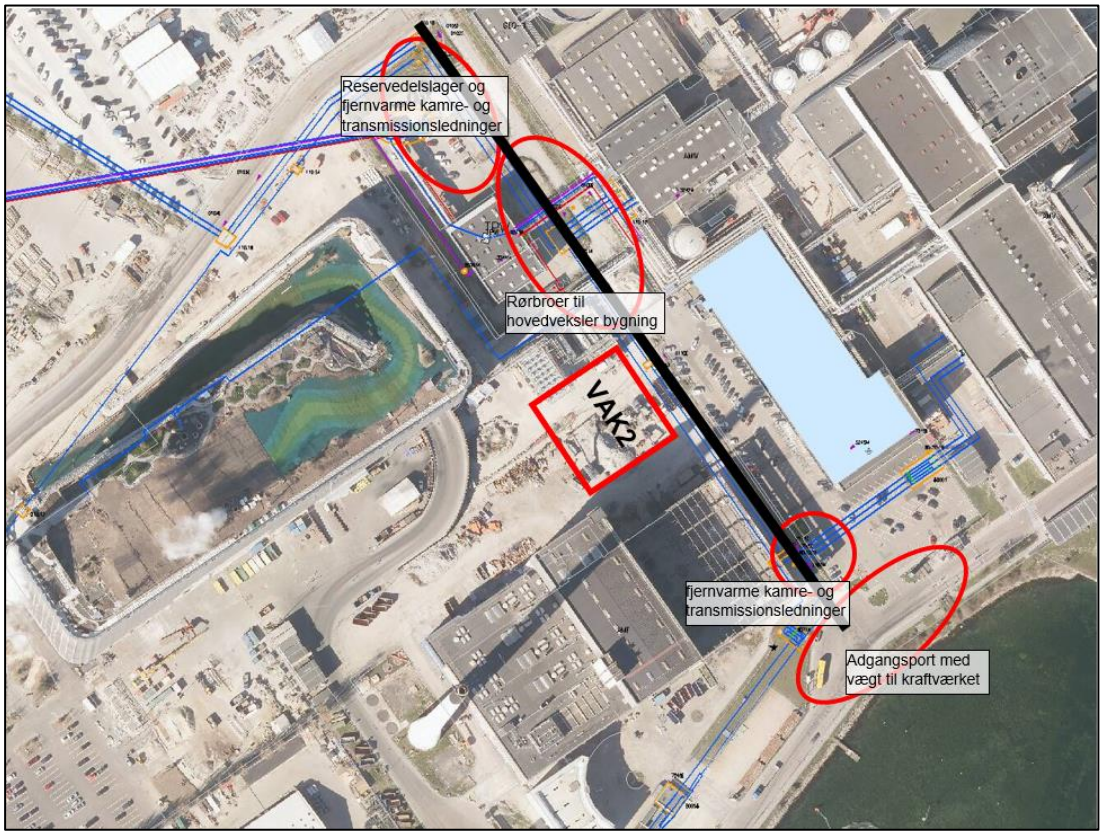
Eventuelt vil en vej yderligere mod vest, der flugter med indkørselsvejen som renovationsbilerne benytter til ARC, være endnu mere fordelagtig. Det skyldes, at denne mere vestlige løsning samtidig giver mulighed for at etablere et sorteringsanlæg ved Kraftværksvej på Københavns Kommunes arealer. Ved at vælge det røde vejforslag, vil man desuden undgå en lang række af udfordringerne med store forsyningskritiske anlæg og ledninger og medfølgende vanskeligheder med at gennemføre jordkørslerne pga. ledningsarbejder mv, som det sorte og blå vejforslag vil medføre.

Uhindret adgang til kraftværket

Helt overordnet skal der - uanset hvilken vejføring, der vælges - til enhver tid være uhindret kørsel til kraftværket. Dvs. ved etablering af krydsende trafik er det ikke muligt at lukke kraftværksvej, da der er behov for kørsel af leverancer og udrykningskørertøjer mv. Det er vurderingen, at det på denne baggrund ikke er muligt at opretholde ved det sorte og blå vejforslag.

Dertil kommer række af de væsentligste udfordringer ved det blå og sorte vejforslag, som uddybes i det følgende.

Flere af udfordringerne er skitseret på Figur 2.



Figur 2 - Kritiske udfordringer for Amagerværket.

Transportforhold til Amagerværket

Af hensyn til driften af kraftværket og varmeforsyningen af København er det afgørende, at der er tilstrækkelig med plads til, at der kan køre store lastbiler med bulkvarer som træpiller, sand og flyveaske mv. ind til Amagerværket. Det er nødvendigt, at der sikres plads til et opmarchområde for to ventede lastbiler samtidig med, at der kan foregå udvejning af lastbiler, som er på vej ud af kraftværket. Det kræver et vejareal på selve kraftværksvej på ca. 75 m i retning vest for indkørselsporten, se kortet med placering af adgangsport med vægt til kraftværket. Dette vurderes ikke at kunne lade sig gøre med det blå eller sorte vejforslag.

Det vil ligeledes medføre, at der ikke er tilstrækkelig P-pladser til de ansatte, håndværkere og andre erhvervsdrivende, der har ærinder på kraftværket. Disse vil i givet fald skulle parkere i vejkanterne langs Kraftværksvejs vestlige del, hvilket der ikke er plads til, og hvilket kan skabe farlige situationer midt mellem lastbiler med jordkørsel og dagrenovation til ARC.

Fjernvarme hovedforsyningsledninger

Jordkørselsvejen kan påvirke den samlede overførselskapacitet af fjernvarme fra kraftværkshalvøen, som forsyner den helt overvejende del af København samt kommunerne Gladsaxe, Gentofte, Frederiksberg og Tårnby med fjernvarme. Konkret drejer det sig om

CTRs hovedtransmissionsledninger (fire dobbelte ledningssystemer til hedtvand) og kamre, som er placeret direkte under det kommende sorte og blå vejforslag. Der er helt afgørende for fjernvarmeforsyningen af København mfl., at disse ledningsanlæg fortsat skal kunne fungere, driftes og renoveres, og jordkørslen må ikke forhindre eller begrænse adgangen til disse anlæg. Der henvises til CTR for en nøjere vurdering af risiko og omkostninger i forbindelse med de CTR-ejede anlæg.

Fjernvarmeforsyningen fra HOFOR af indre by, området ved Rigshospitalet, dele af Østerbro mv sker via to store rørbroer, der er placeret over det sorte vejforslag (se oversigtskortet). Disse rørbroer må ikke påvirkes af jordkørslen. Rørbroerne vil som minimum skulle påkørselssikres, og der skal udarbejdes et vejprojekt, der dokumenterer tilstrækkelig frihøjde, såfremt jordkørslen skal ske under rørbroerne. Alle rørarbejder vil desuden kun kunne udføres om sommeren, da fjernvarmeforsyningen herfra ikke kan undværes i fyringssæsonen. Omkostninger til ombygning af de to rørbroer skønnes overslagsmæssigt til 5-20 mio. kr.

Reservedelslager

Der er placeret et reservedelslager til maskindele mv til kraftværket (se oversigtskortet), i den nordligste del af området af det sorte vejforslag ved Vindmøllevej. Reservedelslageret er i brug til og med 2025. Der er på nuværende tidspunkt ikke mulighed for alternative placeringer.

Nyt varmelager

HOFOR har projekteret et nyt 50.000 m^3 stort varmelager ved siden af kraftværket, som led i målsætningerne om CO_2 neutralitet og en flerstrenget klimavenlig forsyningsstrategi. Varmelageret forventes bygget omkring 2022. Der er i den forbindelse indgået lejeaftale med Københavns Kommune om placeringen af varmelageret (VAK2 på oversigtskortet), der hvor det blå vejforslag er vist. Det blå vejforslag vil derfor ikke gøre det muligt at realisere etableringen af et nyt stort varmelager, der skal anvendes til at øge forsyningssikkerheden af varme til København.

Terrorsikring af kraftværksområdet

Hele kraftværksområdet er terrorsikret. Det sorte vejforslag vil kræve ændring af det terrorsikrede område. Ændringer i terrorsikringen vil kræve nærmere dialog med Energistyrelsen, der er myndighed på området, om hvilke tiltag, der er nødvendige ved en ændring af terrorsikringen.

Generelt gælder desuden, at der ikke kan gives adgang til byggeplads m.m. gennem kraftværkets sikrede område. Kraftværkets faciliteter kan ikke inddrages i projektplanlægningen.

Elforsyningen fra kraftværket

Amagerværket og København er helt afhængig af at den elektricitet, der produceres, kan afsættes til Københavnsområdet via Energinets otte 132 kV kabelsystemer, der alle er placeret i jorden direkte under det sorte og blå vejforslag.

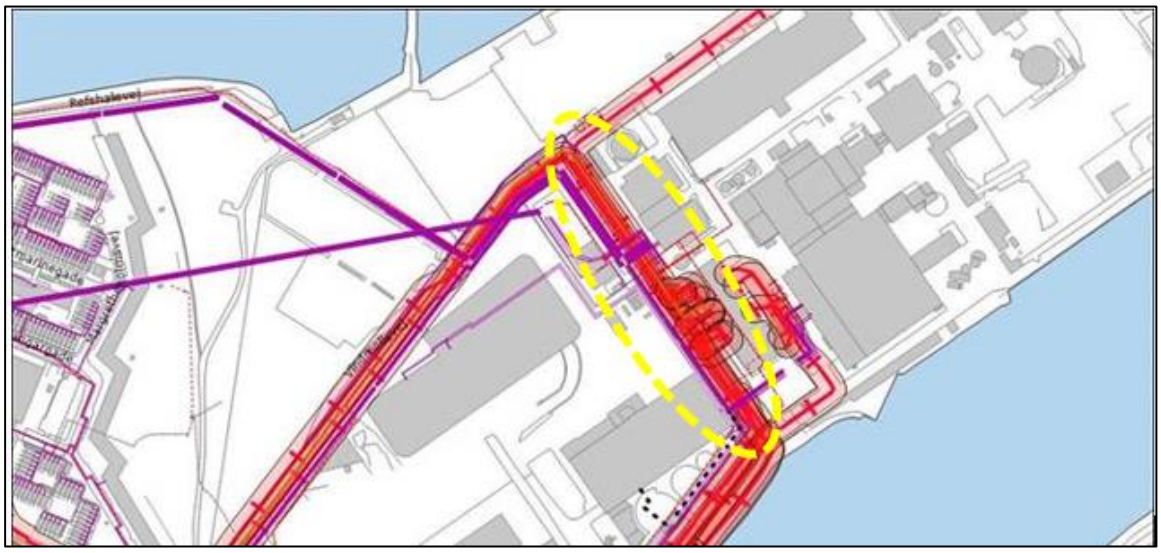
Der er tale om ældre, følsomme ledningssystemer, som dels ligger i hele parkeringsområdet vest for højspændingsbygningen, dels ligger i jorden ud mod vindmøllevej. Der er tinglyste deklarationer på højspændingsanlæg i jord, der giver Energinet adgang til at have ledningerne liggende og til at Energinet til enhver tid har adgang til ledningerne for reparationer, renovering og omlægning. Som følge af risikoen for skader på ledninger og de mulige konsekvenser for kraftværkets drift ved afbrydelser er hele området i dag underlagt en grænse for køretøjers totalvægt på 3,5 ton.

En afbrydelse af højspændingssystemerne til kraftværket vil i værste fald kunne føre til en fuldstændig nedlukning af værket med et dagligt tab af omsætning og dækningsbidrag på ca. 9 mio. kr./dag. henholdsvis ca. 6 mio. kr./dag. Som eksempel har HOFOR senest i varmesæsonen 2018/2019 måttet realisere et stort tab som følge af havari på ét af disse elkabler. Det medførte afbrydelse af elproduktionen på den ene kraftværksblok i en periode på nogle måneder og resulterede i et produktionstab på ca. 40 mio. kr. Derfor er det helt nødvendigt, at der til hver en tid kan opretholdes en stabil elforsyning fra kraftværket via Energinets kabler.

Afbrydelse af højspændingssystemerne til kraftværket kan også i værste fald medføre nedsat forsyningssikkerhed til de københavnske borgere.

Energinet har påbegyndt et stort renoveringsprojekt i området ved det blå og sorte vejforslag, der omfatter en total ombygning af koblingsanlæg, transformere, skinner m.m. inde i højspændingsbygningen, samt fornyelse, omlægning og splejsning på 132 kV ledningerne i jorden i området vest for højspændingsbygningen. Alle otte kabelsystemer skal føres ind i den renoverede højspændingsbygning på nye positioner, hvilket medfører opgravninger, omlægninger og splejsninger i store dele af området vest for højspændingsbygningen. Energinets renoveringsprojekt for kabler og højspændingsbygning løber frem til ca. 2027. Dette projekt vurderes at have afgørende betydning for HOFORs forsyning af el fra kraftværket og ind til København mv (for yderligere information henvises til Energinet).

Nedenfor kan ses en omtrentlig placering af de områder, som det drejer sig om mærkeret med gul cirkel (for yderligere præcisering henvises til Energinet).



Figur 3 - Omtrentlig placering af højspændingskabler (Energinet).

Skibstransport

HOFOR gør opmærksom på, at omlægningen af skibstrafikken (side 19) har konsekvenser, ikke bare som nævnt for skibe til Prøvestenen, men i høj grad også til Amagerværket, hvor der typisk anløber 3 til 10 skibe om ugen.

HOFOR ejer Amagerværket, som forsyner København med el og varme. Anlægget er defineret som forsyningskritisk. Driften af værkets kedelanlæg er afhængige af stadig tilførsel af brændsel i form af flis og træpiller, som transporteres til værket med skibe, der lægger til i havnen på kraftværkshalvøens sydside. Det er derfor nødvendigt at anlægget af Lynetteholm tilrettelægges på en måde, så skibstransporten til værkets havneanlæg på kraftværkshalvøen kan foregå uhindret.

Dette krav gælder under hele anlægsfasen og efterfølgende. Uden brændsel må anlæggene lukkes ned, hvorved fjernvarme- og kraftproduktion ophører, hvilket selvsagt er kritisk for København, men tillige for den samlede infrastruktur på el- og varmesiden.

Alle skibe til værket vil efter etableringen af Lynetteholmen skulle benytte Hollænderdybet, idet sejlads gennem Kongedybet vest om Middelgrunden ikke længere vil være mulig. Det indebærer, at skibe, der kommer nordfra, hvilket er knap halvdelen af de årlige skibstransporter til Amagerværket, får forlænget sejladsen med ca. 4 sømil. Ekstraomkostningerne hertil til fragt inklusive brændstof, tid og lods, udgør 70.000 til 150.000 kr. pr. år.

Langs Kraftværkshalvøens nordlige side har HOFOR også kajanlæg, som skal være uhindret tilgængelige under hele anlægsperioden. Denne kaj benyttes i mindre omfang, men er stadig

nødvendig til anløb af skibe med af hjælpestoffer, restprodukter, flydende og gasformige brændsler, flydende CO_2 m.m.

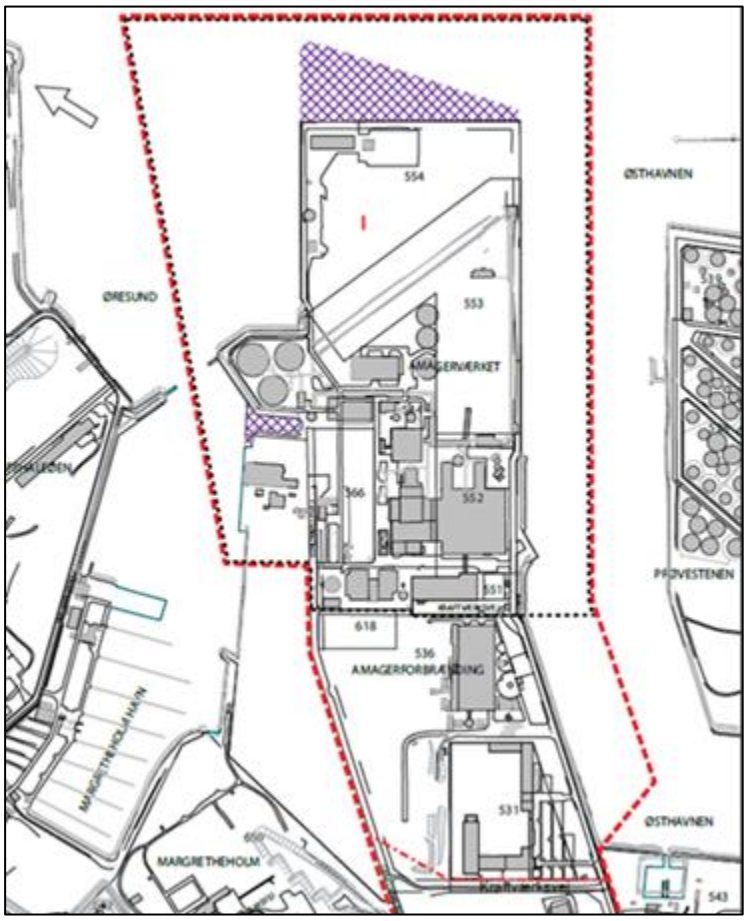
Når udbygningen nævnt nedenfor realiseres, vil yderligere en kaj mod øst blive etableret. Her vil gælde de samme forbehold.

Anlægsarbejder og selve Lynetteholmen må ikke mindske dybden i indsejlingen til Amagerværket. Amagerværket modtager for tiden fortrinsvis skibe med en dybgang på ca. 11 meter, men skibe med større dybgang må forventes, idet oversøiske transporter af træflis sker i stadigt større volumener. HOFOR bifalder derfor Anlægslovens fastlæggelse af en dybde på 12,6 meter (side 19) i området, men anbefaler også at muligheden for en dybgang på op til 15 meter undersøges nærmere.

Mht. sedimentaflejringer omkring Amagerværket ser det ifølge VVM'en ikke ud til, at der bliver markante udfordringer, som beskrevet i Lynetteholm Miljøkonsekvensrapportens side 17. HOFOR ønsker dog, at det sikres at sedimentspredningen fra etablering af Lynetteholmen ikke forårsager øget oprensningsbehov ved Amagerværkets havn, hvilket vil fordyre varmeomkostningen for HOFOR og dermed for varmeforbrugerne i København.

Arealudvidelse på Kraftværkshalvøen

HOFOR har i gældende lokalplan et område øst for den nuværende kraftværksgrund udlagt til udvidelser. Se skitse fra lokalplanen herunder:



Figur 4 - Fremtidig udvidelse af AMV's areal.

Etablering af Lynetteholmen må ikke forhindre eller umuliggøre udvidelsen, idet værket ikke realistisk kan udvide i andre retninger end mod vandsiden. En udvidelse af kraftværksgrunden kan meget vel blive relevant inden for en kortere årrække, idet værket allerede i dag har utilstrækkelig lagerkapacitet til brændsler og restprodukter. Dette behov opfyldes bedst og mest miljørigtigt i tæt nærhed til produktionsfaciliteterne.

Andre udbygninger ud i Øresund

Ovennævnte udvidelsesmulighed for kraftværksgrunden er optaget i gældende lokalplan, hvilket dog ikke må tages til udtryk for, at behovet for areal dermed er stillet. Behovet for at udvide ud i Øresund forventer HOFOR således kun bliver større, idet området ud for Kraftværkshalvøen er et oplagt sted at placere nye tekniske anlæg relateret til eksisterende aktiviteter på Kraftværkshalvøen. Således peger den politiske dagsorden i retning af

etableringen af teknologi, der yderligere kan reducere CO2-udledningen, f.eks. carbon capture anlæg og Power to X-anlæg.

Vi kan derfor ikke afvise, at behovet for udvidelse bliver større end skitseret i lokalplanen, hvorfor HOFOR ønsker en mere indgående drøftelse om de begrænsninger, som anlægget af Lynetteholmen kan give.

Udfordringer med følsom arealanvendelse ved Amagerværket

I henhold til Erhvervsstyrelsens oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægning, skal planlægningen sikre produktionsvirksomheders fortsatte drifts- og udviklingsmuligheder ved i tilstrækkeligt omfang at tage hensyn til produktionsvirksomheders vækst- og udviklingsmuligheder. Fokus for varetagelse af den nationale interesse anføres at være at sikre, at virksomhederne ikke risikerer at blive pålagt skærpede krav i forbindelse med revurdering af eksisterende miljøgodkendelse eller ved meddelelse af ny miljøgodkendelse.

Det betyder helt konkret, at støj- og luftforureningsbidragene fra Amagerværket kan afskære/begrænse muligheden for, at arealer på Lynetteholmen udlægges til følsom arealanvendelse. Baggrunden er, som skrevet ovenfor, at det skal sikres, at HOFOR har mulighed for at bibeholde og udvikle driften på AMV, så kraftvarmeforsyningen kan sikres. Følsom arealanvendelse er i hvert fald boliger, men det vil sandsynligvis også være udearealer, eksempelvis den planlagte strand, som vil ligge med retning mod AMV.

Den driftsmæssige tidperiode for AMV (altså hvor mange år AMV fortsat vil være i drift i sin nuværende form) har pt. ingen bagkant, og der kan derfor/vil sandsynligvis være tidsmæssig overlap med planerne for byudviklingen på Lynetteholmen og ovenstående risici.

Af projektbeskrivelsen i punkt 3.1.1.3 for de almindelige bemærkninger til lovforslaget fremgår det, at der for modtageanlægget etableres administrationsbygning i to etager med kontorarbejdspladser, frokoststue/mødelokale, køkken, toiletter, omklædnings- og baderum. HOFOR antager, at det i den forbindelse er konstateret, at anvendelsen kan ske, uden driften af Amagerværket må forventes at skulle vurderes op imod skærpede vilkår for maksimalt støj- og luftbidrag, og den nationale interesse i at sikre Amagerværkets udviklingsmuligheder således ikke er tilsidesat.

Spildevand

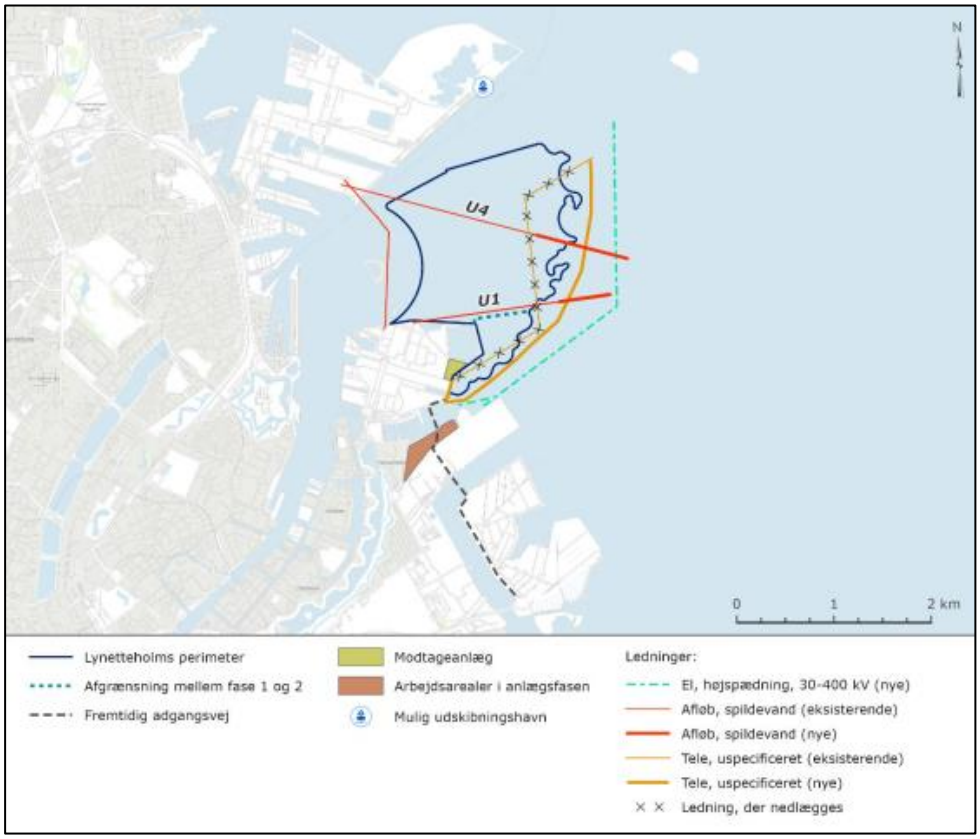
Det fremgår af punk 8.1 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget, at:

> *”Anlægsprojektet […] fremgår af lovforslagets § 1 og bilag 1-3 samt projektbeskrivelsen i lovforslagets almindelige bemærkninger. Anlægsprojektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet i miljøkonsekvensrapporten, herunder vurderingen af projektets indvirkning på Natura 2000-områder. […] Med Folketingets vedtagelse af anlægsloven bemyndiges Udviklingsselskabet By & Havn I/S til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med denne beskrivelse af projektet. Anlægsloven udgør den VVM-tilladelse, som projektet ellers skulle have haft i henhold til den administrative procedure.”*

Herudover fremgår det af lovforslagets § 3, at anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet.

Inden for den perimeter, der med lovforslagets bilag 1 udlægges for Lynetteholm, er der placeret et ledningsanlæg ejet af HOFOR, Frederiksberg Forsyning og Novafos. Denne såkaldte ”U4-spildevandsledning” er et forsyningskritisk ledningsanlæg, da ledningsanlægget indgår som en vital del for håndteringen af spilde- og regnvand fra en række kommuner med et samlet indbyggertal på op mod 1,2 mio. borgere. Ledningsanlæggets vitale betydning blev blandt andet belyst af Øresundssagen fra juni måned 2020. Funktionen af U4-spildevandsledningen er blandt andet at sikre, at vandkvaliteten af Københavns Havn ikke forringes, da opblandet spildevand i større omfang vil blive aflastet til de nære havnebassiner, såfremt U4-spildevandsledningen er ude af drift.

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm, at det udgør en projektforudsætning, at U4-spildevandsledningen forlænges forbi perimeterkonstruktionen til en placering for udløbet som anført i rapportens figur 28-5, som er vist på næste side.



Figur 5 - Ledninger der krydser Lynetteholms footprint (MKR figur 28-5).

I henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92 som ændret ved direktiv 2014/52 skal miljøkonsekvensrapporten indeholde en beskrivelse af blandt andet hele projektets fysiske karakteristika, en beskrivelse af de væsentligste alternativer, der har været undersøgt, samt direkte og indirekte virkninger på materielle goder. Miljøkonsekvensrapporten indeholder imidlertid ikke en nærmere projektbeskrivelse af anlægsfasen forbundet med at forlænge U4-spildevandsledningen, ligesom det ikke fremgår, hvilke alternativer der har været undersøgt i forhold til at forlænge ledningsanlægget, eller hvordan afvejningen mellem den samfundsmæssige interesse, der er knyttet til projektet for Lynetteholm, har været foretaget i forhold til den samfundsmæssige interesse knyttet til funktionen for U4-spildevandsledningen.

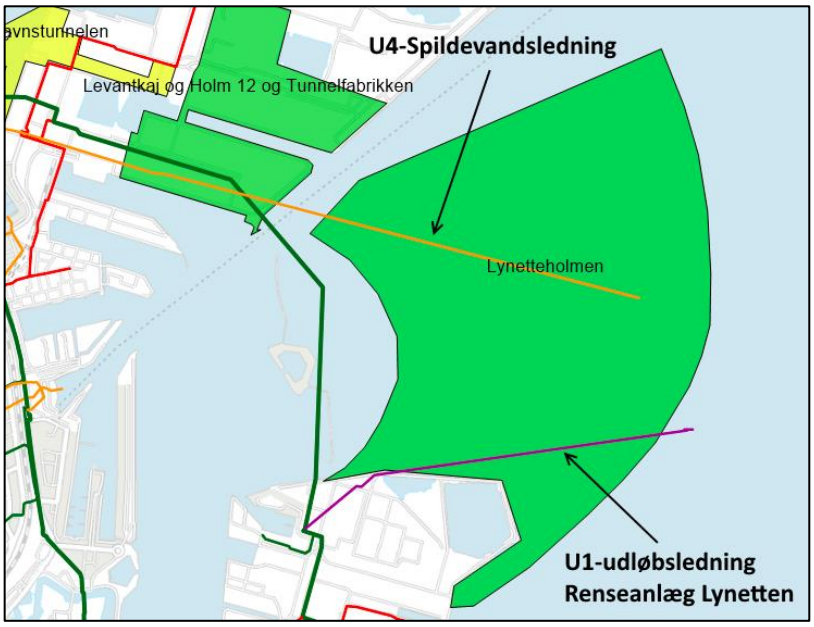
Tilsvarende fremgår anlægsarbejder forbundet med at forlænge eller at omlægge U4-spildevandsledningen ikke af lovforslagets § 1, punkt 3.1 i de almindelige bemærkninger eller af bemærkninger til lovforslagets § 1. HOFOR må derfor antage, at anlægsloven ikke vil udgøre det retlige grundlag for denne del af nødvendige anlægsarbejder for at kunne realisere projektet for Lynetteholm, hvorfor denne del af anlægsarbejdet derved heller ikke vil være omfattet af lovforslagets § 5 og § 6 om fravigelse af anden lovgivning, og denne del af anlægsarbejdet derved forudsættes gennemført i henhold til myndighedstilladelser meddelt på sædvanligvis efter den i § 5 nævnte lovgivning. Det fremgår af de almindelige

bemærkninger under punkt 3.4.2, at bestemmelserne i § 5 og § 6 blandt andet er indsat under hensyn til, at:

> *"Efter lovgivningen vil de pågældende afgørelser bl.a. kunne påklages til bl.a. Miljø- og Fødevareklagenævnet, og en sådan klage vil i nogle tilfælde have eller kunne tillægges opsættende virkning for anlægsprojektet. Klagesager kan derfor indebære betydelige risici og usikkerheder for anlægsprojektet i form af forsinkelse og fordyrelse."*

Det står ikke klart for HOFOR, om den risiko, der i så fald fortsat vil være forbundet med den del af projektet, som vedrører arbejder på U4-spildevandsledningen, er inddraget ved fastlæggelse af tidsplanen for udførelse af projektet for Lynetteholm.

Vedrørende det anførte om fravær af vurderede alternativer i miljøkonsekvensrapporten skal det fremhæves, at ejerkredsen (HOFOR, Frederiksberg Forsyning og Novafos) af U4-spildevandsledningen ønsker, at etableringen af øens afgrænsning fase 2 erstattes med en "ny fase 2", som medfører, at flytning eller forlængelse af U4-spildevandsledningen udskydes til 2028. HOFOR er dog positive over for andre løsninger for etableringen af øens afgrænsning, som kan sikre, at der er tid til, at U4-spildevandsledningen kan flyttes eller forlænges, hvilket anslås at være i 2028.



Figur 6 - Vitale spildevandsledninger.

Ejerkredsen af U4-spildevandsledningen vurderer, at en omlægning eller forlængelse tidligst vil kunne være etableret og idriftsat i 2028, da der blandt andet skal være tid til den sædvanlige myndighedsbehandling, som denne del af projektet for Lynetteholmen ikke i henhold til lovforslagets § 5 og § 6 er undtaget.

Såfremt der etableres en "ny fase 2", vil etableringen af øen foregå i 3 faser, således at man først igangsætter fase 3, når flytningen eller forlængelsen af U4-spildevandslednigen er realiseret og idriftsat.

Vedrørende det oven for anførte om beskrivelse af virkninger for materielle goder med hensyn til afvejningen mellem den samfundsmæssige interesse i at realisere projektet for Lynetteholm henholdsvis den samfundsmæssige interesse knyttet til funktionen for U4-spildevandsledningen er det ejerkredsens vurdering, at en fremtidssikret erstatning for U4-spildevandsledningen vil kræve en investering på 50 - 100 mio. kr. Med hensyn til afvejningen skal det herudover fremhæves, at det er kritisk for HOFOR, at en ny placering eller en forlængelse af U4-spildevandsledningen understøtter fremtidens spildevandsforsyning af området. Såfremt man allerede nu går i gang med en flytning eller en omlæggelse af U4-spildevandsledningen uden at have færdiggjort analysen for fremtidens spildevandsforsyning af området, risikeres det, at flytningen ikke understøtter fremtidens spildevandsforsyning. Dermed risikeres det, at investeringen på 50 - 100 mio. kr. vil gå tabt.

Afslutningsvis bemærkes det, at det ser ud til, at den eksisterende stenmole ved Trekroner påtænkes at blive fjernet. Dette vil have en konsekvens for det nuværende udluftningstårn for HOFORs store Ø1800 spildevandsledning til Renseanlæg Lynetten (Lynetteledningen).

Det planlægges endvidere at ændre området omkring Molefyret ved Levantkaj. Det er vigtigt, at disse ændringer ikke påvirker Lynetteledningen, da denne ikke kan frigraves uden delvis tømning og dermed en planlagt udledning af spildevand.

Bemærkninger til lovforslagets kapitel 5

Med lovforslagets § 11 og § 12 er der indsat en nærmere regulering af eksisterende ledningsanlæg inden for området efter lovforslagets bilag 1.

Hverken punkt 3.5 vedrørende ledningsanlæg i de almindelige bemærkninger til lovforslaget eller bemærkningerne til lovforslagets § 11 og § 12 ses at indeholde en beskrivelse af, at der skulle have været foretaget en nærmere koordinering eller afvejning af de respektive samfundsmæssige interesser, der er knyttet til arealets anvendelse til projektet for Lynetteholm henholdsvis som tracé for blandt andet U4-spildevandsledningen, som udgør et forsyningskritisk anlæg for det samlede ledningssystem for håndteringen af spilde- og regnvand fra en række kommuner med et samlet indbyggertal på op mod 1,2 mio. borgere.

I henhold til bemærkningerne fremstår bestemmelserne i § 11 og § 12 alene at være indsat med henblik på at signalere en potentiel forpligtelse for ejere af ledningsanlæg inden for området for Lynetteholm til at afholde omkostninger forbundet med at omlægge eksisterende ledningsanlæg, uden der i øvrigt ses at være foretaget en nærmere undersøgelse af, hvorvidt ledningsejerne konkret kan forventes at skulle afholde sådanne omkostninger.

Det fremgår af lovforslagets § 13, at tvist vedrørende en sådan betalingsforpligtelse indbringes for ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Sagsbehandlingen for Ekspropriations- og Taksationskommissionen er underlagt almindelige forvaltningsretlige principper, herunder officialprincippet, således kommissionerne skal sikre, at sagen er tilstrækkelig oplyst, forinden der træffes afgørelse. Det står derfor ikke klart for HOFOR,

hvorfor lovforslagets § 11 foreslås indsat i anlægsloven, såfremt bestemmelsen ikke indeholder andet, end hvad der i forvejen følger af gældende ret. Såfremt bestemmelsen afviger fra, hvad der i forvejen er gældende ret, bør det efter HOFORs opfattelse præciseres i lovforslaget, hvor bestemmelsen i § 11 afviger herfra.

Af de almindelige bemærkninger under punkt 3.5.2. fremgår det endvidere, at:

> *"Transport- og Boligministeriet er ikke bekendt med, at der findes trykt retspraksis, som har taget stilling til, om gæsteprincippet også er gældende for ledninger på søterritoriet. […] Såfremt der ikke [i en tilladelse] er taget stilling til andet, er det ministeriets vurdering, at retsstillingen for den pågældende ledning i vand må svare til den, der gælder for ledninger, som er etableret på land under lignende omstændigheder."*

Søterritoriet er ikke underlagt ejendomsret for staten. Statens beføjelser over søterritoriet hviler derimod på statens højhedsret og giver dermed alene staten en reguleringsbeføjelse med hensyn til dispositioner over søterritoriet.

Det forekommer på denne baggrund overraskende for HOFOR, såfremt ejendomsretlige principper vedrørende ledningsanlægs placering på fast ejendom skulle kunne overføres til søterritoriet. At tilsvarende retlig regulering, som er gældende for fast ejendom, skulle kunne overføres til at være gældende for søterritoriet, forekommer for så vidt endnu mere overraskende, såfremt ledningsanlægget skulle være ejet af andre stater eller virksomhed placeret i andre stater. Under alle omstændigheder forekommer de almindelige bemærkninger efter ordlyden på dette punkt at være formuleret på så usikkert grundlag, at de bør udgå af lovforslaget.

Da der er meddelt tilladelse for placeringen af U4-spildevandsledningen inden for området omfattet af lovforslaget, skal det dog bemærkes, at den rettighed, der er indeholdt i tilladelsen, er omfattet af begrebet "ejendom" efter grundlovens § 73, og derfor alene kan afstås mod fuldstændig erstatning.

Drikkevand

Vandforsyning til Amagerværket sker gennem en vandtransmissionsledning i et tracé langs Kraftværksvej. Ved etablering af jordkørselsvej hen over ledningstraceet, skal ledningen sikres mod påvirkning fra tung trafik.

HOFOR forudser et behov for at udvide kapaciteten for transport af drikkevand fra Sjælland til Amager med etableringen af Lynetteholm.

Om en udvidelse af kapaciteten kan ske ved nuværende havnekrydsninger er endnu ikke afklaret. Alternativt skal der foretages en ny krydsning af havnearealet, som kan medføre en VVM for dette projekt. En ny havnekrydsning kan blive fra Sjælland til selve Lynetteholm. Det vurderes dog for nuværende, at dette arbejde ikke vil medføre forsinkelser for realiseringen af Lynetteholm.

Vind

For at understøtte Københavns Kommunes målsætninger om CO_2 neutralitet i 2025 opfører og driver HOFOR vindmøller i og omkring København.

Vindmøller på Lynetteholmen

Det fremgår af den forudgående miljøkonsekvensrapport, at eksisterende vindmøller på Prøvestenen nedtages. For at sikre, den grønne omstilling i København, har HOFOR i sit høringssvar til ”Indkaldelse af idéer og forslag til miljøvurdering af Lynetteholmen” ønsket muligheden for at opføre vindmøller på Lynetteholmen, og dermed sikre grøn el, til de mange nye boliger, som skal opføres i forbindelse med projektet. Etablering af vindmøllerne vil ske i perioden 2023- 2035 og oven på den kommende spunsvæg, som er det bærende element for Lynetteholmen. Ved opførelse af vindmøllerne vil det kræve en punktvis fundering for at sikre den nødvendige styrke til at bære vindmøllerne. HOFOR kan konstatere, at der i miljøkonsekvensrapporten ikke er foretage en vurdering af påvirkning ved opførelse af vindmøller eller drift af vindmøller i forbindelse med Lynetteholmen-projektet.

Vindmøller på Middelgrunden

Middelgrunden Vindmøllepark består af 20 vindmøller. HOFOR ejer halvdelen af vindmøllerne i Middelgrunden Vindmøllepark, som er en af verdens ældste havvindmølleparker og samtidig et vartegn for Danmarks grønne omstilling. HOFOR. deltager pt. i et EUDP-projekt, som undersøger mulighederne for at levetidsforlænge møllerne på Middelgrunden med yderligere 20-25 år. Formålet med projektet er at undersøge, hvordan genbrug kan øge værdien af de investeringer, som foretages i offshore vindenergi. Vindmøllerne vil derfor være i drift i en længere årrække end oprindeligt planlagt, hvorfor der også vil være støj fra møllerne i en længere periode end oprindeligt forventet. HOFOR kan konstatere, at der i miljøkonsekvensrapporten ikke er foretaget en vurdering af støjpåvirkningen fra Middelgrunden Vindmøllepark, i den forlænget levetid for parken.

HOFOR gør i den forbindelse opmærksom på, at den anden halvdel af Middelgrunden Vindmøllepark (10 stk. vindmøller) er ejet af Vindmøllelauget. Eventuel levetidsforlængelse af disse er for HOFOR ubekendt.

I forhold til den forudgående miljøkonsekvensrapport kan HOFOR konstatere, at det samlede støjbidrag mv. fra de i alt 20 vindmøller på Middelgrunden, ikke er inddraget i forhold til driftsfasen for Lynetteholmen, og derfor vurderes dette ikke at være behandlet i væsentligt omfang.

HOFOR kan konstatere, at der i den forudgående miljøkonsekvensrapport er foretaget vurderinger af konstruktioners påvirkning ved vibration på land, men at der ikke er medtaget en vurdering af påvirkninger af konstruktioner ved vibrationer til havs, som f.eks. Middelgrunden Vindmøllepark.

HOFOR kan ligeledes konstatere, at afstanden fra Lynetteholmen til Middelgrunden Vindmøllepark ikke er særlig stor. Derfor bør den vindmæssige skyggevirkning på Middelgrundens Vindmøllepark vurderes, hvilket ikke er tilfældet i udkastet til Lynetteholm Miljøkonsekvensrapport. En vindmæssig skyggevirkning af Middelgrundens Vindmøllepark vil resultere i en ændret effektivitet og produktion. HOFOR mener på denne baggrund, at dette forhold belyses, i forhold til den levetidsforlængelse, som Middelgrundens Vindmøller for nuværende skal gennemgå.

Vindmøller på Prøvestenen

Det fremgår af den forudgående miljøkonsekvensrapport, at eksisterende vindmøller på Prøvestenen nedtages. HOFOR er i forbindelse med EUDP-projektet på Middelgrunden ved at undersøge muligheden for at levetidsforlænge vindmøller og af den vej sikre, den grønne omstilling samt ressourceudnyttelse. Nedtagning af vindmøllerne på Prøvestenen samt konsekvenserne af dette, er ikke belyst i den forudgående miljøkonsekvensrapport, og der har ikke været dialog med HOFOR omkring den valgte løsning i forbindelse med nedtagning af vindmøller på Prøvestenen.

Kommende vindmølleparker

HOFOR er i gang med at udvikle to havvindmølleparker i Øresund, Nordre Flint på 160 MW og Aflandshage på 250 MW. Parkerne vil forsyne op til 410.000 husstande med grøn strøm og er samfundsøkonomisk attraktive, da de etableres og drives uden statslige tilskud.

I den forudgående miljøkonsekvensrapport bygges der på en forudsætning om, at der kan udføres klapning i Køge Bugt. Denne klapning af store mængder sediment samt tilhørende spredning er ikke vurderet i forhold til placeringen af Aflandshage på grænsen til Køge Bugt eller i forhold til de to vindmølleprojekters eget behov for klapning af sediment. Samspillet mellem Lynetteholmen og de to vindmølleprojekter vurderes ikke at være behandlet i væsentligt omfang i Lynetteholm Miljøkonsekvensrapport eller i VVM for udførelsen af klapningerne i Køge Bugt. HOFOR har modtaget en supplerende miljøkonsekvensrapport vedrørende projektets ansøgning om klapning. Høringsbrev er dateret 18. december 2020

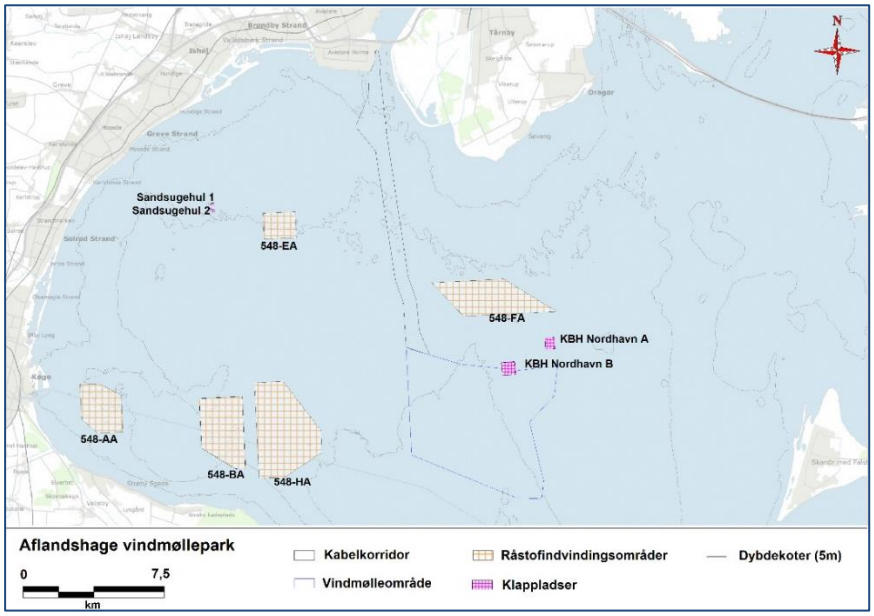
med høringsfrist den 12. februar 2021.HOFOR forventer i den forbindelse at fremsende et høringssvar specifikt om klapningen og effekterne heraf inden for den høringsfrist og ud fra det væsentligt mere uddybede materiale.

Klapning

HOFOR´s kommentering af klapning er foretaget på baggrund af materialet i

- Lynetteholm, tillæg til Miljøkonsekvensrapport – klapning af havbundsmateriale, december 2020, Rambøll
- Klapning i Køge Bugt, spredningsberegninger, rapport fra DHI
- Udkast til anlægsloven

HOFOR gør kraftigste opmærksom på, at den klaplads, som Lynetteholmen agter at benytte ligger inden for anlægsområdet ved Aflandshage, se figur 7. Der vil ikke være adgang til klappladsen i HOFORs anlægsperiode og det vil derfor hverken være sikkerhedsmæssigt eller praktisk muligt; ej eller miljømæssigt optimalt at benytte denne. Se det vedlagte bilag 1, for den tekniske uddybning.



Figur 7- Samlet forundersøgelsesområde for Aflandshage Vindmøllepark samt klappladserne i området.

HOFOR anbefaler, at det undersøges og afdækkes nærmere, hvorledes Lynetteholm muligheder er, for at få udlagt en ny klapplads tættere på Lynetteholm, hvilket vil være mere økonomisk optimalt for begge parter.

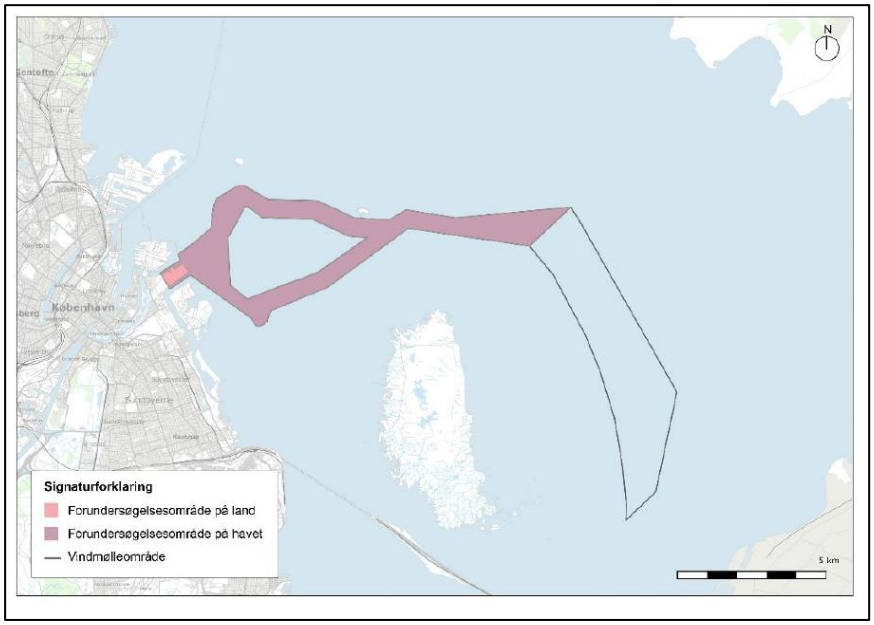
HOFOR gør opmærksom på, at der er nogle faktuelt forkerte antagelser i miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholmen i forhold til samtidigt spild med Vindmølleparkerne, herunder undre HOFOR sig over, at DHIs modelleringer tilsyneladende ikke er fuldbragt jf. redegørelse i afsnit 4.1 i bilag 1.

HOFOR kan konstatere, at der i miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholmen ikke er medtaget nogen form for kumulerede effekter imellem de to projekter. Hverken i form af miljømæssige påvirkninger, hvor spild sker samtidigt eller i de tilfælde, hvor de to projekter rent fysisk ligger oven på hinanden.

Areal

HOFOR kan konstatere, at der er sammenfald mellem projektområderne for Lynetteholmen arbejdsareal i anlægsfasen, se figur 8 og Nordre Flint Vindmøllepark, se figur 9.

Figur 8 - Afgrænsning af Lynetteholm inkl. arbejdsarealer.



Figur 9 - Samlet forundersøgelsesområde for Nordre Flint Vindmøllepark.

Sammenholdes forundersøgelsesområde for Nordre Flint vindmøllepark (figur 9) med arbejdsarealet i anlægsfasen (brunt område figur 8) ses det, at der er sammenfald i de to områder. Ved gennemførelse af projektet og etableringen af det planlagte arbejdsareal (brunt område figur 8) vil der ske en afskæring af muligheden for at føre kabler i land på den nordlige del af Amagerværket. Dette er ikke belyst i miljøkonsekvensrapporten, og der har ikke været dialog med HOFOR omkring den valgte løsning.

HOFOR gør opmærksom på, at Lynetteholmens fodaftryk ligger henover både kabeltrace og ilandføringspunkt for Nordre Flint Vindmøllepark, ligesom uddybningerne af krondybet krydser det sydlige kabeltrace. Hvis der ændres i sejlrenden ind til Lynetteholm, vil det også kunne få en indvirkning på kabel korridoren for Nordre Flint Vindmøllepark. Det skal endvidere bemærkes, at det må forventes, at der udlægges et arbejdsområde omkring Lynetteholm, som vil være større end fodaftrykket, hvilket yderligere besværliggør, at de to anlæg kan undgå at overlappe hinanden. Det er f.eks. ikke en mulighed, at By og Havn får lov at anlægge Lynetteholm oven på et søkabel fra havmølleparken.

HOFOR gør opmærksom på, at nogle af de restriktioner, som skal til for at bygge Lynetteholm i form af sejlads-restriktioner, adgangsforhold på land, og udnyttelse af arealer på land kan have konsekvenser for HOFORS anlægsplan af både Aflandshage og Nordre Flint Vindmøllepark og at HOFOR burde have været hørt i den proces.

Inddragelse af HOFOR

Anlægsloven opremser i detaljer de forudsætninger som miljøkonsekvensrapporterne er udarbejdet ud fra. HOFOR gør i den forbindelse opmærksom på, at udkastet til anlægsloven hviler på miljøkonsekvensrapporter, som fortsat er i høring og at lovforslaget bør udsættes indtil der er taget stilling til kumulative effekter og overlap med samtidige projekter og disse er medtaget i miljøkonsekvensrapporterne.

HOFOR konstaterer, at By & Havn (samt deres miljørådgiver Rambøll) ikke har forholdt sig særlig konkret til oplysningerne i det foroffentlighedsmateriale, som blev offentliggjort om HOFORs projekter i oktober 2019. By & Havn kunne have opsøgt oplysninger om HOFOR's projekter således, at den fornødne viden kunne være medtaget i grundlaget for både design og miljøkonsekvensvurderinger, og dermed også i grundlaget for anlægsloven.

HOFOR vil gerne bede om en tilbagemelding på, hvilke muligheder der er for at klage over anlægsloven.

Bilag vedlagt

Neden for følger bilag vedlagt til dette høringssvar.

1. HOFOR A/S, HOFOR - Aflandshage og Nordre Flint Vindmølleparker, Høring vedr. klapning Lynetteholm.

Notat

HOFOR A/S

HOFOR - Aflandshage og Nordre Flint Vindmølleparker

Høring vedr. klapning Lynetteholm

Projekt ID: 10404847
Ændret: 10-02-2021 08:35
Revision: 1

Udarbejdet af KLBU, LIE
Kontrolleret af MAMN
Godkendt af LIE

Indhold

1	**Granskning af tilsendt materiale vedr. klapning i relation til Lynetteholm**	**2**
2	**Kommentarer vedrørende anlægstekniske antagelser**	**2**
2.1	Lynetteholm vs. Nordre Flint	2
2.2	Uddybningsarbejder i Kronløbet	4
3	**Valg af klappladser**	**4**
4	**Kommentarer til tillæg til miljøkonsekvensrapport**	**6**
4.1	Modelteknik – mangelfuld dokumentation	6
4.2	Kumulerede effekter	7
5	**Referenceliste**	**8**

NIRAS A/S
Ceres Allé 3
8000 Aarhus C

T: +45 8732 3232
D: +45 6039 4483
E: LIE@NIRAS.DK

www.niras.dk
CVR-nr. 37295728
FRI, FIDIC

1 Granskning af tilsendt materiale vedr. klapning i relation til Lynetteholm

HOFOR har bedt NIRAS gennemse tilsendt høringsmaterialet bestående af:

- Høringsbrev vedr. temarapport, fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST)
- Lynetteholm, tillæg til miljøkonsekvensrapport – klapning af havbundsmateriale, december 2020, Rambøll
- Klapning i Køge Bugt, spredningsberegninger, rapport fra DHI
- Eftersendt udkast til anlægslov

Dette notat indeholder NIRAS faglige input til HOFORs høringssvar i relation til klapning ifm. projektet for Lynetteholm.

Der er fokuseret på at indkredse anlægstekniske og kumulative effekter og på faktuelle fejl og mangler – ikke på at foretage en egentlig faglig QA. Der er dog medtaget enkelte faglige kommentarer som kan indvirke på HOFOR's projekter ved Nordre Flint og Aflandshage.

2 Kommentarer vedrørende anlægstekniske antagelser

I dette afsnit opridses de konfliktpunkter, NIARS umiddelbart kan konstatere mellem Lynetteholm og HOFORs projekter for vindmølleparkerne.

2.1 Lynetteholm vs. Nordre Flint

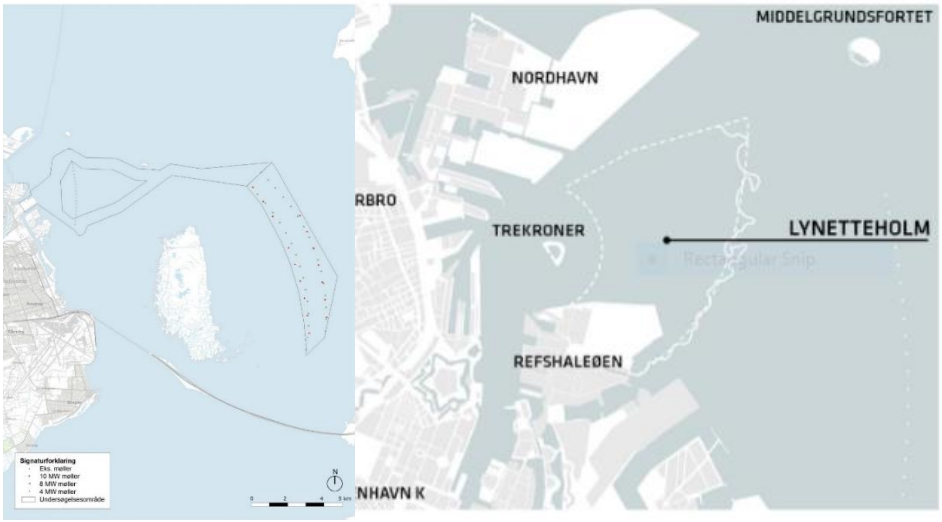
Lynetteholm er placeret henover de indre dele af kabelkorridoren for Nordre Flint Vindmøllepark. Se Figur 2..

Dette fremgår ligeledes af miljøkonsekvensrapporten for Nordre Flint Vindmøllepark, afsnit 9.7 side 356-357:

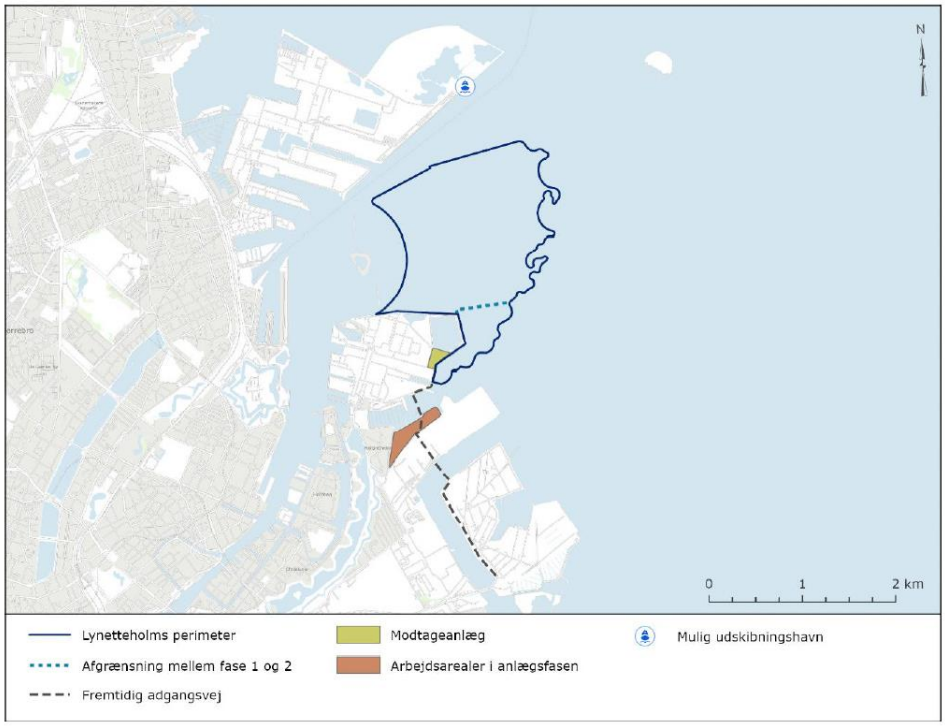
… " Der er tilsyneladende et overlap mellem forundersøgelsesområdet og en del af det areal, der er udlagt til arbejdsareal i anlægsfasen, ligesom den fremtidige adgangsvej til Lynetteholm sandsynligvis vil overlappe med en mindre del af forundersøgelsesområdet. Der er dog ikke overlap mellem arealer fra anlæg og drift af Lynetteholm og den del af forundersøgelsesområdet, hvor kablet bliver ilandført, og hvor den nye transformerstation er planlagt at blive placeret……."

De to projekter skal dermed på en eller anden måde tilpasses hinanden – hvilket oplagt kan kræve direkte dialog mellem de to bygherrer. Men også oplagt bør kommenteres i et høringssvar i relation til det offentliggjorte materiale.

Hvis der ændres i sejlrenden ind til Lynetteholm vil det også kunne få en indvirkning på kabel korridoren.



Figur 2.1 Kabelkorridoren til Nordre Flint Vindmøllepark (venstre), Lynetteholm (højre).



Figur 2.2 Afgrænsning af Lynetteholm (blå streg) samt fremtidige adgangsveje. Kort fra miljøkonsekvensrapport Lynetteholm, Rambøll, november 2020.
(dette kort gengives også i miljøkonsekvensrapport for Nordre Flint Vindmøllepark side 357)

Det skal endvidere bemærkes, at det må forventes, at der udlægges et arbejdsområde omkring Lynetteholm, som vil være større end fodaftrykket, hvilket yderligere besværliggør, at de to anlæg kan undgå at overlappe hinanden. Konsekvensen kan blive, at det ene projekt skal tilpasses det andet. Det er f.eks. ikke en mulighed, at By og Havn får lov at anlægge Lynetteholm ovenpå et søkabel fra havmølleparken.

Der vil endvidere være udfordringer med marin logistik med så store anlægsprojekter i samme periode og i samme område, som skal koordineres.

Det vides ikke endeligt hvorfra HOFOR henholdsvis Lynetteholm vil sejle materialer og mandskab ud til anlægsområderne, men det bør undersøges, om anlægsaktiviteterne giver navigationsmæssige udfordringer som skal koordineres.

2.2 Uddybningsarbejder i Kronløbet

Uddybningsarbejdet i Kronløbet krydser HOFORS sydlige kabelkorridor til Nordre Flint. Dette skal koordineres, således at uddybningen sker inden udlægning af kabler. Det vil dertil være en udfordring, hvis der på et senere tidspunkt skal oprenses, der hvor kablet ligger.

Det bør derfor koordineres imellem de to projekter hvordan denne krydsning kan lade sig gøre.

3 Valg af klappladser

Lynetteholm skal klappe rundt regnet 2.5 mill. m^3 sediment. Ifølge tillægget til miljøkonsekvensrapport mv. forventes disse store mængder sediment klappet på klappladserne Nordhavn_A og Nordhavn_B i Køge Bugt.

Fra HOFORs to vindmølleparker er der estimeret omkring 200.000 tons klappet materiale, svarende til ca. 120.000 m^3, som ligeledes er planlagt til klapning på klapplads Nordhavn_A eller B.

Volumenmæssigt har By og Havn opmålt de to klappladser til et samlet volumen på 2.622.452 m^3. Dvs. at der kun lige nøjagtigt er plads til materialet fra de to operationer. Og kun hvis materialet fordeles helt jævnt. En del af materialet spredes, så det kan være der; men det vil være en logistisk opgave at sørge for, at de tilladte minimumsdybder på 10 m efter klapning bliver overholdt.

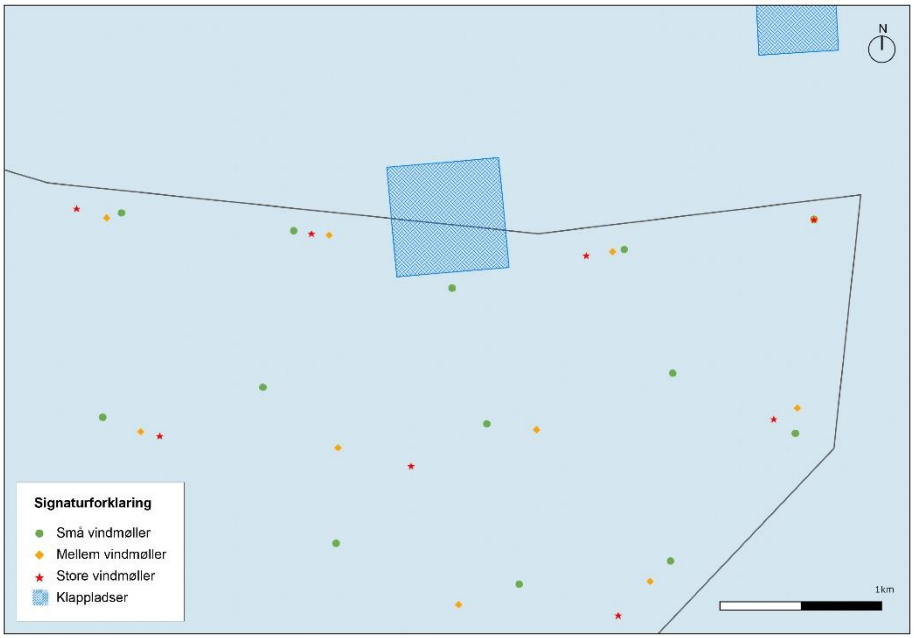
Dette medfører følgende bekymringer:

Klapplads Nordhavn_B ligger delvist inden for anlægsområdet for Aflandshage vindmøllepark. Det betyder rent praktisk, at klappladsen ikke kan tilgås i anlægsperioden for Aflandshage vindmøllepark. Da det er klart den største af de to klappladser (1,7mill m^3), og der er et tidsmæssigt overlap på anlægsaktiviteterne, betyder dette en væsentlig begrænsning i anlægsprojektet for Lynetteholm og det er tvivlsomt, om man kan nå udnytte depotet inden det lukkes for at give plads til anlægsaktiviteterne ved Aflandshage. Det kan muligvis lade sig gøre at løse logistikken hvis HOFOR indretter sine anlægsaktiviteter så anlæg tættest på klappladsen tidsmæssigt sker senest i anlægsperioden, men det vil give nogle bindinger på HOFORs anlægsprocesser. Samtidig kan det påføre HOFOR en betydelig risiko for forsinkelse hvis Lynetteholm forsinkes.

Fra miljøkonsekvensrapporten for Aflandshage, afsnit 9.4.1.2.2 side 358 (Figur 9.17 nævnt i teksten svarer til Figur 3.1 indsat næste side):

” Klappladsen KBH Nordhavn B ligger delvist inden for forundersøgelsesområdet, men ingen af de mulige opstillingsmønstre for vindmølleparken for henholdsvis små, mellem eller store vindmøller indeholder placering af en vindmølle inden for selve klappladsen (se **Fejl! Henvisningskilde ikke fundet.**). Hvis der opsættes

store vindmøller, vil den nærmeste vindmølle ligge mere end 450 meter fra klappladsen. Den nærmeste mellem vindmølle vil blive placeret cirka 400 meter fra klappladsen, og den nærmeste lille vindmølle vil ligge cirka 80 meter fra klappladsen. Der vil derfor uanset opstillingsmønsteret af vindmølleparken ikke ske fysisk påvirkning af klappladsen i driftsfasen. Påvirkninger af klappladsen vil alene kunne ske, hvis sikkerhedszonen rundt om vindmøllerne kommer til at overlappe med klappladsen, og hvis denne påvirker anvendelsen af klappladsen i driftsfasen. Størrelsen af sikkerhedszonen fastlægges af Søfartsstyrelsen, og det er derfor på nuværende tidspunkt ikke muligt at afklare, om der vil være overlap mellem klapplads KBH Nordhavn B og en kommende sikkerhedszone rundt om vindmøllerne. ”



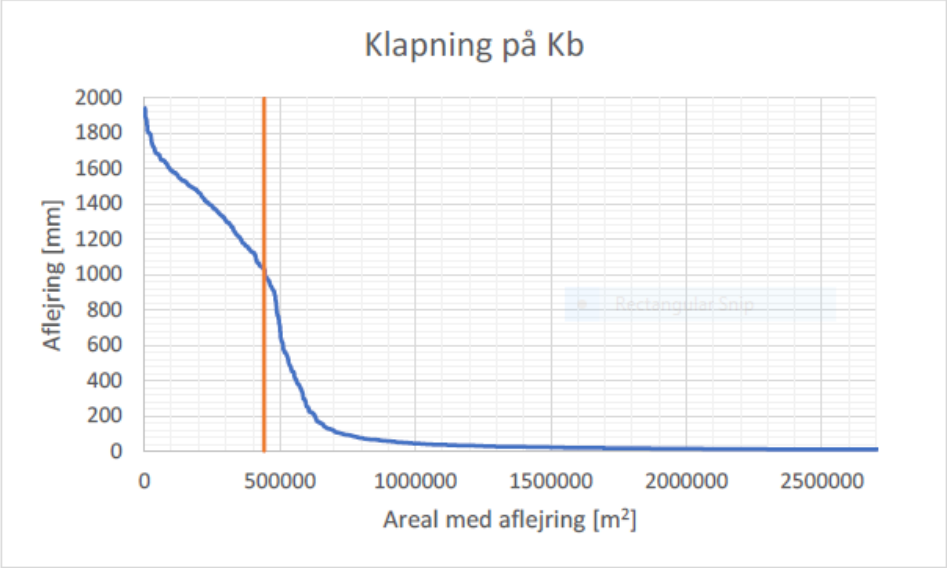
Figur 3.1: Klapplads Nordhavn B set sammen med placeringen af vindmøller (svarer til figur 9.17 i Miljøkonsekvensrapport for Aflandshage Vindmøllepark)

Den anden effekt er, at klaptilladelsen, hvis den meddeles, tillader at der kan fyldes op til ca. 4 m materiale i hullet. Dette ville være en væsentlig ændring i designgrundlaget for Aflandshage hvis der skulle placeres en mølle på selve klappladsen. Det er dog heller ikke planen, at der skal placeres en mølle på selve klappladsen.

Den tredje effekt er at opslemmet materiale fra klappladsen i høj grad vil spredes og sedimentere i nærområdet. Det betyder, at HOFOR kan blive nødt til at bortgrave materiale der er sedimenteret som følge af klapningen fra Lynetteholm, hvilket dels er omkostningsfuldt da det så skal klappes et andet sted, miljømæssigt uhensigtsmæssigt og effekten er heller ikke medtaget i miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholms klapning. Der er således et større område udenfor klappladsen med aflejringer op til 1m jf /ref 1/ figur 5.23. Se Figur 3.1.

Det er ikke muligt ud fra det offentliggjorte materiale præcist at aflæse lagtykkelser fra klap-aktiviteten i forhold til HOFORs valgte vindmølleplaceringer. Dette bør

som minimum undersøges nærmere og vurderes i miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholms klapning.



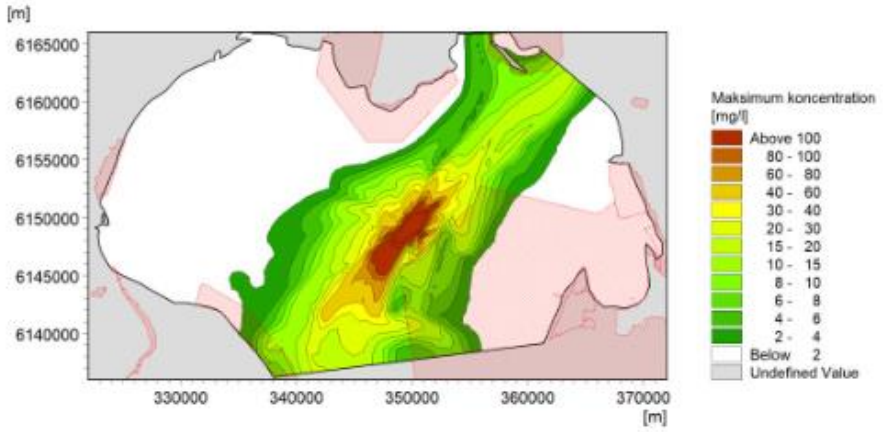
Figur 3.1 Aflejringsarealer ved klapplads Nordhavn_B. Til høre for orange streg er udenfor klapladsen. /Ref 1/

4 Kommentarer til tillæg til miljøkonsekvensrapport

I dette afsnit har NIRAS noteret vores umiddelbare bemærkninger og spørgsmål til tillægget til miljøkonsekvensrapporten.

4.1 Modelteknik – mangelfuld dokumentation

Den marine VVM baserer sig til dels på DHI's modellering. Vi går ikke ind i detaljerne omkring selve modelleringen, herunder hvilke antagelser om strømretninger, strømhastigheder mv., der ligger til grund for modelopsætningen. Men vi konstaterer, at den nordlige rand ligger syd for vindmølleparken ved Nordre Flint, og vi konstaterer, at sedimentfanerne i modellen tydeligvis passerer ud over randen i nordlig retning med en rimelig koncentration. Det må derfor konstateres, at det ikke er muligt at vurdere de sandsynlige kumulative effekter imellem vindmølleparken ved Nordre Flint og klapningerne på klappladserne i Køge Bugt med DHI's nuværende modelopsætning.



Figur 5-2 Dybdemidlet maksimalkoncentration i perioden 1. oktober – 3. april efter klapning på Ka.

Figur klippet ind fra DHI's notat – side 19. Påvirkningerne rækker ud over modelområdet og den fulde påvirkning kan derfor ikke aflæses.

Det kan endvidere konstateres, at de forventede spild fra gravearbejdet ved perimeteren til Lynetteholm ikke er medtaget i beregningerne hvorfor man ikke kan vurdere de sandsynlige kumulative effekter imellem 1. dette spild, 2. klapningerne i Køge Bugt og 3. gravearbejderne ved Nordre Flint og Aflandshage i forbindelse med etablering af vindmølleparkerne.

4.2 Kumulerede effekter

Ingen af de to projekter har aktuelt kunnet medtage kumulerede effekter fra den anden.

I miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm forholder man sig ikke til placeringen af klappladsen i forhold til Aflandshage Vindmøllepark ligesom man et sted anfører, at der ikke forventes spild fra vindmølleparken som overlapper tidsmæssigt med brug af klappladsen. Det er ikke – så vidt vi kan se - i overensstemmelse med de nuværende planer, hvor det må forventes at klappladserne er i brug for begge projekter samtidigt, ligesom der vil foregå anlægsaktiviteter på Aflandshage samtidigt med at den sidste del af klapningen fra lynetteholm skal finde sted. Der er således flere sedimentspild samtidig og de kumulerede effekter bør således medtages i miljøkonsekvensrapporterne for begge (alle 3) projekter – både By og Havns og HOFORs.

Fanernes udbredelse fra både klapaktiviteterne fra Lynetteholm og de to vindmølleparker vil desuden være overlappende. Både med gravearbejdet fra Lynetteholm, som så vidt vi har læst det offentliggjorte materiale ikke er medtaget i miljøkonsekvensrapporterne (hverken den oprindeligt offentliggjorte eller tillægget om klapning), og med grave arbejdet fra de to vindmølleparker og klapaktiviteterne fra Lynetteholm og de to vindmølleparker. Dette er ikke helt tydeligt i tillægget til miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm, da sedimentfanerne passerer ud over modelranden jf ovenstående kort. Dette bør medtages i både By og Havns materiale og i HOFORs.

Der vil med sandsynlighed være kumulerede effekter af kabellægning til Nordre Flint og udgravningerne til- og anlægget af Lynetteholm.

Der vil være kumulerede effekter imellem udgravningsarbejdet i Kronløbet og gravearbejdet i kabelkorridorens sydlige gren til Nordre Flint. Dette bør ligeledes medtages i både By og Havns og i HOFORs materiale.

5 Referenceliste

/1/ ATR11-Klapning Køge bugt, Spredningsberegninger. DHI for By og Havn. December 2020.

KULTUR MINISTERIET
SLOTS- OG KULTURSTYRELSEN

Slots- og Kulturstyrelsen

Fejøgade 1
4800 Nykøbing Falster
Telefon 33 95 42 00

post@slks.dk
www.slks.dk

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
arp@trm.dk og trm@trm.dk

12. februar 2021
Jour. nr.: 20/00502

Bemærkninger til forslag til lov om anlæg af Lynetteholm

Slots- og Kulturstyrelsen har fra Transport- og Boligministeriet modtaget "Forslag til Lov om anlæg af Lynetteholm" med høringsbrev af 15. januar 2021.

Slots- og Kulturstyrelsen har følgende bemærkninger til lovforslaget:

Styrelsen finder det bekymrende, hvis vedtagelsen af et anlægsprojekt, der i al fremtid vil præge København, baserer sig på en miljøvurdering, som udelukkende belyser anlægsfasen og ikke det samlede projekt.

Styrelsen noterer sig, at Lynetteholm estimeres til at skulle huse ca. 35.000 beboere og et tilsvarende antal arbejdspladser. Anlæggelsen af den kunstige halvø i Københavns Havn og den efterfølgende massive byudvikling vil få store visuelle konsekvenser for byens havnenære kvarterer og for de fredede søforter, Trekroner og Middelgrundsfortet. Disse konsekvenser er ikke tilstrækkelig belyst i den foreliggende miljøvurdering. Styrelsen skal i den forbindelse understrege, at Lynetteholm anlægges i et arkitektonisk og kulturhistorisk meget værdifuldt miljø, hvori indgår Frederiksstaden med Amalienborg, som kandiderer til optagelse på UNESCO's Verdensarvsliste, Kastellet, Langelinie, Holmen og søforterne.

Endelig savner Slots- og Kulturstyrelsen en analyse af Lynetteholms indplacering i den overordnede hovedstadsplanlægning, kendt som Fingerplanen, der har til formål at sikre en afbalanceret udbygning af hovedstadsområdet. Planen regulerer forholdet mellem København og omegnskommunerne og anviser, hvorledes nye boligområder kan opføres i dertil egnede områder.

Venlig hilsen

Merete Lind Mikkelsen
Enhedschef, arkitekt MAA

REFS
HALE
ØEN.

København den 12. februar 2021

Høringssvar til Lov om anlæg af Lynetteholmen

Transport- og Boligministeriet har sendt Forslag til Lov om anlæg af Lynetteholmen (Lovforslaget) i offentlig høring, og Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (RE) ønsker i den forbindelse af afgive selskabets bemærkninger dertil.

Det fremgår af bemærkningerne til Lovforslaget, at anlægsloven vil udgøre miljøgodkendelsen af de udførte miljøkonsekvensvurderinger, som er foretaget i miljøkonsekvensrapporten til projektet, og som RE afgav deres bemærkninger til under høringsperioden tidligere på året.

Som en konsekvens af sammenhængen mellem den nærværende og tidligere høring vedlægger selskabet dets høringssvar afgivet i forbindelse med høringen af miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholm, og selskabet ønsker at indholdet derfra medtages i det videre arbejde med anlægsloven (Bilag 1).

Om Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

RE ejer og administrerer det tidligere B&W skibsværfts arealer på Refshaleøen med henblik på at udvikle arealerne til en ny bydel i København med blandede bolig- og erhvervsanvendelser, og arealerne udgør tilsammen ca. 52 hektar af Refshaleøens i alt ca. 115 hektar.

Området er i Københavns Kommunes kommuneplan fra 2019 udlagt som perspektivområde til tidligst byudvikling efter planperiodens udløb i 2031 – dog med mulighed for fremrykning, når der er skabt afklaring om tilvejebringelse af den nødvendige infrastruktur.

Allerede nu har RE dog arbejdet med at opbygge en social og kulturel infrastruktur på området i form af midlertidige aktiviteter, der bl.a. har haft som sigte at skabe en bedre integration med den eksisterende by, udvikle stedet som en destination i byen, tilvejebringe en ny og tidssvarende stedsidentitet samt at sikre det bedst mulige afsæt for den kommende byudvikling.

Der er i dag således op mod to millioner brugere og gæster på Refshaleøen i løbet af et år, og særligt i sommerperioden er området en populær destination i byen.

Lynetteholmen skal derfor bygges sammen med et område, der de senere år har gennemgået en omfattende transformation fra tidligere værftsområde til et kreativt og kulturelt byområde med masser af liv og aktivitet samt ambitioner om at skabe en egentlig byudvikling af området med blandede bolig- og erhvervsanvendelser i stedets ånd.

De i høringssvaret angivne bemærkninger skal læses i denne kontekst.

Overordnede pointer fra det tidligere fremsendte høringssvar

I høringssvaret til miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholmen anfører RE bl.a., at:

- Det er væsentligt, at etableringen af Lynetteholmen i såvel anlægs- som driftsfasen sker på en sådan måde, at støjkravene til de eksisterende anvendelser, herunder også boligerne, på Refshaleøen overholdes.
- Selskabet gerne vil i dialog med By & Havn I/S samt de relevante myndigheder omkring muligheden for at etablere de nødvendige tiltag, der kan sikre, at støjgenerne fra etableringen af Lynetteholmen ikke vil begrænse udviklingstakten på RE´s arealer, såfremt en byudvikling med blandede bolig- og erhvervsanvendelser besluttes.
- Det bør overvejes, om den foreslåede vejdæmning over Margretheholms Havn vil kunne spille en rolle i den videre udvikling af Refshaleøen i relation til såvel klimasikring som transport til og fra området.
- RE finder det afgørende, at der etableres hjemmel til at sikre, at al tung trafik til det kommende jordmodtageanlæg, Amagerforbrændingen, Amagerværket og Renseanlæg Lynetten benytter den nye rute, så Refshalevej/Forlandet belastes mindst muligt med tung trafik.
- Mødet med Refshaleøen, i form af forskel i kote mellem de to områder, skal ske på en måde, så mødet mellem de to områder kan ske på en naturlig og æstetisk måde. Det skal sikres, at terrænbearbejdningen sker på Lynetteholmen, at regnvand ikke afledes til Refshaleøen og at der i overgangen mellem de to områder sikres en markering af overgangen, så Refshaleøen fastholdes som en selvstændig enhed.
- Der stilles krav om etablering af kanaler, bassiner, søer eller lignende i mødet mellem Lynetteholmen og Refshaleøens nordlige kant, for at sikre, at Refshaleøen kan fastholde sin historiske identitet som ø.
- Der i projektet afsættes midler til at lægge støjdæmpende asfalt på såvel eksisterende vej som på den nye adgangsvej til jordmodtageanlægget for at nedbringe den støjmæssige belastning af Refshaleøen i såvel anlægs- som driftsfasen.
- Det er afgørende for RE, at den vejmæssige kapacitet på Refshalevej ikke nedbringes, da dette har stor betydning for den forventede fremtidige byudvikling på Refshaleøen.

Alle disse punkter ønsker RE skal indgå i det videre arbejde med projektet.

Ny vejdæmning på ydersiden af Refshaleøen mod øst

Som et yderligere punkt i RE´s høringssvar til miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholmen forholder selskabet sig til planerne om at etablere en vejdæmning på ydersiden af Refshaleøen mod øst (Forslag til Lov om anlæg af Lynetteholm § 1, stk. 4).

Anlægsloven giver By & Havn I/S bemyndigelse til at anlægge den nye vejdæmning. Denne er planlagt med et forløb udenpå bl.a. RE´s dokport og bagvedliggende aktive byggedok.

Det planlagte forløb af den nye ankomstvej påvirker RE´s ejendom direkte, og vil betyde, at byggedokken ikke længere vil kunne benyttes til dokaktiviteter, som tilfældet er i dag.

Der har været adgang til dokken (den oprindelige matr.nr. 553 CK) siden etableringen og selv efter matrikuleringen af matr.nr. 550 CK i 1962 har der været adgang gennem dokporten.

RE's ret til at anvende dokporten har dannet baggrund for, at RE i flere år har udlejet byggedokken til en række forskellige aktiviteter, som fx bygning af tunnelelementer, betonfundamenter til Urban Riggers mv.

Disse aktiviteter vil ikke kunne fortsætte med den påtænkte løsning.

Inden anlægsloven vedtages, er det afgørende for RE, at der er fundet en løsning på disse problemstillinger. Det gælder bl.a. en økonomisk kompensation for tabt indtægt fra udlejning af dokken og en fysisk løsning, der sikrer, at det nuværende niveau af vandkvalitet i dokken som minimum kan fastholdes, eksempelvis gennem mekanisk vandudskiftning.

Det er i den forbindelse ligeledes afgørende for RE, at der etableres en løsning, hvor rørføringen til det oprindelige lænsesystem føres gennem det nye anlæg, så en fremtidig retablering af funktionaliteten ikke umuliggøres.

Endelig er det afgørende for RE, at den nuværende rørføring til afledning af overfladevand gennem kloakrør på begge sider af dokken føres gennem det nye anlæg, så funktionaliteten opretholdes som eksisterende.

Udgiften til disse tiltag forudsætter RE samlet set afholdt af projektet.

Såfremt den øgede trafik ifm. anlæg af jorddeponi, inden ny adgangsvej er etableret, vil medføre en forøget slitage på RE's byggedok/dokport, skader mv., og dermed ekstraordinære vedligeholdelsesomkostninger, forventer RE at disse ligeledes vil blive kompenseret af projektet.

Afsluttende bemærkninger

Fra RE´s side vil vi afslutningsvist tilkendegive, at vi ser meget positivt på etableringen af Lynetteholm, som vi betragter som et projekt der bl.a. tilvejebringer nye naturarealer samt bidrager til at løse en væsentlig samfundsmæssig udfordring med stigende havvandstand.

Vi ser frem til en fortsat positiv og konstruktiv dialog om projektet.

Med venlig hilsen

Jes Transbøl
Administrerende direktør
Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

Claus Hovmøller Jensen
Udviklingsdirektør
Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

Bilag 1

REFS
HALE
ØEN.

Høringssvar til miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (RE) er et ejendomsselskab, der ejes af Sampension, PKA, PFA og PenSam i forening, og RE ejer, administrerer og udvikler det tidligere B&W skibsværfts areal på Refshaleøen i København.

Det er RE's ambition, at der indenfor en kort årrække vil kunne igangsættes en egentlig byudvikling med blandet bolig- og erhvervsanvendelse på RE's ca. 52 hektar store bynære havneareal understøttet af den nødvendige infrastruktur.

Lynetteholmen er tiltænkt at koble sig direkte på Refshaleøens nordlige og østlige kant.

RE har på den baggrund med interesse læst materialet, og fremsender i forlængelse heraf RE's bemærkninger dertil.

Byområde med blandede anvendelser

RE´s arealer er i Københavns Kommuneplan fra 2019 udlagt til henholdsvis blandet erhverv, havneformål og offentlige formål, hvortil der på dele af området er muliggjort midlertidige anvendelser, der ligger udenfor de sædvanlige rammebestemmelser.

Med afsæt i de til enhver tid gældende rammebestemmelser har RE siden værftets lukning i 1996 udlejet bygninger og arealer til blandede erhvervsanvendelser. Med de udvidede rammebestemmelser omkring midlertidighed i kommuneplanen samt senest ændringerne af Planloven i 2017 er denne udlejning i stigende grad blevet suppleret af blandt andet publikumsfunktioner, arrangementer og studieboliger.

Denne udvikling har medført, at området i dag er velkendt blandt københavnerne som et kreativt byområde med op mod 2 mio. besøgende på et normalt år, og der var i 2019 flere end 1.900 arbejdspladser på Refshaleøen.

Refshaleøen i dag er således et meget besøgt og anvendelsesmæssigt blandet område, hvilket etableringen af Lynetteholmen bør tage hensyn til.

Generelle bemærkninger

RE er generelt positive overfor anlæggelsen af Lynetteholm. Der er behov for klimasikring af København, og her spiller etableringen af den nye halvø en central rolle. Derudover vil Lynetteholm, ligesom Refshaleøen, gøre det muligt at indfri de politiske ambitioner om at udvikle København og skabe nye by- og boligområder.

Vi ser med de fremlagte analyser gode muligheder for at skabe fundamentet for stærk, sammenhængende byudvikling både på Lynetteholm og Refshaleøen.

REFS
HALE
ØEN.

Støj fra anlæg og drift
Som det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, vil etableringen af Lynetteholmen naturligvis medføre en række støjende aktiviteter i såvel anlægs- som driftsfasen, ligesom det fremgår at projektet skal overholde gældende støjkrav i henhold til såvel tilstødende bolig- som erhvervsanvendelser (kort over områdets boliganvendelser er vedhæftet som bilag 1).

Som tidligere nævnt, har vi på Refshaleøen gennem de seneste 25 år opbygget en bred lejersammensætning, der spænder over produktion, kreative erhverv og oplevelser samt boliger. Tilsammen er der skabt et unikt miljø på området, der er en væsentlig del af Københavns karakter.

Det er væsentligt for RE, at alle øens anvendelser kan fortsætte under anlæggelsen af Lynetteholm uden at blive generet af støjende aktiviteter, og derfor afgørende, at gældende støjgrænser vil blive overholdt i såvel anlægs- som driftsfasen, så RE opnår de bedste forudsætninger for at skabe den gode overgang fra midlertidig til permanent byudvikling.

Vi kan eksempelvis ikke af miljøkonsekvensrapporten se, at der i forhold til beregninger af støjudbredelse er taget hensyn til, at der på Refshaleøen er beboelse både i form af ungdomsboliger (CPH Village og Urban Riggers), husbåde samt ordinære boliger.

Derudover mener vi, at det er nødvendigt med klare aftaler omkring begrænsninger af særligt støjende aktiviteter i forbindelse med arrangementer mv. på Refshaleøen.

Vi har hvert år blandt andet festivaler og koncerter, som potentielt vil opleve uforholdsmæssigt store negative støjgener, særligt i forbindelse med anlægsfasen (spunsning mv.). Det bør om nødvendigt være muligt at indstille disse aktiviteter i de korte perioder, hvor de vil være til særlig stor gene for Refshaleøens aktiviteter.

RE bemærker desuden, at der i materialet fremgår, at nogle af de aktiviteter, der foregår i og omkring det planlagte jordmodtagelsesanlæg samt tilhørende arbejdskaj på den nordøstlige del af Refshaleøen, vil have høje støjniveauer hele døgnet.

Det er derfor afgørende, at der her tages de nødvendige hensyn til de aktiviteter, der i dag foregår omkring RE's byggedok, der bl.a. indebærer koncerter, festivaller, foredrag, produktlanceringer og lign. En løsning kan her være at etablere støjafskærmning mod RE's arealer eller lignende.

RE ønsker, at der i hele perioden bliver foretaget løbende overvågning af støjpåvirkningen på de særligt udsatte steder på Refshaleøen, så eventuelle overskridelser af støjgrænserne hurtigt bliver opdaget og årsagen håndteret.

RE vil derudover gerne i dialog med By & Havn samt de relevante myndigheder omkring muligheden for at etablere de nødvendige planlægningsmæssige tiltag, der kan sikre, at støjgenerne fra etableringen af Lynetteholmen ikke vil begrænse udviklingstakten på RE´s arealer, såfremt en byudvikling med blandede bolig- og erhvervsanvendelser besluttes.

REFS
HALE
ØEN.

Lugtgener fra jorddeponi
RE savner, at der i miljøkonsekvensrapporten beskrives, hvorvidt opfyldning af det eksisterende havneslamsdepot på Refshaleøen med bl.a. gytje vil medføre lugtgener for aktiviteterne på Refshaleøen.

Såfremt opfyldningen måtte give anledning til lugtgener, ønsker RE at gældende regler og retningslinjer overholdes, og generne for Refshaleøens aktiviteter begrænses mest muligt.

Mødet med Refshaleøen
Som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten vil etableringen af Lynetteholmen resultere i en række anlægsmæssige møder med Refshaleøen.

Det første møde sker ved etableringen af dæmningen over Margretheholms Havn, der skal muliggøre etableringen af en ny vej for jordtransport til Lynetteholmen.

I den forbindelse vil vi her fremhæve, at RE i 2016 har fremsendt en ansøgning til Trafik- og Byggestyrelsen om opfyld af et vandareal på ca. 1,3 ha i området, hvor denne dæmning møder Refshaleøen. Myndighedsbehandlingen af denne ansøgning er ikke afsluttet endnu, og RE er indstillet på at optage en dialog omkring en eventuel flytning af arealopfyldet til et andet område ved Refshaleøen.

RE mener, at vejdæmningen overordnet set en god løsning, der i stort omfang vil skåne dels Refshaleøens nuværende aktiviteter, dels føre den tunge trafik uden om eventuelt fremtidige udviklingsarealer på områdets vestlige del.

I forlængelse heraf mener RE, at det bør overvejes om dæmningen ligeledes vil kunne spille en rolle i den videre udvikling af Refshaleøen, særligt i forbindelse med den nødvendige klimasikring samt transport til og fra området.

Vi finder det afgørende, at der etableres hjemmel til at sikre, at al tung trafik både til det kommende jordmodtagelsesanlæg, Amagerforbrændingen, Amagerværket og Renseanlæg Lynetten benytter den nye rute, således at Refshalevej/Forlandet belastes mindst muligt med tung trafik.

Det andet møde sker ved Refshaleøens østlige kant, hvor der i projektet planlægges for at etablere en ny ankomstvej udenpå bl.a. RE's dokport og den bagvedliggende aktive byggedok.

Det planlagte forløb af den nye ankomstvej påvirker RE´s ejendom direkte, og vil betyde, at byggedokken ikke længere vil kunne benyttes til dokaktiviteter, som tilfældet er i dag.

Der har været adgang til dokken (den oprindelige matr.nr. 553 CK) siden etableringen og selv efter matrikuleringen af matr.nr. 550 CK i 1962 har der været adgang gennem dokporten.

RE's ret til at anvende dokporten har dannet baggrund for, at RE i flere år har udlejet byggedokken til en række forskellige aktiviteter, som fx bygning af tunnelelementer, betonfundamenter til Urban Riggers mv.

Disse aktiviteter vil ikke kunne fortsætte med den påtænkte løsning.

REFS
HALE
ØEN.

Inden projektet endeligt besluttes, er det afgørende for RE, at der er fundet en løsning på disse problemstillinger. Det gælder bl.a. en økonomisk kompensation for tabt indtægt fra udlejning af dokken og en fysisk løsning, der sikrer, at det nuværende niveau af vandkvalitet i dokken som minimum kan fastholdes, eksempelvis gennem mekanisk vandudskiftning.

Det er i den forbindelse ligeledes afgørende for RE, at der etableres en løsning, hvor rørføringen til det oprindelige lænsesystem føres gennem det nye anlæg, så en fremtidig reetablering af funktionaliteten ikke umuliggøres.

Endelig er det afgørende for RE, at den nuværende rørføring til afledning af overfladevand gennem kloakrør på begge sider af dokken føres gennem det nye anlæg, så funktionaliteten opretholdes som eksisterende.

Udgiften til disse tiltag forudsætter RE samlet set afholdt af projektet.

Såfremt den øgede trafik ifm. anlæg af jorddeponi, inden ny adgangsvej er etableret, vil medføre en forøget slitage på RE's byggedok, skader mv., og dermed ekstraordinære vedligeholdelsesomkostninger, forventer RE at disse ligeledes vil blive kompenseret af projektet.

Det tredje og sidste møde sker ved opfyldningen, der bygges helt op til Refshaleøens nordlige og nordøstlige perimeter.

Som projektet er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, er der tale om en opfyldning til kote 4, der yderligere forhøjes med 1 meter i de bebyggede områder. Refshaleøen er etableret i kote 2-2½, hvilket betyder, at der ved opfyldningens kant skabes et betydelig kotespring, medmindre der stilles krav om andet.

Såvel fra projektets som de regulerende myndigheders side må man forholde sig til, hvordan dette møde kan og skal finde sted. Skal de to områder mødes i den nuværende kote, eller skal opfyldningen ske med det beskrevne kotespring? Det er afgørende for RE, at der allerede ved projektets godkendelse stilles præcise krav, der sikrer et naturligt og velfungerende møde mellem Refshaleøen og Lynetteholm.

RE mener ikke, at man kan sende opgaven og regningen for den nødvendige terrænbearbejdning i mødet mellem de to koter videre til grundejere på Refshaleøen, ligesom en hård kant mellem de to områder vil skæmme i tiden frem til en eventuel fremtidig byudvikling af området.

Derfor ønsker RE, at den nødvendige terrænbearbejdning sker på Lynetteholm, således at mødet mellem de to områders forskellige koter sker over et større areal på Lynetteholm, ligesom RE ønsker, at der på Lynetteholm tilvejebringes de nødvendige foranstaltninger til afledning af regnvand, så der ikke afvandes ind på Refshaleøen.

Endelig, og i forlængelse af ovenstående, vil RE opfordre til, at det overvejes, hvorledes der i mødet mellem Refshaleøen og Lynetteholmen kan skabes en naturlig og æstetisk markering af overgangen mellem de to områder, så Refshaleøen fastholdes som en selvstændig enhed – både i forhold til områdets nuværende, og eventuelt fremtidige status.

Refshaleøens historie er tæt knyttet til B&W og er dermed en væsentlig del af Københavns industrihistorie. Øen er i dag udlagt som et væsentligt kulturmiljø i Kommuneplan 2019, som den kommende planlægning, herunder også etablering af Lynetteholm, skal tage hensyn til.

RE værner i dag om Refshaleøens historie og identitet i RE's arbejde med øens udvikling, og vi mener i forlængelse heraf, at det er afgørende, at Refshaleøen kan fastholde sin historiske identitet som ø.

Vi anbefaler derfor, at der stilles krav om etablering af enten kanaler, bassiner, søer eller lign. ved mødet mellem Lynetteholm og Refshaleøens nordlige kant.

Trafikale forhold

RE kan konstatere, at Lynetteholmen i såvel anlægs- som driftsfase vil generere en betydelig mertrafik, både på Refshalevej og på den foreslåede nye vejforbindelse over Margretheholms Havn.

For at mindske konsekvenserne heraf foreslår RE, at der i projektet afsættes midler til dels at etablere forbedrede forhold for de bløde trafikanter på Refshalevej (som minimum fra krydset med Forlandet og frem til busvendepladsen på Refshaleøen), ligesom RE foreslår, at der i projektet afsættes midler til at lægge støjdæmpende asfalt på såvel Refshalevej (som minimum fra krydset mellem Refshalevej og Forlandet og frem til jordmodtageanlægget) som den nye adgangsvej (fra og med dæmningen over Margretheholms Havn og frem til jordmodtageanlægget).

Det vil i denne sammenhæng være afgørende for RE, at den samlede vejkapacitet på Refshalevej ikke nedbringes, ligesom RE opfordrer til at forbedrede forhold for bløde trafikanter på Refshalevej samtænkes med en eventuel fremtidig etablering af en cykel- og gangforbindelse til Refshaleøens vestlige kant, som led i udviklingen af det regionale net af supercykelstier.

Afsluttende bemærkninger

Afslutningsvist skal det nævnes, at vi i RE ser meget positivt på etableringen af Lynetteholmen, og vi ser frem til en fortsat positiv og konstruktiv dialog om projektet, og de snitflader det har til såvel de nuværende aktiviteter på Refshaleøen, som den fremtidige udvikling af området.

Med venlig hilsen

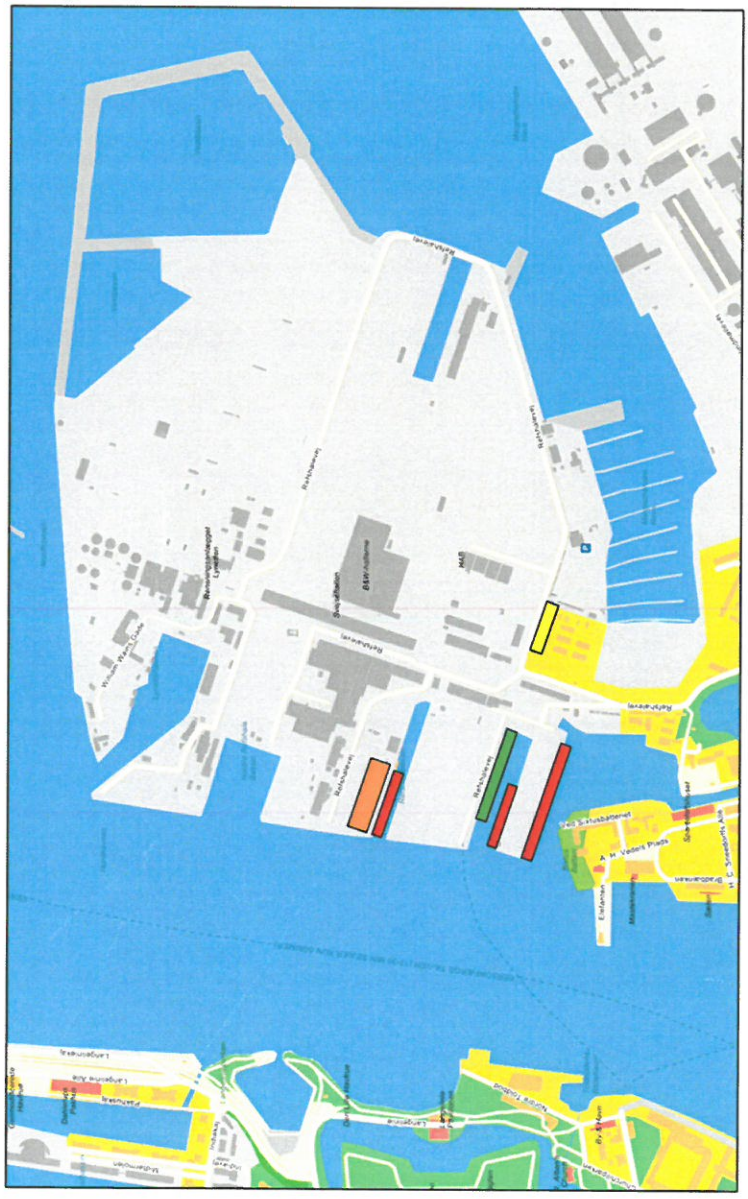
Jes Transbøl
Administrerende direktør
Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

Claus Hovmøller Jensen
Udviklingsdirektør
Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

REFS
HALE
ØEN.

Bilag 1

Husbåde, rækkehuse og studieboliger på Refshaleøen



HUSBÅDE

STUDIEBOLIGER PÅ VAND

STUDIEBOLIGER PÅ LAND

RÆKKEHUSE

Arkitektforeningen
Danish Association of Architects

Transport- og Boligministeriet
E-mail arp@trm.dk, trm@trm.dk

Høring af forslag til lov om anlæg af Lynetteholm 22.01.2021

Arkitektforeningen takker for muligheden for at afgive høringssvar i forbindelse med forslag til lov om anlæg af Lynetteholm.

Generelle bemærkninger om Lynetteholm

Lynetteholm kan blive et vigtigt projekt for Københavns udvikling, der sigter mod at løse nogle af de udfordringer, som hovedstaden står over for i fremtiden – behovet for klimasikring, behovet for flere boliger, en trafikløsning øst om København samt deponering af overskudsjord fra andre byggeprojekter. Hvis projektet gribes rigtigt an, med et helhedsorienteret og overordnet planmæssigt greb, ligger der et potentiale for en værdiskabelse i et projekt som løser flere presserende udfordringer på én gang.

Generelle bemærkninger af høring af lov om anlæg af Lynetteholm

Høringen over lov om anlæg af Lynetteholm omhandler alene anlæggelsen af Lynetteholm ved at opfylde et areal i Københavns Havn, og dermed ikke den samlede helhed, som understøtter det samlede projekts formål. De langsigtede trafikale-, erhvervs-, og boligmæssige påvirkninger for hele hovedstadsregionen kommer først, når der bygges og byudvikles på Lynetteholm, og øen Lynetteholm giver i sig selv ingen samfundsmæssig gevinst.

København har en ambition om at være en bæredygtig by, og dette skal Lynetteholm selvfølgelig være med til at understøtte. Derfor er det allerede nu vigtigt at konkretisere, hvordan den kommende byudvikling på Lynetteholm tænkes ind i den grønne omstilling, herunder hvordan den økonomiske model kan sikre en kvalitativ byudvikling.

Med venlig hilsen

Lars Autrup
Direktør
Arkitektforeningen

Akademisk Arkitektforening
Åbenrå 34
DK-1124 København K

(+45) 3085 9000
mail@arkitektforeningen.dk
arkitektforeningen.dk

CVR 62572310

Danmarks Meteorologiske Institut

Transport- og Boligministeriet
Lovkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Kontor/afdeling
KSDS

Dato
12. februar 2021

J nr. 2021-125

/asm

Høring over forslag til lov om anlæg af Lynetteholm

DMI vil gerne kvittere for modtagelse af høring over forslag til lov om anlæg af Lynetteholm.

DMI forventer, at stormflodssikring og klimatilpasning vil være centrale elementer i etableringen af Lynetteholm. I denne sammenhæng vil DMI gerne gøre opmærksom på Klimaatlas[1], der er et samlet autoritativt datagrundlag over det fremtidige klima i Danmark, til brug for klimatilpasningsindsatser i hele landet. Klimaatlas kan understøtte arbejdet med at sikre korrekt dimensionering og optimal tilrettelæggelse af stormflodssikring og klimatilpasning i Lynetteholm-projektet.

DMI stiller sig til rådighed for yderliggere rådføring, fx i forhold til anvendelse af Klimaatlas.

[1] Læs mere om DMI's Klimaatlas på: https://www.dmi.dk/klimaatlas/

Danmarks Meteorologiske Institut

Lyngbyvej 100
2100 København Ø

T: +45 3915 7500
E: epost@dmi.dk

www.dmi.dk

Dokumentnummer
1067102
Dato
12.02.2021
Sagsbehandler:
TSP
CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Movias høringssvar til Høring vedrørende forslag til lov om anlæg af Lynetteholm

Movia kvitterer hermed for muligheden for at indgive høringssvar vedrørende forslag til lov om anlæg af Lynetteholm.

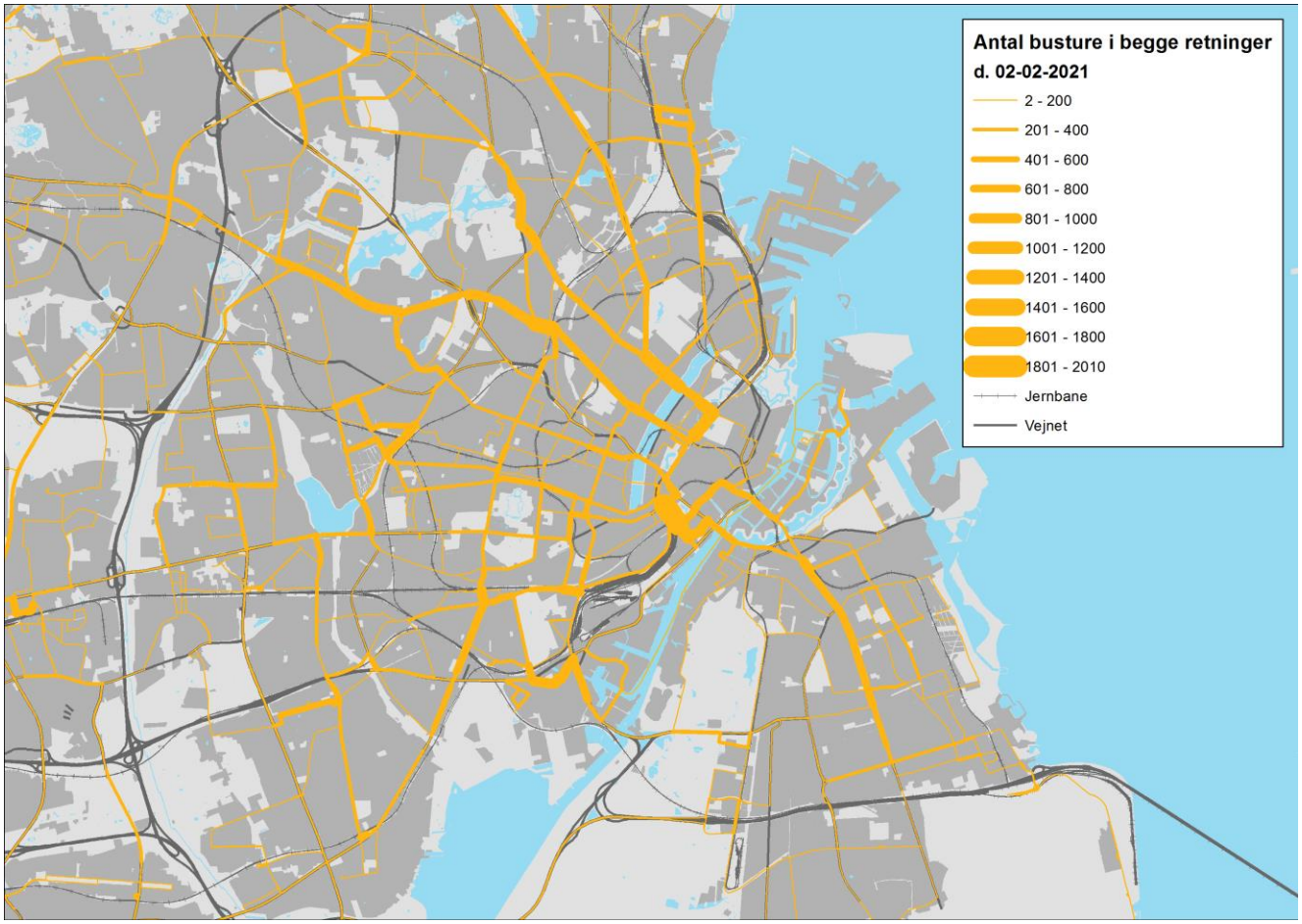
Lastbilkørsel med jord:

Anlæggelsen af Lynetteholm forudsætter en langsigtet opfyldning af et havareal udfor Refshalen ved indsejlingen til Københavns Havn. Denne opfyldning skal ske ved lastbiltransport via det eksisterende vejnet i København, samt en supplerende arbejdsvej ved Amagerværket. Den ekstra belastning af vejnettet vil formentlig ske på en række af de overordnede veje i København, men da det vil være op til den enkelte chauffør at finde den mest direkte vej til modtageanlægget på Lynetteholm, vil det være vanskeligt at vurdere, hvilke veje og kryds der bliver hårdest belastet.

Det er under anlægsfasen vigtigt at lave gode rammer for busser, der er i området og sikre langtidsholdbare løsninger for bustrafikken. På nedenstående kort ses, hvor mange busture der på en enkelt dag kører i det viste område.

De to broforbindelser Langebro og Knippelsbro, samt Amagerbrogade er essentielle for busforbindelser på tværs af den centrale København. For at kunne opretholde en god busbetjening vil det derfor være en god ide, at eksisterende tiltag til bussers fremkommelighed udvides med f.eks. forlængelse af eksisterende busbaner eller særlig prioritering i kryds.

Under anlægsarbejdet af Metro Cityringen var der ligeledes store byggepladser og lastkørsel på strækninger med meget busbetjening. Her havde Movia et godt samarbejde med Metroselskabet og Københavns Kommune om at sikre bussernes fremkommelighed til glæde for de mange daglige rejsende i den kollektive transport. Dette samarbejde kan med fordel videreføres under anlægsarbejdet vedr. Lynetteholm.



Figur 1: Kortet viser antallet af busture i begge retninger på en hverdag i februar 2021. Tykkelsen på stregerne indikerer, hvor mange ture, der er tale om. Kortet kan læses i sammenhæng med Figur 2, hvor lastbiltransporterne fremgår.

Busadgang til ny vej til modtageanlæg

Med de øgede aktiviteter på Refshaleøen vil det på sigt være fordelagtigt at kunne betjene området med kollektiv bustransport indtil metroanlæg og stationer er etableret. Derfor vil det blandt andet være hensigtsmæssigt at se på, om der i forbindelse med anlæggelsen af den nye adgangsvej til modtageanlægget kan åbnes for, at Movia-busser kan benytte denne vej, såfremt der kommer et ønske om en bedre betjening af Refshaleøen. I det nuværende busnet betjenes Amagerværket med linje 37, som med fordel ville kunne forlænges til Refshaleøen.

Movia anbefaler, at den kommende adgangsvej fra Amagerværket til Refshaleøen kan benyttes af kollektiv bustransport.

Venlig hilsen
Thea Storm Pedersen
Udvikling, Trafik og Planlægning

Trafikselskabet Movia, Gammel Køge Landevej 3, DK 2500 Valby, +45 36 13 14 00, movia@moviatrafik.dk, moviatrafik.dk

Direkte: +45 36 13 17 66
Mobil: +45 91 16 81 61
E-mail: tsp@moviatrafik.dk

15. februar 2021

Til Transport- og Boligministeriet
Att.: Anders Petersen
J.nr. 2020-2513

Høring vedrørende forslag til lov om anlæg af Lynetteholm

Foreningen af lystbådehavne i Danmark, FLID, vil på vegne af lystbådehavne og klubber i Københavns Havn med 50-60.000 aktive brugere takke for muligheden for at kommentere forslag til lov om anlæg af Lynetteholm.

Det er vores håb, at høringen også er udtryk for vilje til at afsøge og undersøge, om de udfordringer, som Projekt Lynetteholm skal løse, kan nås bedre, billigere og hurtigere på anden måde.

Lynetteholm vil med et slag gøre sejlads ud af Københavns Havn meget vanskelig og farlig for lyst- og sportssejlere. Ind- og udsejling af Københavns Havn begrænses til kun et smalt løb, hvor godsskibe, krydstogtskibe, sejlbåde, kajakker og motorbåde skal dele den sparsomme plads. Det sker allerede i 2023, til trods for at højvandslukke først etableres om 20-30 år. Alle med kendskab til havnedrift og sejlads i Københavns Havn og i de Blå organisationer appellerer til, at By & Havns udkast og vurderinger ikke får lov til at stå alene tilbage.

Derfor vil FLID, de blå organisationer og lystbådehavnene gerne i afsnit 1 præsentere et alternativ udarbejdet i samarbejde med Hasløv og Kjærsgaard Arkitektfirma – Projekt Middelgrunden. Vi opfordrer politikere i Folketinget til at undersøge dette alternativ. Det giver et større areal til byudvikling, kan fyldes op hurtigere, skaber fri adgang til Øresund for både erhvervsfartøjer og lystbåde, og vil skabe en fantastisk søsports arena. ”Den Blå Fælledpark” kan slutte ringen rundt om Københavns Havn.

Flyttes projekt Lynetteholm til Middelgrunden, får stat og kommune samtidig mulighed for at rydde op i et gammelt affaldsdepot i tilknytning til Middelgrunden. Her er blandet affald deponeret gennem årtier, til fare for miljø, natur og søsports- og fritids sejlads.

Hvis Folketinget, på trods alternativet fastholder Projekt Lynetteholm, er der stadig flere muligheder for at begrænse ulemperne og give lystbådehavnene og de mange brugere muligheder for søsport og friluftsliv. Det skriver vi om i Punkt 2.

Sidst, men ikke mindst, tilslutter FLID sig de mange organisationers ønsker om, at Projekt Lynetteholm analyseres i sammenhæng med planerne for Østlig Ringvej og ny Metroring under havnen. Hvis den Østlige Ringvej alligevel skal bygges, hvorfor så ikke få det afklaret nu, så jordtransport til Lynetteholm kan ske ”under jorden” og ikke genere de centrale dele af København, de nye bebyggelser på Amager. Så skal Margretheholm Lystbådehavn med 1200 medlemmer heller ikke ”køres over”, og de facto lukkes.

Flid vil gerne bemærke, at det er et demokratisk problem, at Transport-, Bygge- og Boligstyrelsens høringsnotat om indsigelser og forslag i forbindelse med miljøvurderingen (VVM) ikke er præsenteret før høringen af forslag til anlæg af Lynetteholm afsluttes. FLID har i høringssvar til VVM fremlagt forslag og peget på usikkerheder i vurderingsgrundlaget, som berører 50-60.000 brugere af vandet i Københavns Havn.

1. Middelgrunden - Hvis man vil opnå en højvandssikring, et jorddepot og areal til byudvikling, er der bedre muligheder på Middelgrunden

Projekt Lynetteholm skal løse især tre tungtvejende opgaver. Det ene er, at sikre det centrale København mod fremtidens havstigninger og forebygge oversvømmelser. Det andet er behov for at kunne anbringe, rense og nyttiggøre de meget store forurenede jordmængder fra bygge- og anlægsprojekter i København, og det tredje er arealer til ny byudvikling.

Arkitektfirmaet Hasløv og Kjærsgaard har sammen med aktive brugere af Københavns Havn udtænkt Projekt Middelgrunden, som et alternativ til Lynetteholm. FLID finder det yderst relevant at vurdere de miljømæssige konsekvenser ved dette projekt, da det både opfylder de udfordringer, som Projekt Lynetteholm skal løse, og samtidig skaber flere nye muligheder i verdensklasse, som kan realiseres hurtigere og billigere.

Projektforslaget er vedlagt og ca. 50.000 brugere støtter, at Middelgrunden undersøges som en alternativ placering.

Middelgrunden var engang en losseplads for blandet og forurenet bygge- og anlægsaffald. Den huser en række vindmøller, der inden for en kortere årrække skal erstattes af større møller, eller erstattes af ny kapacitet et andet sted, hvor bl.a. flytrafik ikke forstyrres.

Figur 1 Erstattes Lynetteholm med Middelgrunden opnås mange fordele

Middelgrunden contra Lynetteholm

- ✓ Middelgrunden er en ca. 6 km lang og 2 km bred grund af kalksten varierende fra 2-5 meter dybde beliggende i Øresund og med en kerne på samlet **6,7 km2**
- ✓ Det urene område af Middelgrunden med en **dybde på 1-2 meter**, dækker den gamle losseplads og er på **3,8 km2**. I alt er Middelgrunden således på ca. **10 km2 mod Lynetteholmen på 2,8 kvm**
- ✓ Grunden begrænses mod Amager af Kongedybet og mod Saltholm Flak af Hollænderdybet
- ✓ Middelgrunden kan opbygges **etapevis** og **hurtigere** end Lynetteholmen pga. den lave dybde, fx først på dele af det urene område
- ✓ For at inddæmme opfyldningsområdet, skal der **bruges væsentligt færre rene materialer** (sand), som kan være miljømæssigt kritiske og meget CO2 belastende at tilføre. Det samme med materialer til anlæg som fx spunsvægge, stenkastninger o. lign
- ✓ De beskedne vanddybder **muliggør en etapedeling**
- ✓ Jordtransporten kan **ske med eldrevne pramme fra havne i Nordhavn og Avedøre Holme**

- ✓ Klimasikringen **sikres bedre og friluftslivet** i og omkring havnen **bevares og tilføres mange nye kvaliteter**
- ✓ Grundet sine **små vanddybder** er der gode muligheder for etablering af sikre **sandstrande** på hele vestsiden mod København, ligesom vige og en **lystbådehavn** kan integreres
- ✓ Middelgrunden imødekommer befolkningsudviklingen frem mod 2100 og der er en **positiv økonomi på plus 25 mia. kr.**

Fig. 2 Middelgrunden (M) contra Lynetteholm (L)

Den Blå Fælledpark og mega events

København Havns muligheder tiltrækker tusindvis af mennesker året rundt. Der bliver badet, fisket, sejlet og solbadet, og en lang række events og kulturelle aktiviteter har fundet deres plads ved havnen. Mange af byens borgere og turister bruger i dag havnen til sports- og fritidsaktiviteter. Dette gælder ikke mindst området, hvor Lynetteholm skal placeres.

Man kunne fx udvikle og anlægge et nationalt vandsportsstadion for sejlbåde, joller, roere og svømmere, der vil kunne tiltrække store internationale sportsstævner, og publikum vil kunne følge begivenhederne rundt i hele arenaen, også fra Middelgrunden.

2. Seks afgørende ændringer i Projekt Lynetteholm kan sikre ni lystbådehavnes fortsatte eksistens

Hvis staten og Københavns Kommune vælger at gennemføre Projekt Lynetteholm med tilhørende havnetunnel og Metro, ønsker FLID og gruppen af aktive maritime brugere at følgende seks ændringer til projektet underkastes en reel og grundig miljøvurdering (VVM). Det må ikke stå tilbage, at et så omfattende fremtidsprojekt for Danmarks hovedstad ikke har tid og kræfter til at afvente alvorlige bekymringer og indsigelser fra 50.000 – 60.000 brugere af havnens lystbådehavne og vandsportsklubber.

2.1 Lynetteløbet må bevares

- Hidtil har adskillelse af erhvervstrafik og fritidssejlads været afgørende for sejladssikkerheden ind og ud af Københavns Havn. Opretholdelse af et selvstændigt løb for lystsejlerne og for både med master er væsentligt. Besejlingen af København skal kunne ske sikkert og på betryggende vis for vandets motionister, sports- og fritidssejlere

- Vandgennemstrømningen vil øges, hvis Lynetteløbet bibeholdes, med bedre vandkvalitet i havnen til følge.

2.2 Jord til Middelgrunden/Lynetteholm kan sejles

- Overskudsjord fra Nordhavn skal sejles i pramme til Lynetteholm. Jord fra Københavns sydlige del og fra nabokommuner kan sejles fra Avedøre Holme. Jorden kan køres til disse to havne ad overordnede veje.
- I søfartsnationer som Storbritannien og Holland udvikles eldreven pramtransport af gods og affald af hensyn til miljøet, ulykker i trafikken og forsinkelser i trafikken og mindre støj og støv.
- Rederiet Svitzer fra i høringssvar til VVM for Lynetteholm fremlagt et koncept for eldreven søtransport, og tilmed angivet prisoverslag.
- FLID har i notat til høring af VVM søgt at beskrive et koncept for sejlads af jord i moderne, eldrevne pramme, og med hurtig, automatisk aflæsning af jord fra lastbil til pram i lukkede transportbånd. FLIDs notat vedlægges.

2.3 Tunnel under Margretheholm Havn

- Færdsel til Lynetteholmen bør kunne løses ved tunnel under Margretheholm Havn frem for en klapbro med omfattende arbejdskørsel. Margretheholm Lystbådehavn er en af Danmarks største lystbådehavne, og en vigtig gæstehavn for København. Samtidig er den hjemsted for en frivillig søredningstjeneste, som sammen med Helsingør dækker hele Øresund.
- Sejles overskudsjorden med pram berøres lystbådehavnen og de nye bebyggelser ikke.

2.4 Vente længst muligt med spunsning op mod Kronløbet

- Det planlægges at sætte spuns rundt i hele Lynetteholmens perimeter i 2023. Dermed vil Lynetteløbet lukke, og en meget benyttet rute ud af Københavns Havn for fritidssejlere vil ophøre. Men spunsning ved Kronløbet kan vente, da opfyldning i Lynetteholmens nordlige del først forventes om 30 – 40 år.
- Al søtrafik skal gå gennem det nye Kronløb. Det estimeres, at Kronløbstrafikken vil gå fra ca. 28.000 og op til ca. 40.000 både i alle størrelser af både.
- Simulationer for sejlbåde påpeger, at det kræver erfarne sejlere og en vis motorkraft for at sejle sikkert ind og ud ad havnen. Kronløbet vil i praksis være umuligt at bruge for de fleste mindre sejl-, robåde og kajakker og der vil være en væsentlig øget risiko for alvorlige ulykker.
- Fra det tidspunkt hvor Lynetteløbet er lukket og til kanalen mellem Orientbassinet og Kalkbrænderihavnen etableres, vil der ikke være en sikker vej at komme ind og ud af Københavns Havn nord fra for kajakroere og roere.
- Når Nordhavnskanalen er etableret, vil det være farligt for roerne at benytte denne, når de skal øst på langs Amager kyst, da krydset over sejlrenden ved Lynetteholm kun vil kunne lade sig gøre ved yderst gunstige vindforhold.
- FLID deler de bekymringer både Copenhagen-Malmø Port og DI i høringssvar til VVM udtrykker om en alt for snæver indsejling gennem Kronløbet.

2.5 Vandkvaliteten

- De aktive brugere af havnen frygter for vandkvaliteten i Københavns Havn. Udsivning af miljøfremmede stoffer fra transport, oplag og behandling af forurenet jord er kun overfladisk belyst. Med en spunsning af hele Lynetteholmens perimeter, blokering af Lynetteløbet, og etablering af en dokport, vil Lynetteholm projektet føre til betydelig mindre

vandgennemstrømning i Københavns Havn. Det truer vandkvaliteten i hele havnen, og badevandskvaliteten ved Islands Brygge i særdeleshed.

- Det er meget bekymrende, at Lynetteholm allerede med spunsning i 2023 vil begrænse gennemstrømningen ud for Københavns Havn, og generelt vil påvirke hele vandgennemstrømningen i Kongedybet uden at dette er underkastet en meget grundig granskning, som det skete ved anlæggelse af Øresundsbroen. Det skaber betydelig usikkerhed om sejladssikkerheden ud for Københavns Havn
- FLID har i høringssvar til VVM-undersøgelsen peget på en række alvorlige mangler i VVM-redegørelsen, og afventer svar i høringsnotatet.

2.6 Nye lystbådehavne

- Der bør være flere muligheder for at anlægge nye lystbådehavne på Lynetteholmens østside. Det bør allerede nu undersøges hvor og hvordan de kan lokaliseres på østsiden af holmen. Når forholdene inde i havnen forringes for så mange sports- og fritidssejlere med projektet, bliver der behov mange nye bådpladser og klubfaciliteter ud mod Øresund. Dertil kommer behovet for bådpladser fra de mange nye beboere.

3. Bemærkninger til lovforslagets bestemmelser og bemærkninger

Præsentation af projektets belastning og konsekvenser, afsnit 7.1 Transport

FLID har efterspurgt beregningsgrundlaget for den meget overraskende konklusion, at transporten af jord med pram er meget dyrere og miljømæssigt fire gange så belastende som transport med lastbil. Der henvises i VVM-redegørelsen alene til nogle meget generelle beregninger baseret på dieseldrift og forældet håndtering af laste- og losseopgaven. I lovforslaget omtales muligheden slet ikke.
I Storbritannien og Holland vælges udvikling af moderne eldreven pramtransport for at skåne miljøet og reducere CO2 udledning. Høringssvar fra Svitzer bekræfter miljøgevinsten.

I ”Trafikale forhold” anvendes tal for antal lastbiler i anlægsperioden – 33 stk./dag. I driftsperioden (40 år) opgives procenttal i forhold til procentfordeling mellem transportformer i dag, altså procent af relative tal. Det må man ikke.
Hvorfor bruges der ikke de konkrete antagelser, som er 350 lastbiler med jord + 350 lastbiler retur = 700 lastbiler/dag i 40-50 år. Dertil kommer formentlig et tilsvarende antal med byggematerialer, når boliger og butikker skal bygges og forsynes med varer. Alle skal igennem Centrum af København, ældre og nye boligområder på Amager og hen over Margretheholm Havn.

Hensyn til brugerne af vandet er fraværende i lovforslaget, afsnit 7.17

I udformningen af anlægsloven for Lynetteholm har man valgt at overhøre den alvorlige bekymring, som lystbådehavne, sejl- og motorbådsklubber, ro- og kajakklubber har udtrykt ved møder, høring af projektforslaget og senest VVM-høringen. Hensynene til disse grupper, der normalt regnes for et stort aktiv for København, er simpelthen fraværende i lovforslaget. Hensynet til de ni lystbådehavne i Københavns Havn, der mister uhindret adgang til Øresund forbigås, og en klapbro over Margretheholm Lystbådehavn, nævnes kun i forbindelse med, at åbningstider vil By & Havn forhandle. Men reelt indskrænkes lystbådehavnen til en weekend havn.

Lynetteholm er et projekt uden vindere

FLID har sammen med lystbådehavnene og de blå organisationer fremlagt et alternativ, Middelgrunden, og præsenteret flere forslag til at opretholde et spændende og kreativt søsports- og rekreativt miljø i et Blåt og Grønt København.

Anlægsprojektet vil blive et af Danmarks største, og kunne blive en enestående mulighed for at vise Danmarks Hovedstad frem for hele verden

- Showcase hvordan man bygger en ny bydel uden at genere dem, der bor og arbejder i områder.
- Udvikling af pramtransport. Flere danske værfter arbejder med kulfiberskrog og eldrift af bl.a. ø-færger. Præsentation af nyudviklede pramme til opgaven vil give dansk skibsteknologi et løft.
- Middelgrunden kan udvikles som et moderne Manhattan, hvor boligernes udsyn og aktiviteter knyttes til vandet.
- Mellem Middelgrunden og København skabes en arena for søsport, og muligheder, som kun meget få byer har for at skabe internationale mesterskaber på vandet.
- Det stærke miljø omkring søsport og rekreative interesser bevares, og kan bidrage endnu mere.

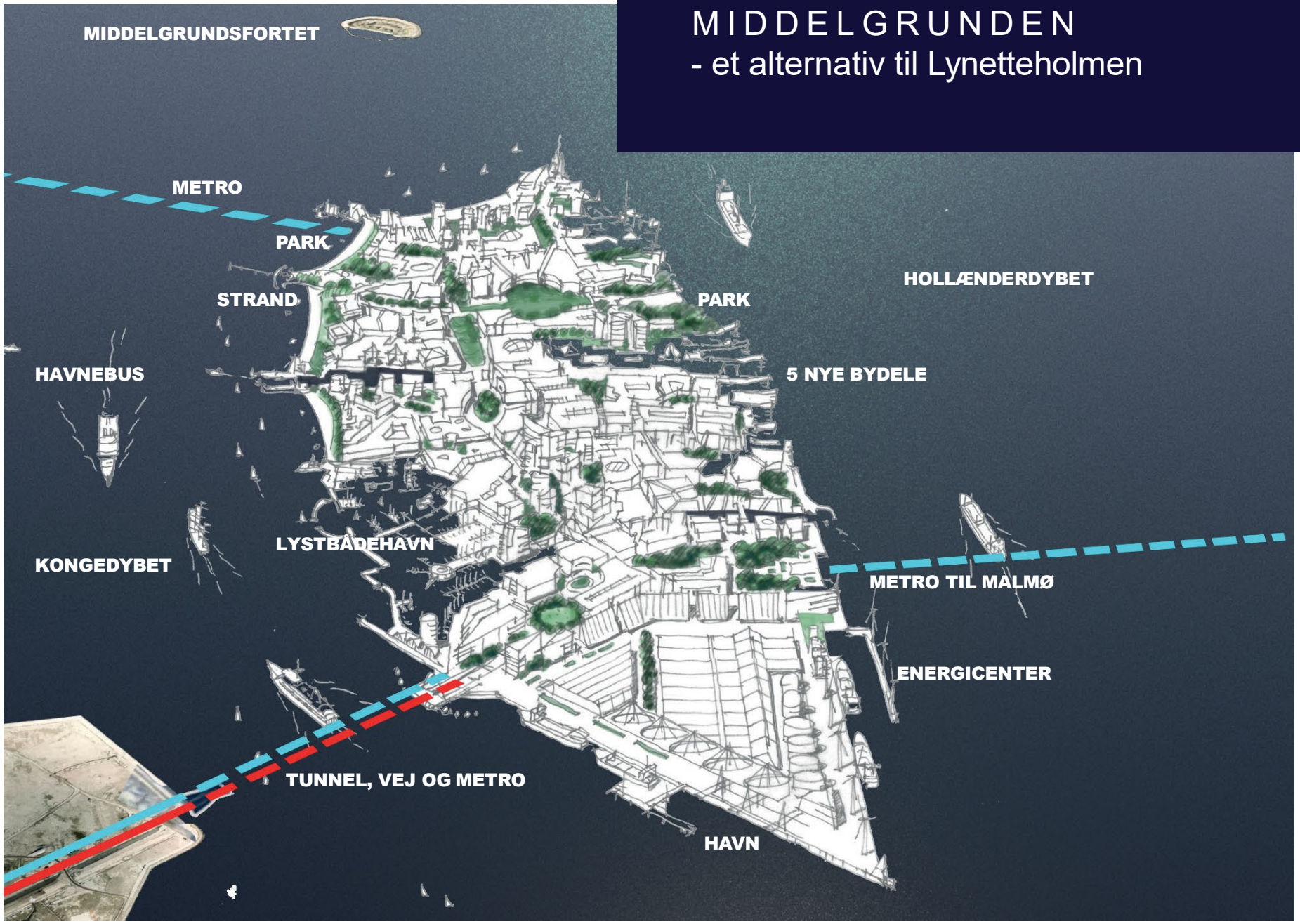
Ingen af disse muligheder indeholder det foreliggende projekt Lynetteholm.

Med venlig hilsen
Foreningen af Lystbådehavne

Jesper Højenvang
Direktør
T: 4345 4360
E: jesper@flidhavne.dk

15. JANUAR 2020

MIDDELGRUNDEN
- et alternativ til Lynetteholmen



HASLØV & KJÆRSGAARD

FORORD

Projektet for Lynetteholmen skal gennem en VVM-proces og en offentlig debat om planerne. Forventningen hos Københavns Kommune og By og Havn er at opfyldningerne kan starte allerede i 2021.

Projektet roses for at rumme en lang række udviklingspotentialer for København, men mange ser også store farer i det.

Der er blandt byens borgere mange der bruger havnen - til sejlads, badning, og kajerne omkring havnen er et omdrejningspunkt for et rigt rekreativt liv. Københavns møde med vandet er noget unikt.

Der er blandt brugerne omkring havnen en dyb bekymring for Lynetteholmsprojektet. Vil det forringe, måske ligefrem ødelægge de mest elskede miljøer i København, som er værdsat af både byens borgere og tilrejsende fra nær og fjern. Vil badevandskvaliteten i havnen forsvinde når 'hullerne' mod Øresund i nord reduceres allerede om et år? Hvad vil byen miste og, hvad betyder det når dokporten mod nord etableres? Den vil påvirke det vigtige vandskifte meget. Vil det maritime liv kunne fortsættes og udvikles hvis de tusinder af mindre fartøjer, lystbåde mm. der i dag sejler ind og ud af havnen i nord skal benytte det samme smalle sejlløb som erhvervstrafik, færger, krydstogtfartøjerne m.m.? Det er der store sikkerhedsproblemer i. Vil badevandskvalitet kunne udvikles i fremtiden?

Vi ønsker at VVM-processen også belyser mulighederne for om Middelgrunden som deponi og fremtidigt byområde er en bedre løsning. Byen kan klimasikres lige så godt eller bedre end i Lynetteholmsprojektet. Den nye bydel på Middelgrunden kan få langt flere herlighedsværdier end Lynetteholmen, og sidst men ikke mindst vil det maritime fritidsliv - som er dybt forankret i byens sjæl - kunne sikres for de næste generationer.

Med venlig hilsen

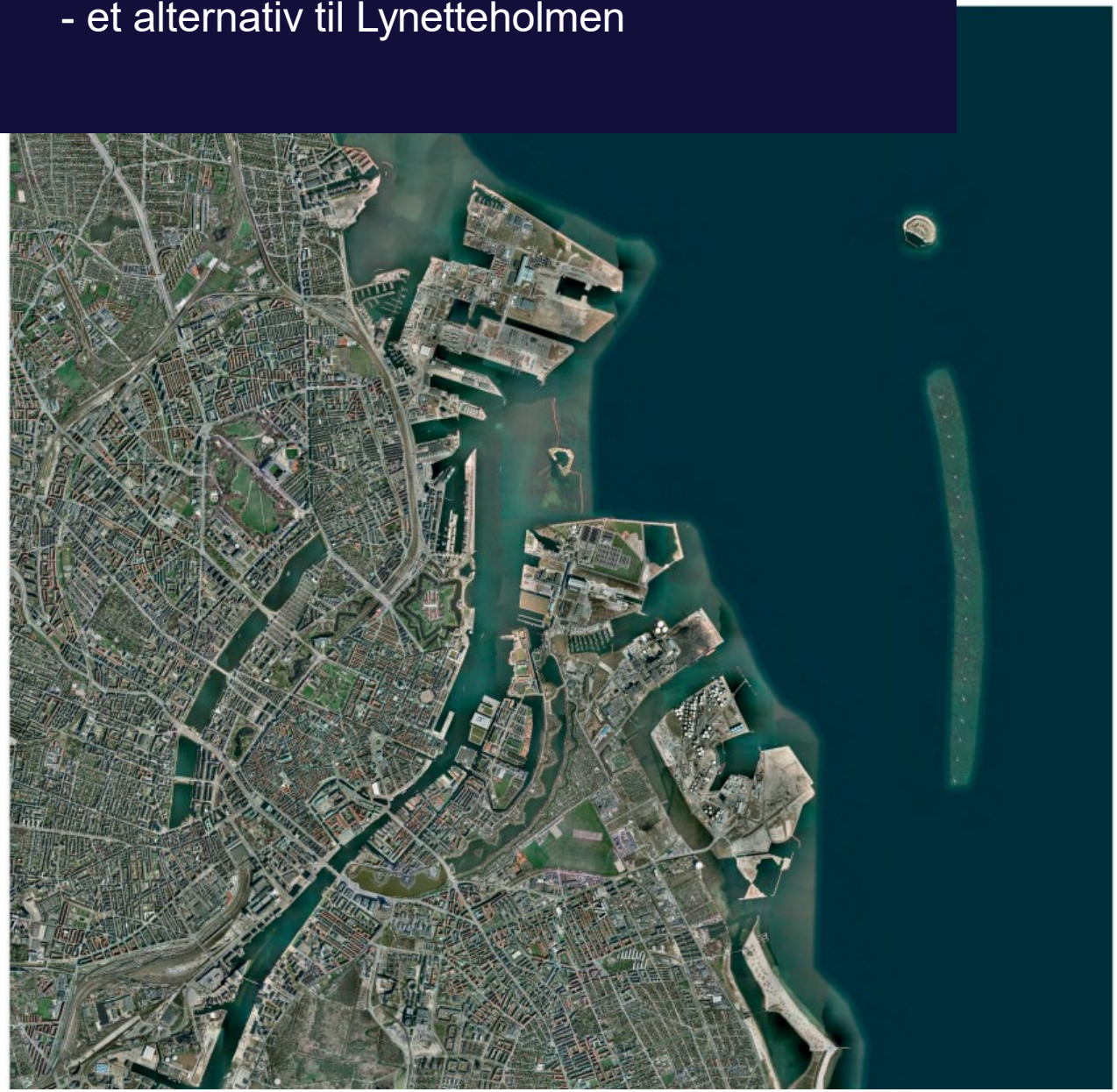
Dan B. Hasløv, Hasløv & Kjærsgaard
Jesper Højenvang, FLID

Dansk Sejlunion
Danske Tursejlere
Sejlklubben Lynetten / Magreteholm Havn
Langelinie Lystbådehavn, Svanemøllehavnen A/S
Københavns Yacht Service Aps
Sejlklubben Frem / Svanemøllehavnen
Kjøbenhavns Amatørsejlklub, Svanemøllehavnen
Sejlklubben Sundet, Sundby Sejlforening
Kalkbrænderihavnen, Sejlklubben København
Tuborg Havn, Wilders Plads Marina

15. JANUAR 2021

Forslag til Middelgrunden udarbejdet af Hasløv & Kjærsgaard i samarbejde med FLID, foreningen af lystbådehavne i Danmark.

MIDDELGRUNDEN
- et alternativ til Lynetteholmen



FIRE VIGTIGE MÅL

Projektet for Lynetteholmen har fire vigtige mål:

- at klimasikre byen mod stormflod
- at skabe en opfyldningsmulighed i Øresund der kan rumme fyld fra byens mange byggepladser
- at bebygge de opfyldte områder med attraktive bykvarterer
- at skabe plads til en ny østlig ringvej.

Alternativet på Middelgrunden responderer på disse mål, men åbner desuden for nye:

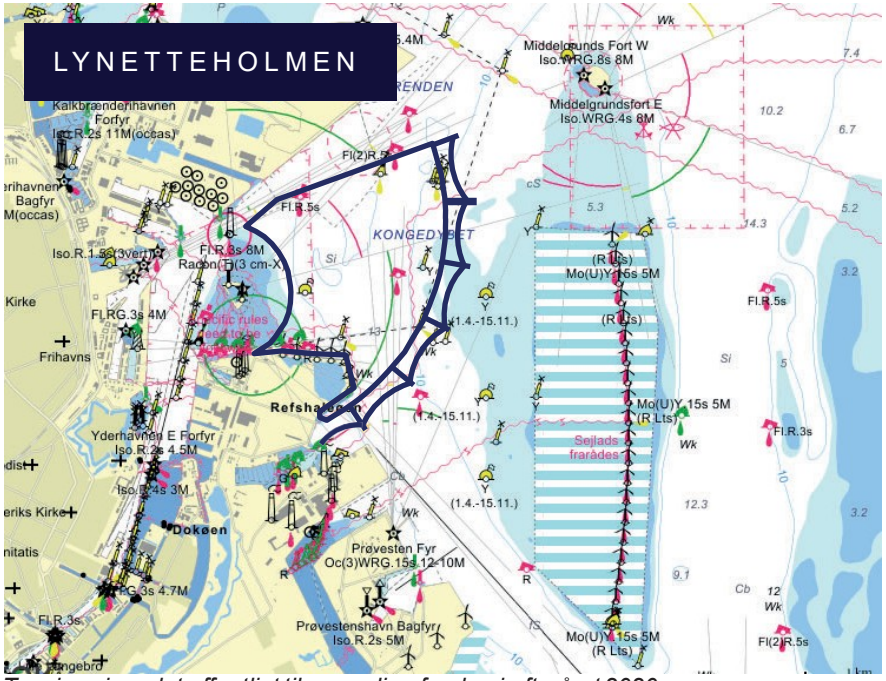
- at skabe en bedre, billigere og mere fleksibel klimasikring
- at øge opfyldningsmængde og bebyggelsesmuligheder
- at skabe nye kvaliteter for Københavns rekreative liv ved vandet
- at skabe en ”energiø” der sammentænker en fornyelse af renseanlæg Lynetten med bæredygtig energi

HASLØV & KJÆRSGAARD

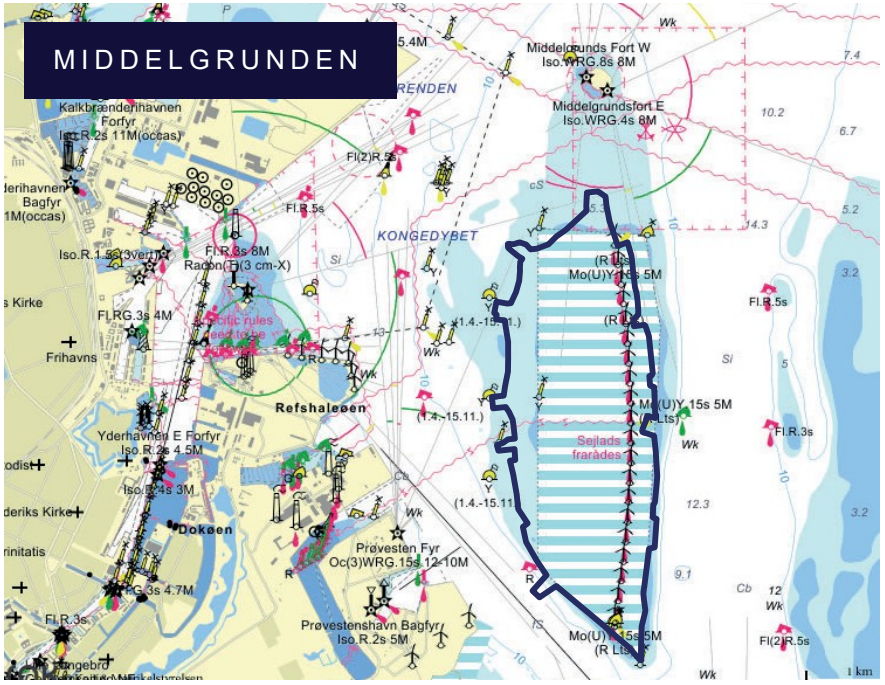
MIDDELGRUNDEN
- et alternativ til Lynetteholmen

- København er en havneby, og besejlingen af de indre dele af havnen, også med store skibe, skal bevares

- ”Den Blå Kile” er en unik kvalitet ved byen, som ikke må forsvinde



Tegning viser det offentligt tilgængelige forslag i efteråret 2020



LYNETTEHOLMEN OG MIDDELGRUNDEN
- de to forslags placeringer

LYNETTEHOLMEN

Areal	: 2.8 mio m²
Volumen	: 35 mio m³
Kystlinje	: 6.2 km

MIDDELGRUNDEN

Areal	: 4.5 mio m²
Volumen	: >50 mio m³
Kystlinje	: 11 km

Store miljøkonsekvenser

Lynetteholmens enkle løsning er, at sætte en stor prop i hullet ved Trekroner. Historisk er det ikke er første gang, at byen skal udvikles gennem opfyldninger på havet.

Opfyldningerne får store konsekvenser. Kongedybet, det store sejlløb som København skylder sin eksistens, skal fyldes helt op. Vandudskiftningen af Østersøen påvirkes, miljøet i Østersøen vil lide skade.

Bymiljøet i København vil miste store kvaliteter – og kun få nye vil komme. Og det rige maritime friluftsliv, der er i samspillet mellem havn og Øresund, vil blive stærkt påvirket.

Vandområdet hvor Lynetteholmen skal opbygges, er ikke bare et vandområde uden betydning for byen. På trods af generationers opfyldninger i København, i Nordhavnen, Inderhavnen og Sydhavnen, er det område der nu skal opfyldes omsorgsfuldt bevaret. Forklaringerne er mange. Her ligger havnens vigtigste sejlløb – for både skibe og lystbåde. Den smukke, frie sammenhæng mellem Øresund og middelalderbyen, skibene i byens hjerte.

Den Lille Havfrue er også en del af forklaringen. Langelinie har af samme årsag altid været et af byens vigtige åndehuller med den betagende udsigt til Øresund og de fjerne horisonter. Områdets navne siger også meget – Kronløbet, Kongedybet, Trekroner og Hollænderdybet. Det har aldrig været et ligegyldigt vandområde for byen. Og mon ikke Den Lille Havfrue, som hun sidder på sin sten og drømmer på sin tur mellem trappen foran slottet og havet, også er en del af fortællingen om København. Bag Lynetteholmens høje diger, stormport og tætte bebyggelser, på kanten af en indsø, vil hun næppe føle sig hjemme.

HASLØV & KJÆRSGAARD

Et alternativ der gør København til en endnu bedre by

Men der er et alternativer til Lynetteholmen - hvor skibene, verdenshavet, de fjerne horisonter og eventyret om København kan leve videre i byens sjæl.

Lidt øst for Lynetteholmen ligger et stort, lavvandet område - Middelgrunden. Det er en gammel losseplads. Her kan der fyldes op og bebygges med store arkitektoniske og funktionelle kvaliteter. Der kan føjes endnu et stort bykvarter til København, som ikke ødelægger, men som skaber nye kvaliteter. Her kan der deponeres meget store mængder fyld. Der kan bygges et varieret og spændende bymiljø, som modsat Lynetteholmen får tæt kontakt til havet. Vandet forbliver nærværende, og Københavns rige maritime liv får nye mål og udfoldelsessteder. Refshaleøen får også mulighed for en udvikling med tæt kontakt til vandet – uden at blive omgivet af store opfyldning mod nord og øst.

En ny bydel vil blive et 'state of art projekt'

Øen på Middelgrunden vil få attraktive møder med vandet, som ikke kun handler om teknik, højvander, stormfloder og diger. Den lange, smalle ø skaber overalt tæt kontakt til havet. Der kan skabes en byarkitektonisk komposition hvor strande, naturområder, urbane maritime bymiljøer, kajer og havne kan sætte en ny dagsorden for en bys møde med vandet – som Amager Strandpark har gjort det. Middelgrunden kan blive byens stolthed. Øen kan klimasikres for de truende havstigninger med et design af kysterne, der gradvis kan forstærke dem – hvis og når det bliver nødvendigt. Men forhåbentlig vil kampen om klimaet, trods de dystre forudsigelser, lykkes.

Den nye ø løser mange udfordringer. Den sydlige del kan huse fremtidens renseanlæg, som erstatning for det nuværende på Refshaleøen. Det kan kombinere nye, bæredygtige teknologier, som både skaber et rent miljø, men også ny energi. Renseanlægget skal ikke flyttes til en fjern placering ved Køge Bugt Strandpark.

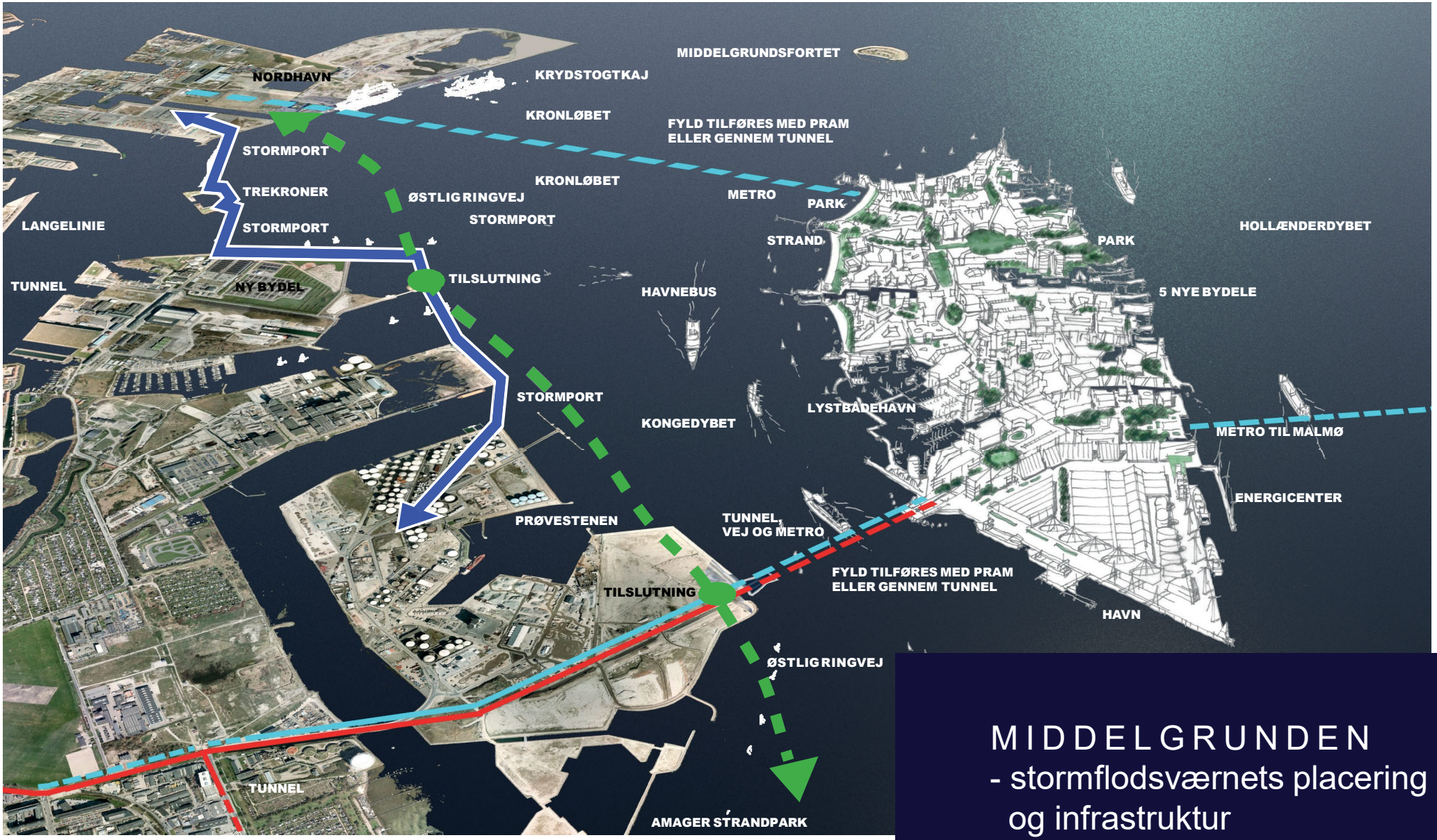
Øen kan kobles på byens infrastruktur, havnebusser, metro og en kommende forbindelse til Malmø. Den store østlige ringve, hvis den skal etableres, kan skabes uden et trafikinferno. Øen kan forbindes til Amager med en bro eller en tunnel, en mulighed som kan kombineres med en gammel drøm på Amager, at grave den tunge trafik ned under Amager Strandvej. Adgangen til øen kan i anlægsfasen ske med skib, men et metrotunnelrør kan også etableres tidligt, og bruges til at tilkøre opfyldningsmaterialerne – uden at belaste byen.

Højvandssikringen af Københavns havneområder kan løses meget enklere og uden de fatale konsekvenser for byens maritime liv, som Lynetteholmen desværre har. Højvandssikringen skal ikke være 'vandtæt'. Den kan udformes som en lav stensætning, der ikke hindrer den frie udsigt over vandet, placeret hvor havnens gamle ydemoler ligger. Stormporte lægges både i Kronløbet og Lynetteløbet, som bevares som fritidstrafikkens forbindelse mellem Øresund og Havnen. Havnens mylder af havnebusser, udflugtsbåde, lystsejlere, roere, udlejningsbåde mm. vil leve videre med nye mål og sejlområder, og København er ikke spærret inde i en indsø. Den Lille Havfrue kan blive på sin vante plads.

Middelgrunden er en bæredygtig løsning, men der skal vælges nu

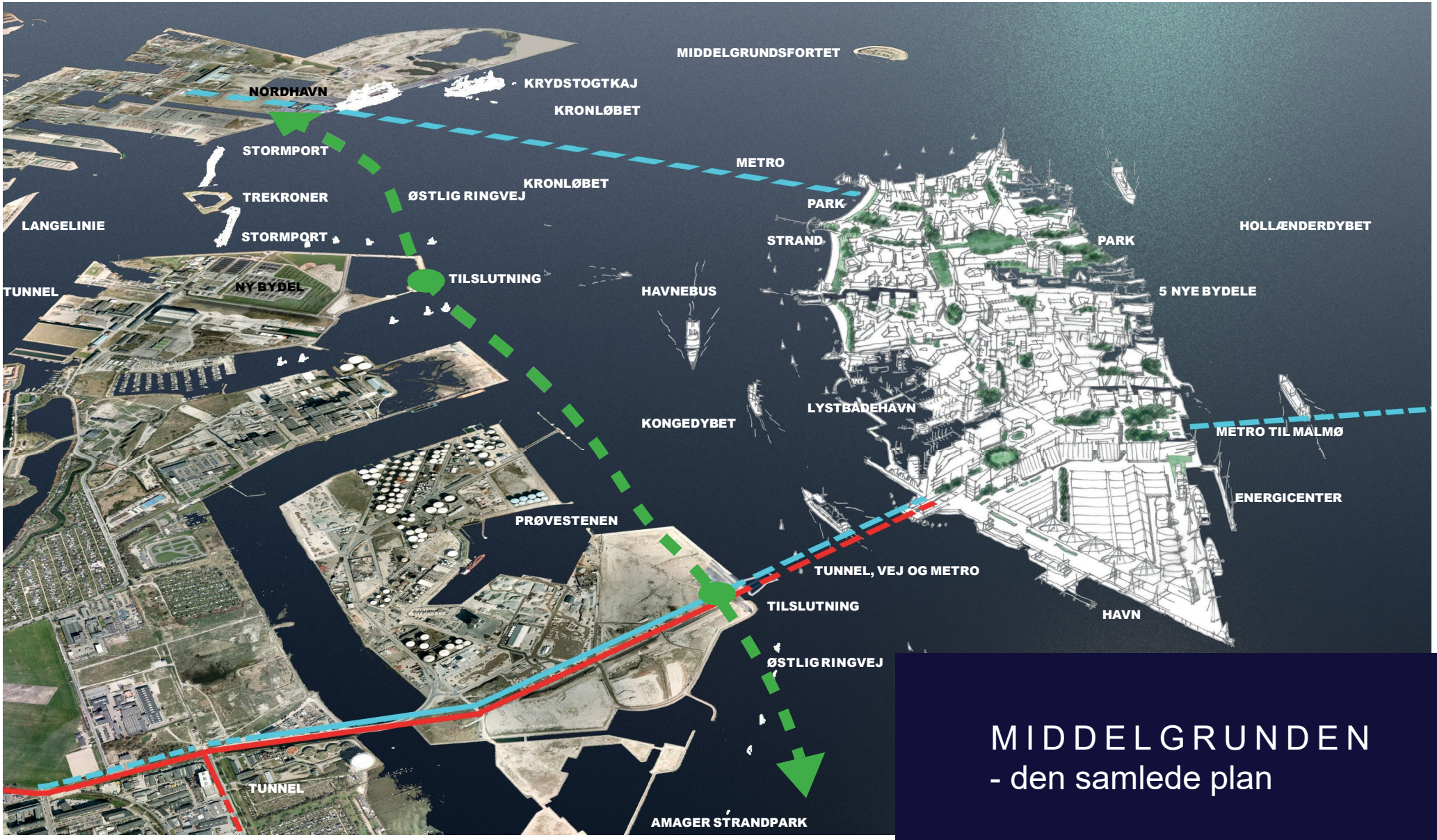
Der er også god økonomi i Middelgrunden som alternativ. Opfyldningsmulighederne er større. Startomkostningerne mindre på grund af de mindre vanddybder. Der vil være et mindre forbrug af miljømæssigt kritiske materialer. Infrastrukturen er ikke dyrere end Lynetteholmen. Generne for byen mindre. Og når byggemulighederne engang skal realiseres er der langt flere attraktive byggemuligheder. På grund af gennemstrømningen i Øresund vil det ikke være muligt at etablere både Lynetteholmen og Middelgrunden. Det er et enten-eller. På Smiley-oversigten er vist de store forskelle og fordele/ulemper, der er ved Middelgrunden i forhold til Lynetteholmen.

MIDDELGRUNDEN
- en fremtidig plan



MIDDELGRUNDEN
- stormflodsværnets placering og infrastruktur

HASLØV & KJÆRSGAARD



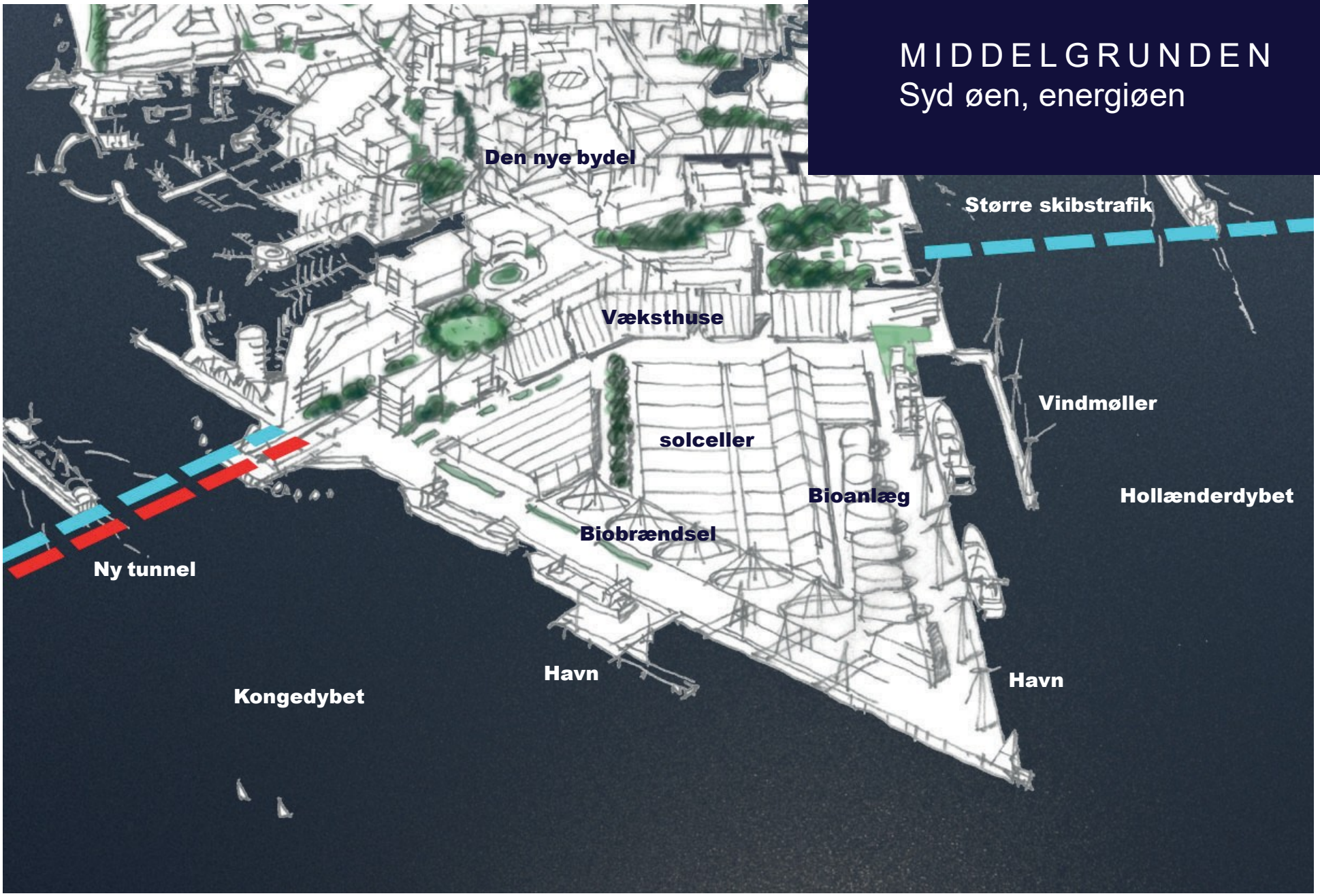
MIDDELGRUNDEN
- den samlede plan

HASLØV & KJÆRSGAARD

MIDDELGRUNDEN
Nordøen

HASLØV & KJÆRSGAARD

MIDDELGRUNDEN
Syd øen, energiøen



HASLØV & KJÆRSGAARD

MIDDELGRUNDEN
Sammenligning

M Middelgrunden L Lynetteholmen

	M	L
Deponeringsvolumen - hvor kan der deponeres mest?	😃	☹️
Forbrug af naturressourcer ved etablering - kan man begrænse brugen af rent sand til at aflukke deponeringsområdet?	😃	☹️
Blokering af gennemstrømning - undgås blokering af gennemstrømningen i Øresund	😃	☹️
Besejling af Københavns Havn - er der plads og sikkerhed for rekreativ sejlads ind og ud af havnen?	😃	☹️
Lystsejlads gennem Øresund - er lystsejlads nord/syd sikker?	😃	☹️
Vandmiljø i Københavns Havn - er badevandet i havnen sikret også på langt sigt?	😃	☹️
Langelinies og Trekroners kultur- og bymiljø - bevares og udvikles byens herlighedsværdier?	😃	☹️
Etapedeling - kan det samlede anlæg etapedeles, evt. gå i stå?	😃	☹️

	M	L
Stormflodssikring af København - kan stormflodssikringen fremskyndes hvis klimaforandringerne nødvenddiggør det?	😃	😐
Adgang i anlægsfasen for fyld - er transport med pramme mulig så Amager ikke påvirkes?	😃	😃
Flytning af renseanlæg Lynetteholmen - kan renseanlægget evt. blive på sin nuværende plads?	😃	☹️
Byudviklingspotentiale på de opfyldte arealer - skabes der attraktive arealer for nye byområder?	😃	😐
Byudviklingspotentiale på Refshaleøen - bevares Refshaleøens kvaliteter?	😃	☹️
Østlig Ringvej - vil østlig ringvej kunne etableres?	😃	😃
Metro - er der metro?	😃	😃

HASLØV & KJÆRSGAARD

Rev. jan 2024

15. februar 2021

Tom Elmer Christensen
Specialkonsulent
E: tom@flidhavne.dk
M: 2120 8889

Lynetteholm - Kan overskudsjord transporteres i pramme i stedet for lastbiler?

Trods åbenlyse fordele ved transport af forurenet jord i pramme i form af mindre trængsel, færre ulykker, mindre forurening og mindre støj og slid gennem boligområder og centrum, vælger By & Havn at satse på lastbiler i Projekt Lynetteholm.

I VVM-redegørelsens afsnit om Alternativer, s. 96ff og bilaget Klima og Luftkvalitet, s. 296 ff, afvises sejlads af jorden med, at det medfører fire gange så meget CO2 udledning at sejle som at transportere al jorden med lastbil – 1933 tons/år mod 8621 tons/år. Der foreligger ikke dokumentation for beregningerne ud over meget kortfattede udsagn.

Beregningerne tager udgangspunkt i, at pramme, både, kraner og bulldozere alle bruger diesel som drivmiddel, og der regnes med mange ekstra arbejdsgange. Det virker helt urimeligt og uden vision, når beregningerne kunne lægge eldrevne skibe og pramme og ny teknologi til lastning og losning til grund.

FLID ønsker Projekt Middelgrunden belyst som et alternativ til Projekt Lynetteholm. Det vil kræve, at overskudsjorden fra København og Frederiksberg transporteres med pram, gerne fra en havn i nord (Nordhavn) og en i syd (Avedøre Holme).

Hvis staten og Københavns Kommune fastholder Projekt Lynetteholm kan jordtransport med pram også anvendes her. Det vil betyde, at en bro over Margretheholm Lystbådehavn kan undgås.

FLID, de øvrige Blå Organisationer og havnene i Københavns Havn ønsker en reel og seriøs analyse af fordele og ulemper ved pramtransport.

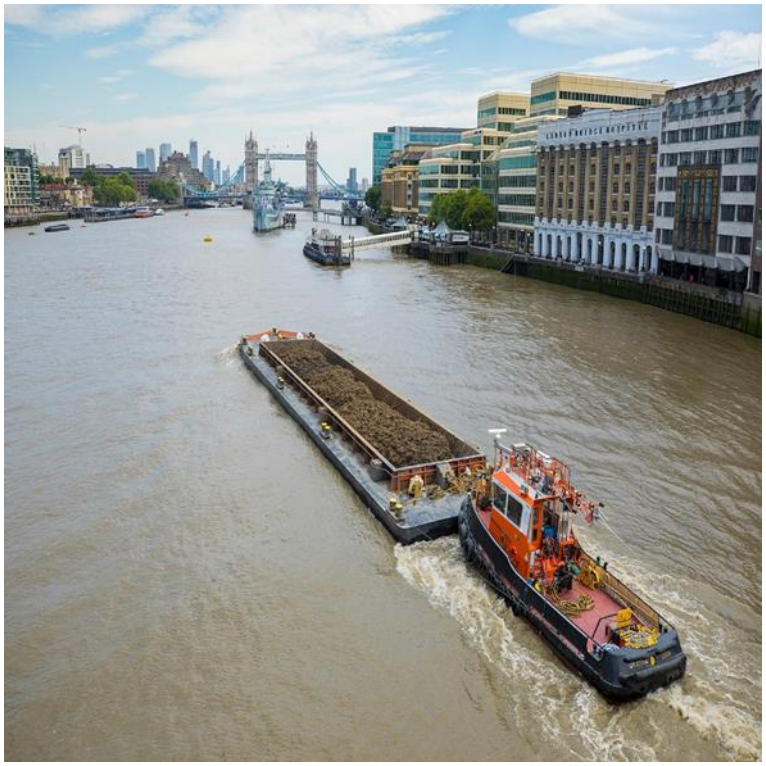
I London transporteres jorden i pramme på Themsen

I London har man i mange år vundet erfaringer med at transportere affald i pramme. Den erfaring bruges nu også ved store anlægsprojekter, bl.a. ved udgravning og anlæg af kloak- og skybrudstunnelen ”Thames Tidal Tunnel” – et projekt til over 40 milliarder kroner – har man transporteret to millioner tons overskudsjord fra tunnel-udgravningerne væk fra London på pram.

Det uafhængige Emissions Analytics har i samarbejde med bystyret i London lavet målinger fra prammenes udledninger, som viser markante miljøgevinster i forhold til lastbiltransport. (*Slæbebådene, der driver prammene, bruger miljødiesel som drivmiddel/tec*).

Disse målinger viser, at en tre-fjerdedele fyldt pram med en kapacitet på 1000 tons *(svarende til 75 lastbillæs/tec)* udleder 90 procent mindre CO2 og 54 procent mindre NOx (kvælstofilte, red.) på jordtransporten end moderne lastbiler ville gøre ved at fragte samme mængde.

”En af de vigtigste årsager til valget af pramme var at tage hensyn til beboerne og virksomhederne nær vores byggepladser. Vi arbejder døgnet rundt på pladserne, og et konstant flow af lastbiler til og fra ville overbelaste og genere området”, siger Taylor Geall, der er pressechef i selskabet Tideway, der står bag byggeriet af Thames Tidal Tunnel. (*TV2/Lorry*)



Miljøgevinster i London ved brug af pram

Ved en 75 % opfyldt 1.000-tons pram på Themsen udledes der ifølge Emissions Analytics:

- 54% mindre NOx
- 52% mindre NO
- 86% mindre NO_2
- 95% mindre CO
- 90% mindre CO_2

I forhold til en lastbil i miljøklassen Euro 6.

Kilde: Tideway, Livetts og TV2/Lorry

Jorddepot og opfyldning på Lynetteholm skal ske med 700 lastbiler hver arbejdsdag gennem 40 år.

Dertil kommer forsyninger med lastbiler til boliger og virksomheder.

Lastbiler ville have forårsaget syv dødsulykker

Ved projektets afslutning i 2024 i London vil prammene have skibet omkring 5,5 millioner tons jord og andet materiale fra og til byen via Themsen og på den måde have nedbragt antallet af lastbilkørsler i London fra ”over en halv million” til 140.000.

Ifølge holdet bag byggeriet skyldes valget af pram som transportmiddel også, at det reducerer risikoen for trafikulykker med sårbare trafikanter som cyklister og fodgængere.

”Ifølge vores beregninger ville vores oprindelige plan om at transportere alt med lastbiler have forårsaget 14 kollisioner med cyklister, hvoraf syv ville have påført cyklisten livsændrede skader eller resulteret i død. Ved at transportere så meget som muligt via floden har vi reduceret denne risiko”, siger pressechefen Taylor Geall. ”Og til trods for, at transport via floden tager længere tid, så har det vist sig at være markant mere pålideligt, da pramme ikke sidder fast i trafikpropper”, siger han.

Overføres erfaringerne til København, hvor antallet af cyklister er langt større end i London, vil endnu flere ulykker kunne undgås med pram transport.

Elektrisk drevne pramme vinder frem

På floderne i Holland, Belgien, Tyskland og Frankrig er udviklingen af eldrevne pramme meget fremskreden, lige fra små fragtpramme til store containerskibe.

”Tesla-skibe” sejler containere mellem havnene i Antwerpen, Rotterdam og Amsterdam.

Udviklingen støttes af de respektive lande og EU, og batterierne er nu i omfang og vægt kun ca. 1 % af lasten.

Flere danske værfter, men måske særlig Søby Værft på Ærø og Assens Værft, arbejder med udvikling af lette (kulfiber) eldrevne skibe og færger. Kombinerer man den teknologi, der anvendes til ”klapning” af sediment, vil jord fra f.eks. Nordhavn kunne lastes, sejles gennem en sluse ind bag indramningen af øen, åbne klapperne i bunden og derved losse jorden. Denne metode er kendt og anvendes alle steder, hvor havnesediment ”klappes” i åbne farvande.

Med et udviklingsprojekt som Lynetteholm, hvor også staten deltager, er der god grund til at bidrage til udvikling af grønne løsninger, der kan anvendes masser af steder i Danmark. Teknologien med eldrift kan også overføres til Ø-færgerne og sikre danske værfter eksportordrer.

Hvilke havne kan anvendes

I Projekt Lynetteholm arbejdes med pramdrift fra Nordhavn til Lynetteholm, så her er allerede den ene havn. Sejlads fra Nordhavn kan fortsætte indtil en eventuel Østlig Havnetunnel er klar.

I København Syd kan havnen på Avedøre Holme anvendes eller der kan anlægges en udskibningshavn ved Københavns Kommunes Jorddepot ved Sjællandsbroen.

Lastning og losning af overskudsjorden

Lastbiler transporterer jorden fra bygge- og anlægsarbejder rundt om i København og Frederiksberg til Nordhavn eller en Avedøre Holme/ny havn ved Sjællandsbroen. Ifølge By & Havn skal den forurenede jord analyseres og fordeles ”andet sted i byen”, og det kunne måske med fordel være i de to havne. Der forudsættes to havne, indtil den Østlige Ringvej er klar.

Der behøver ikke blive lange lastbilkøer. I de amerikanske vestkysthavne ankommer mega-lange godstog med majs og korn, der skal sejles til Kina. Når togene ankommer, kører de langsomt over en aflæsningsgrav mens lasten tømmes, og med det samme transporteres i lukkede transportbånd direkte til skibenes lastrum. Anvendes samme princip for aflæsning af jorden, skal den ikke behandles i flere arbejdsgange, men sejles direkte ud til øen, og ind bag spunsen, hvor bundklapperne åbnes.

Aftenstemning i Düsseldorf ved Rhinen (foto Dan Hasløv)

Socialdemokratiet i København
3. kreds, Indre By og Christianshavn
Bestyrelsen

13. februar 2021

Høringssvar til udkast til forslag til lov om anlæg af Lynetteholm

Trafik- og Boligministeriet sendte d. 15. januar 2021 udkast til forslag til lov om anlæg af Lynetteholm i høring med frist for høringssvar d. 14. februar 2021 (j. nr. 2020-2513). Socialdemokratiets 3. Kreds, Indre By og Christianshavn, takker for at få muligheden for at komme med et sådant høringssvar.

Socialdemokratiet i Indre By og på Christianshavn er positiv over for Lynetteholmkomplekset i sin helhed, altså den vision, at der i et og samme projektkompleks kan etableres en lokalitet for jorddeponering, en komponent i klimasikringen af København, en ny rumlighed for byudvikling og en kilde til medfinansiering af Østlig Ringvej og Metro M5, som er af bred trafikal interesse for København.

VVM-høringen omfattede kun selve etableringen af halvøen Lynetteholm som et jorddeponi med en perimeter og de tilknyttede anlægsarbejder. Vi må forstå, at ministeriet anser denne partielle miljøvurdering for lovlig. Vi ønsker ikke desto mindre at udtrykke kritik af fremgangsmåden. Den partielle miljøvurdering er ikke egnet til at skabe tryghed hos borgerne om projektkomplekset miljøeffekter. Hertil kommer, at den efterlader det indtryk, at borgerinddragelsen sker på skrømt.

Det sidste indtryk bestyrkes af den procedure, der er valgt for samspillet mellem VVM-høringen og høringen af lovudkastet. Lovudkastet, som er transportministerens forslag til, hvordan Folketinget skal lovgive om projektet, er udarbejdet uden hensyn til VVM-høringssvarene. Det bliver ikke muligt for offentligheden, herunder os, at kommentere på et udkast, hvori høringssvarene er afspejlet. Vi bliver heller ikke bekendt med ministeriets og By og Havns reaktion på vores forslag og indvendinger inden udløbet af høringsfristen for lovudkastet. Borgerne efterlades med det indtryk, at deres synspunkter er uden betydning.

På det anførte grundlag skal vi alene kort resumere vores forslag og indvendinger, som de allerede er kommet til udtryk i høringssvaret til VVM-redegørelsen, og som de også vedrører lovudkastet:

Ulemperne ved jordtransport må væsentligt reduceres. Valget af lokaliteten lige foran København som deponi har fordele, men efterlader det indre København med et sundhedsskadeligt støj-, partikel- og trafiksikkerhedsproblem, som er uforenelig med en acceptabel trafik- og miljøpolitik. Den i lovforslaget beskrevne løsning må justeres, så jordkørselen gennem tætbefolkede gader minimeres. Konkret foreslås, at 1) jord fra det nordlige København sejles fra Nordhavnen med eldrevne fartøjer og 2), at jordtransport undgås over Knippelsbro.

Vi antager, at det er en fejl, at der ikke var redegjort for det økonomiske grundlag for valget af jordtransportform i VVM-redegørelsen. Vi anmoder om, at beregningsgrundlaget for det endelige valg indarbejdes i bemærkningerne til lovforslaget eller som minimum i implementeringsredegørelsen.

Endelig ønsker vi, at modtageanlægget på Nordhavnen bevares, så en senere beslutning om yderligere pramning fra Nordhavn ikke vanskeliggøres og, at det i lovforslaget tilkendegives, at Lynetteholmselskabet anerkender behovet for hurtigst mulig overgang til fossilfri lastbiltransport i den københavnske miljøzone.

De særlige miljøudfordringer på Nordamager/Margretheholm, mv. må håndteres. Vi anerkender forslaget om en aflastningsvej langs Prøvestenens vestside over to nye broer til Refshaleøen som et nødvendigt og godt initiativ til at aflaste de nye boligområder på Margretheholm, kolonihavekvarterne, osv.

Margretheholmkvarteret vil imidlertid trafikalt blive meget udsat i en lang periode på grund af nærheden til anlægsområdet, og der er helt afgjort behov for flere initiativer. Vi ønsker derfor 1) at materiel sejles i perioden, mens Prøvestensvejen anlægges, så Forlandet og Refshalevej ikke benyttes til anlægsarbejdet og 2), at der gennemføres en systematisk indsats for beskyttelsen af bløde trafikanter.

Området ved Margretheholm med i omegnen af 3.000 beboere er desuden nærmeste nabo til den byggeplads, der etableres i forbindelse med projektet. Det vil bl.a. medføre væsentlige støv- og støjgener i mange år fremover. I henseende til støj ligger Margretheholmområdet i den zone, hvor gældende støjgrænser - 40 dB(A) - tidvis ventes overskredet til minimum 45-50 dB(A) i forbindelse med nedramning af spunsplader. Vi ønsker i lovforslaget angivet, hvordan lovgivningen vil blive overholdt. Vi anmoder endvidere om, at afstanden fra byggepladsen/arbejdsarealet til ejendommen Udsigten øges fra mindre end 150 meter som planlagt til mindst 200 m. Vi ønsker endelig grundig afskærmning for støv og støj mellem arbejdsarealet og det grønne område.

Sejladsen til og fra Margretheholm Havn må sikres, og Refshalevej må forbeholdes bløde trafikanter, mv. Sejlermiljøet i Margretheholm Havn vil blive væsentligt påvirket af den ene af den nye aflastningsvejs to broer. Vi noterer os tilkendegivelsen i kommunens høringssvar om, at der i den videre proces med brugerne af havnen skal findes en model for yderligere broåbning i forhold til det nuværende forslag om åbning fra kl. 16 til kl. 7. Vi antager, at der mindst bør være mulighed for at passere broen en gang i timen også i løbet af dagen, hvilket bør præciseres i lovforslaget.

Området ved Margretheholm Havn, hvor landtangen mellem Københavns Havn og Øresund er smallest, må forventes at blive af stadigt større rekreativ betydning, efterhånden som området byudvikles. I det lys er det bekymrende, at konflikten mellem anvendeligheden af den nye vejforbindelse som permanent nærtrafikvej (jf. formuleringerne i VVM-redegørelsen, s. 95) og områdets rekreative udviklingsmuligheder kun kan forventes at vokse med tiden.

Refshalevej gennem det gamle forsvarsanlæg mellem Qvintus Bastion og Qvintus Lynette er uegnet som en hovedadgangsvej til Refshaleøen og bør allerede nu beskyttes og formentlig forbeholdes bløde trafikanter og bybusserne. Vi ønsker derfor, at den nye vej ad de to broer allerede fra sin åbning indrettes og anvendes som hovedadgangsvej for motorkøretøjer til og fra Refshaleøen. Vi finder i det lys, at By & Havn og kommunen i fællesskab bør overveje, om passagen af vigen ved Margretheholm Havn kan ske på en bedre måde end ved en dæmning og en klapbro.

Klimasikringen må fremmes. Klimasikring er af stor vigtighed for borgerne og byen både øst og vest for havnen, og vi anerkender Lynetteholmprojektet som et vigtigt element i denne. Vi noterer os med tilfredshed, at kommunen i sit høringssvar til VVM-redegørelsen lægger op til at øge sikringsniveauet i forhold til tidligere. Vi er også tilfredse med, at der i kommunens forslag til risikostyringsplan lægges op til igen at se på ræsonnementerne i Stormflodsplanen fra 2017. For os at se må en beslutning om at anlægge Lynetteholm føre til, at man fremrykker anlægget af dokporten i Kronløbet, så denne investering ikke ligger 15-20 år fremme i tiden, som det ellers anføres i VVM-redegørelsen, og at man også genovervejer tidsplanen for sikring mod syd.

CHRISTIANSHAVNS LOKALUDVALG

Transportministeriet
arp@trm.dk og trm@trm.dk

13. februar 2021
J.nr. 2021-0047451

1. Transport- og Boligministeriet har sendt forslag til Lov om anlæg af Lynetteholm i offentlig høring med frist for høringssvar d. 14. februar 2021. I den anledning skal Christianshavns Lokaludvalg fremkomme med dette høringssvar. Høringssvaret er baseret på det vedhæftede høringssvar vedr. VVM-redegørelsen for Lynetteholm, som Lokaludvalget d. 22. januar indsendte til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

2. I lighed med høringen om VVM-redegørelsen hilser Lokaludvalget muligheden for at afgive et høringssvar om forslaget til anlægslov velkommen. Helt parallelt med høringen om VVM-redegørelsen beklager Lokaludvalget dog endnu engang, at høringen om forslaget til anlægslov gennemføres i en tid, hvor corona-restriktionerne forhindrer fysiske debatmøder.

3. Ved siden af VVM-redegørelsen om anlæg af Lynetteholm er der i forbindelse med anlægsloven en offentlig høring om en VVM-redegørelse for uddybning af sejlrenden i Kronløbet og klapning af opgravet havbundsmaterialer. Fristerne for afgivelse af høringssvar om de to redegørelser er henholdsvis 25. januar og 17. februar. Forslaget til anlægslov blev sendt i høring d. 15. januar. Denne tidsplan vidner om et ualmindeligt hastværk.

Hastværket afspejles i, at der i bemærkningerne til lovforslaget ikke kan anføres, hvor mange høringssvar, der er modtaget om de to VVM-redegørelser. Det er derfor anført med "xxx". Men ét er antal høringssvar, noget andet og mere væsentligt er høringssvarenes indhold og hvordan der tages højde herfor. Den sammenpressede tidsplan giver indtryk af, at høringssvarene er ligegyldige for anlæg af Lynetteholm og i særdeleshed for udformningen af anlægsloven.

Kunne man forestille sig, at der i høringssvarene fremkom så substantielle bemærkninger, at planerne for anlæg af Lynetteholm må justeres? Det kunne f.eks. dreje sig om transport af jorden til Lynetteholm. I bemærkningerne til lovforslaget anføres, at det skal ske med lastbiler og at der skal anlægges en ny adgangsvej til brug herfor med en oplukkelig bro over indsejlingen til Margretheholm havn. Kunne man forestille sig, at et høringssvar om pramning (jf.

pkt. 6 nedenfor) peger på en så smart løsning, at den bliver imødekommet af tekniske og/eller politiske grunde? Med den pressede tidsplan og det fremlagte forslag til anlægslov synes svaret på forhånd at være, at høringssvarene ingen indflydelse vil få.

En sådan fremgangsmåde fremmer ikke borgernes tillid til - og engagement i offentlige høringsprocesser om væsentlige samfundsmæssige planer og investeringer. Lokaludvalget finder derfor den pressede tidsplan stærkt kritisabel. Anlæggelse af Lynetteholm er et meget stort projekt, der vil strække sig over et halvt århundrede. Derfor må det være muligt at tilrettelægge en planlægningsproces, der sikrer bedre inddragelse af borgerne og at høringssvar bliver taget seriøst.

4. Lynetteholm-projektet har i henhold til principaftalen fra oktober 2018 fire komponenter, men VVM-redegørelsen om anlæg af Lynetteholm omhandler kun øens afgrænsning med ny adgangsvej og modtagelsesanlægget for overskudsjord og opfyldning af området. Komponenterne om klimasikring, byudvikling og infrastruktur indgår således ikke i VVM-redegørelsen.

I lyset heraf skal Lokaludvalget gentage sin holdning fra sit høringssvar om VVM-redegørelsen om, at der for at skabe et retvisende overblik over projektets samlede miljøkonsekvenser bør udarbejdes en sammenfattende VVM-redegørelse for alle projektets komponenter og at en sådan samlet VVM-redegørelse må følges op af en anlægslov, der tilsvarende omfatter samtlige projektets komponenter.

5. Af Lynetteholm-projektets fire formål anser Lokaludvalget klimasikring som en meget høj prioritet. Lokaludvalget finder derfor, at en miljøkonsekvensvurdering af dokporten i Kronløbet må igangsættes straks, så dokporten kan være på plads, ikke om 15-20 år, men hurtigst muligt, hvilket bør være i umiddelbar forlængelse af, at Lynetteholms perimeter er etableret.

I det foreliggende lovforslag er der ingen omtale af en dokport i Kronløbet. Det bør der være. Hermed vil klimasikringsaspektet i forbindelse med stormflod fra nord være medinddraget i overensstemmelse med den prioritet, sagen tillægges i den politiske beslutning om projektet.

6. For at undgå jordtransport på lastbiler gennem beboede områder i København, herunder Indre By og Christianshavn, finder Lokaludvalget det afgørende, at jorden sejles til Lynetteholm. Lokaludvalget er uforstående overfor at det skulle være uøkonomisk

og ønsker dokumentation herfor fremlagt. Dog bør ikke kun økonomiske kriterier afgøre jordtransport-metoden. Menneskelige og miljømæssige omkostninger må vægtes højest.

Som et eksempel på at jordtransport kan prammes miljø- og klimavenligt ønsker Lokaludvalget at henvise til høringssvaret fra Svitzer, Norrecco og Vattenfall. Her gøres der rede for elektrificeret søtransport og eldrevet lastning og losning. Pramning af jord med en sådan løsning vil give meget få støj- og trængselsgener for byens borgere, kan foregå alle døgnets timer og kan både omfatte mellemoplaget på Nordhavn og jord fra hele københavnsområdet, som kan prammes fra Nordhavn, Avedøre Holme eller et andet egnet udskibningssted.

I det omfang at lastbiler alligevel må benyttes, må der i anlægsloven indsættes en tvangsrutebestemmelse om, at jordtransport ikke kan foregå over Knippelsbro. Der må også tages højde for, at jordtransport med diesel-lastbiler påvirker borgernes sundhed væsentligt langs køreruten, bl.a. i anlæggets nærområde. En løsning med fossilfri lastbiler må i givet fald etableres.

7. Sejlads i Københavns Havn vil blive negativ berørt af anlæggelsen af Lynetteholm. Det vil gælde sejlads til og fra hele havneområdet, herunder Christianshavn. Forholdene for sejlads til og fra Margretheholm havn vil i særdeleshed blive negativt påvirket, medmindre der findes en løsning som f.eks. en adgangsvej med tunnel. Derfor finder Lokaludvalget det afgørende, at der gennemføres kompenserende foranstaltninger, som mindsker Lynetteholm-projektets konsekvenser for både fritidssejlads og kommerciel sejlads og at sådanne kompenserende foranstaltninger indskrives i anlægsloven.

Jeg har orienteret Københavns Borgerrepræsentation om dette høringssvar.

Med venlig hilsen

Poul Cohrt,
formand

SEJLKLUBBEN LYNETTEN

Bestyrelsen

København 14. Februar 2021

Til Transport og boligministeriet

arp@trm.dk og trm@trm.dk

Hermed fremsendes bemærkninger til lovforslaget: Forslag til lov om anlæg af Lynetteholm. Journal.nr 2020-2513

Af § 1 nr. 4 fremgår

4) anlægge en adgangsvej fra Prøvestenen til modtageanlægget på Refshaleøen, jf. nr. 3, der går via Kraftværkshalvøen, omfattende en dæmning nord for Prøvestenen, en dæmning med tilhørende oplukkelig bro øst for Margretheholm Havn og en vejdæmning på ydersiden af Refshaleøen mod øst,

Forslag til ændringer i lovforslagets § 1. nr. 4

'en dæmning med oplukkelig bro øst for Margretheholm Havn og en vejdæmning på ydersiden af Refshaleøen mod øst, ' ændres til:

'en dæmning med akvædukt som forbinder Kraftværkshalvøen og Refshaleøen mod øst, der giver fri ind- og udsejling til og fra Margretheholms Havn'

Af § 2 fremgår: 'Adgangsvejen, dæmninger samt oplukkelig bro, jf. § 1, stk. 1, nr. 4, er private veje'

Forslag til ændring i lovforslaget § 2

'oplukkelig bro ' ændres til *'akvædukt '*

S/K Lynetten, Margretheholms Havn, Refshalevej 200, 1432 København K
Telefon: +45 32 57 57 78 - Mail: info@lynetten.dk

Begrundelse for ændringsforslagene

Sejlklubben Lynetten indsender høringssvar med fokus på at sikre, at klubbens medlemmer har fri ind- og udsejling mellem Øresund og deres havn Margretheholms Havn. Lovforslaget som det er udformet, anser vi som værende direkte ødelæggende for klubbens eksistens.

En akvædukt i stedet for en oplukkelig bro, vil sikre fri ind og udsejling, minimere støv og støj, tage del i klimasikring og vil kunne fungere som gennemtænkt og driftssikker løsning. Også i forbindelse med anlæggelse af en Østlig Ringvej. Akvædukten giver endvidere et større tidsmæssigt råderum for jordtransport til Lynetteholm.

Akvæduktløsningen er udarbejdet af Sejlklubben Lynetten med hjælp af ingeniører med tilknytning til klubben. Løsningen er præsenteret for Trafikministeriet og anlægsfirmaet By & Havn. Ifølge By & Havn er akvæduktløsningen en teknisk mulighed, men der er uenighed om anlægssummen. Ifølge sejlklubbens ingeniører er forslaget genberegnet, men anlægssummen for løsningen er væsentlig mindre (91 mio.) end den anslås af By & Havn (350 mio.).

Miljøkonsekvensrapporten nævner desuden mulige tiltag for at imødegå de væsentlige ulemper, en klapbro vil have for sejlklubben. Som afværgeforanstaltninger vil vi påpege, at løsninger, der kunne omfatte en eventuel flytning, vil fjerne en stor del af grundlaget for sejlklubbens eksistens med dens mere end 40 år lange historie. En alternativ placering af klub, aktiviteter og anlæg vil derudover afføde væsentlige omkostninger, der forventeligt vil blive større end eventuel merpris for en akvædukt.

Beregning og løsningsforslag på akvædukt medsendes som bilag 1.

Inddrages de socioøkonomiske omkostninger og de arkitektoniske kvaliteter, vil akvæduktløsningen med den enkle og iøjefaldende konstruktion på mange måder være en bedre løsning i det kommende bybillede også set i relation til de omfattende og forventelige byggeaktiviteter på Refshaleøen ejet af By & Havn samt REDA (pensionsselskaber) og Lynetteholmen.

Området er allerede i dag kendetegnet ved industrielle perler som Amagerværket/Amager Bakke med skibakke og andre borgerinddragende aktiviteter. HOFORs nye biobrændselsanlæg er også et gennemført bud på samme nytænkning. Et nybygget populært og bredt sammensat boligområde med flere end 2000 beboere samt kommende to institutioner er ligeledes en medspiller, der har glæde af de tilbud som en levende havn byder.

S/K Lynetten, Margretheholms Havn, Refshalevej 200, 1432 København K
Telefon: +45 32 57 57 78 - Mail: info@lynetten.dk

En akvædukt over indsejlingen til Margretheholms Havn vil blive den første af sin slags i Danmark. Hensynet til og inddragelsen af befolkningen i byens udvikling samt måden, man vælger at løse en vanskelig udfordring, vil igen kunne bringe København frem som innovativ, inkluderende samt en social og mangfoldig by. Klapbro-løsningen vil fjerne det horisontale blik ud over Øresund – akvæduktløsningen kan omvendt blive en seværdig og integreret forbindelse mellem den nye bydel og Øresund. En udvikling sejlklubben ønsker at tage del i.

Akvædukten vil, modsat en klapbro, sikre fri ind- og udsejling for Danmarks største forenings drevne sejlklub. Med en akvædukt vil klubben kunne bevares som den aktive og velfungerende sejlklub med 1300 medlemmer den er i dag. Klubben vil kunne forblive et aktiv i det fremtidige bybillede på Refshaleøen, og en akvæduktløsning vil kunne fremtidssikre sejlklubbens drift, økonomi og aktiviteter.

Sejlklubben bevares ligeledes som kulturperle, grønt område og et åndehul for befolkningen fra både nærområdet og andre dele af København. Margretheholms Havn har desuden hvert år et stort antal gæstesejlere fra både ind- og udland og indgår i et maritimt samspil med de øvrige aktiviteter på Refshaleøen, der er en af Københavns største turistattraktioner.

By & Havn har fremført, at etableringen af en akvædukt-løsning kan forsinke jordtransporten til Lynetteholmen. Sejlklubben har gennemgået høringssvaret til miljøkonsekvensrapporten fra konsortiet bestående af Svitzer, Norreco og Wattenfall. Her fastslås, at op til 50 % af jordtransporten, med sundheds- og klimagevinst (CO_2 reduktion på 300-400T CO_2/år), kan foregå ved sejlads fra Avedøre med eldrevne pramme. Ifølge dette høringssvar kan den forsinkelse som, etablering af akvædukt anslås at medføre, indhentes ved eldrevet pramtransport fra Avedøre. Endvidere vil jordtransporten på lastbil gennem København i hele driftsfasen kunne reduceres betydeligt.

Høringssvaret fra Svitzer, Norreco og Wattenfall til miljøkonsekvensvurdering er vedlagt som bilag 2.

Det er sejlklubbens opfattelse, at en akvædukt – desuagtet at den ved etablering vurderes dyrere end en klapbro – i kraft af lavere drifts- og vedligeholdelsesomkostninger på længere sigt ikke vil belaste det samlede projekt yderligere.

Desuden undgås de meromkostninger, som vil være forbundet med kompenserende foranstaltning for de mange sejlbåde, der ved en klapbro forhindres fri ind- og udsejling af Margretheholm Havn ved en af By & Havn finansieret alternativ placering.

S/K Lynetten, Margretheholms Havn, Refshalevej 200, 1432 København K
Telefon: +45 32 57 57 78 - Mail: info@lynetten.dk

Endelig bør det medtages, at Sejlklubbens medlemmer af egen lomme løbende har investeret mere end 50 mio. kr. samt ikke mindst titusindvis af arbejdstimer, i etablering og vedligeholdelse af havnen. Der er gennem 43 år betalt mere over end 35 mio. kr. i leje for området til By og Havn – tidligere Københavns havn.

Med de væsentlige forringede vilkår en klapbroløsning byder, må disse investeringer anses som delvis tabt. Bliver en flytning uundgåelig, vil tabet samt investeringen i forbindelse med etablering et nyt sted rigeligt udgøre den eventuelle merpris, en akvædukt evt. vil kunne belaste det samlede projekt.

/Bestyrelsen

S/K Lynetten

S/K Lynetten vil desuden herved erklære støtte til Høringssvar fra DS-(Dansk Sejlunion) samt FLID- (Foreningen af lystbåd havne i Danmark)

Bilagsoversigt:

Bilag 1 Notat vedr. foreslåede skitseprojekt

Bilag 2 Høringssvaret fra Svitzer, Norreco og Wattenfall

S/K Lynetten, Margretheholms Havn, Refshalevej 200, 1432 København K
Telefon: +45 32 57 57 78 - Mail: info@lynetten.dk

Margretheholm Havn. Jordtransport til Lynetteholmen

Sammenligning af “Dæmning med klapbro” med “Akvædukt med ramper”

PLN & TM / 08-02-2021

1 Indledning

I nærværende notat er den af By & Havn / COWI foreslåede dæmning med klapbro sammenlignet med den af Sejlklubben Lynetten / PLN & TM foreslåede akvædukt med ramper.

Notatet er et svar på den sammenligning som By & Havn har fremlagt i notatet af 2 februar 2021 (S-20181109-1649. D-20210202-012022).

Grundlaget for sammenligningen er det af Sejlklubben Lynetten udarbejdede reviderede projekt for Margretheholm Havneakvædukt omfattende følgende dokumenter:

- Beskrivelse af skitseprojektet
- Tegning 00 Hovedtegning
- Tegning 10 Tværsnit
- Tegning 20 Udførelse
- Tegning 21 Udførelse. Foto eksempler
- Tidsplan
- Anlægsoverslag

alle dateret 08-02-2021.

Ovennævnte reviderede projekt for en akvædukt med ramper opfylder alle B&H / COWI krav til en jordtransportvej over Margretheholm Havn og opfylder således også som minimum alle kravene B&H / COWI opfylder for klapbroen med dæmninger.

Det reviderede projekt er udarbejdet i fortsættelse af “Sejlklubben Lynetten / PLN & TM notat dateret 08-02-2021” der er et svar på By & Havn / COWI notatet "Lynetteholm - Gennemgang af akvæduktforslag. Udkast. Ver 0.2 dateret 01-02-2021".

Da nærværende notat kun i resume form sammenligner de to løsninger henvises der for yderligere detaljer til ovennævnte to notater. For at lette henvisningen er der udfor de enkelte sammenligninger henvist til “Sejlklubben Lynette notat post XX” lig med den tilsvarende post i “Sejlklubben Lynetten / PLN & TM notat dateret 08-02-2021”

2. Anlægsoverslag

For at muliggøre en sammenligning mellem to alternativer kræver det at der for de to alternativer er udarbejdet projekter med en sådan detaljering at en sammenligning er mulig.

Det af By & Havn / COWI i notatet "Lynetteholm - Gennemgang af akvæduktforslag. Udkast. Ver 0.2 dateret 01-02-2021" udarbejdede anlægsoverslag for en akvædukt indeholder ikke en sådan detaljering at det kan bruges til en sammenligning med klapbroen.

By & Havn / COWI har tidligere - baseret på erfaringstal for andre anlæg - fremført at det vil koste mere end 1 milliard at sikre fri gennemsejling til Margretheholm Havn. Det ny anlægsoverslag på 350 millioner er - ud fra hvad By & Havn og deres rådgiver har fremlagt af detaljer - et tilsvarende skøn baseret på erfaringstal for andre anlæg (formodentlig enhedspriser pr km og tilsvarende). By & Havn / COWI kalder selv deres akvædukt projekt et “konceptstudie” med “Fysik estimat (netto byggeomkostning)”.

Det kan konkluderes at By & Havn / COWI anlægsoverslag for en akvædukt ikke er baseret på et skitseprojekt med mængder og enhedspriser. For yderligere detaljer henvises Sejlklubben Lynetten / PLN & TM notat dateret 08-02-2021.

Det er i modsætning hertil muligt at sammenligne klapbroen med Sejlklubben Lynettens reviderede akvæduktforslag for hvilket der foreligger et skitseprojekt med tilhørende tegninger, udførelse projekt, tidsplan og et detaljeret anlægsoverslag baseret på mængder og enhedspriser.

3 Sammenligning

I det efterfølgende skema er klapbroen med dæmninger sammenholdt med akvædukten med ramper på funktion, risiko, anlægstid og overslag

Område	**Klapbro**	**Akvædukt**	**Note**
Påvirkning af sejlklub	Lukketid, hverdage kl. 7-16	Uhindret adgang	Defekter på bro samt ekstra jordtransporter kan lukke klapbroen yderligere
Påvirkning af jordtransport	Lukketid, hverdage kl. 16-07 og weekender	Uhindret adgang	
Støj og støv i Margretheholm Havn	Højst	Lavest	Notat fra MOE re. 02 dateret 29-01-2021. (Projekt. nr. 1015600201)
Risiko for fatal påsejling af dæmninger og ramper	Lav	Lav	Sejlklubben Lynetten notat post 7

Risiko for fatal påsejling af klapbro og akvædukt	Høj	Lav	Sejlklubben Lynetten notat post 8
Stormflodssikring af sejlrende	Kompliceret og dyr	Simpel og billig	Sejlklubben Lynetten notat post 15
Færdiggørelsestids-punkt	November 2022	Marts 2023	Sejlklubben Lynetten notat post 24
Risiko for udskydelse af færdiggørelsestids-punktet	Høj	Lav	
Basisoverslaget	64 MDKK	61 MDKK	
Uforudsete udgifter %	30-50%	50%	Se note
Uforudsete udgifter kr	19-32 MDKK	30 MDKK	
Anlægsoverslag	**83-96 MDKK**	**91 MDKK**	
Ekstra driftsudgifter for en bevægelig bro pr år	1,5 MDKK	0 DKK	Klapbroen er en bevægelig bro. Akvædukten en fast bro for en vandvej. Sejlklubben Lynetten notat post 21
Ekstra driftsudgifter for en bevægelig bro over levetiden 30 år	45 MDKK	0 DKK	
Samlet anlægs- og driftsoverslag	**128-141 MDKK**	**91 MDKK**	

Note:

Uforudsete udgifter eller korrektionstillægget for klapbroen er jf. nedenstående uddrag fra NAB 50% ifald det som skrevet i By & Havns notat af 2 februar 2021 (S-20181109-1649. D-20210202-012022) er det overslag der er brugt som grundlag for Miljøkonsekvensrapporten (VVM-undersøgelsen). Uforudsete udgifter eller korrektionstillægget er 30% for et anlægsprojekt udarbejdet på baggrund af VVM -undersøgelsen. I ovennævnte sammenligning er brugt et spænd på 30-50% som korrektionstillæg.

Uforudsete udgifter eller korrektionstillæget for akvædukten er 50% svarende nedennævnte.

Der synes ikke i NAB belæg for de af By & Havn anvendte uforudsete udgifter på 15%. Uden præcist at kende klapprojektets aktuelle stade må det konstateres at BY & Havn klapbroprojekt er et projekt før VVM undersøgelser er gennemført og før de geotekniske undersøgelser er gennemført.

Korrektionstillæg	Definition
Niveau 1 (K1)	Til brug for beslutninger om udarbejdelse af beslutningsgrundlag (f.eks. VVM-undersøgelse) tillægges basisoverslaget - udarbejdet på grundlag af en indledende projektbeskrivelse - et korrektionstillæg på 50 pct.
Niveau 2 (K2)	Til fastlæggelse af bevillingen for et anlægsprojekt tillægges basisoverslaget, der er udarbejdet på baggrund af VVM-undersøgelsen, et korrektionstillæg på 30 pct. Korrektionstillæg 2 deles i to dele; K2-A og K2-B. ***K2-A:*** En tredjedel af korrektionstillæg niveau 2 er indeholdt i anlægsbevillingen til projektet. Korrektionstillægget skal fremgå af ankerbudgettet. ***K2-B:*** Er betegnelsen for de sidste to tredjedele af K2. K2-B vil indgå i den centrale anlægsreserve under Transport-, Bygnings- og Boligministeriets departement. Reserven vil være en samlet reserve af K2-B-tillæg fra samtlige igangværende anlægsprojekter under ny anlægsbudgettering.

4 Konklusion

Det kan på baggrund af ovennævnte konkluderes:

- at akvædukten funktionsmæssigt er bedre end klapbroen
- at risiko for afbrydelse af jordtransportvejen på grund af skibsstød er mindre for akvædukten end klapbroen
- at jordtransportvejen gennem akvædukten åbner 4 måneder senere end over klapbroen, men at klapbroen har en større risiko for at blive forsinket end akvædukten
- at jordtransport gennem akvædukten kan foregå alle dage, døgnet rundt kun begrænset af de generelt gældende lovkrav herom
- at anlægsoverslaget for klapbroen og akvædukten - når der tages højde for usikkerheder på overslagene - er ens.
- at akvædukten er billigst i det samlede anlæg- og driftsoverslag

Margretheholm Havneakvædukt

Sejlklubben Lynetten / PLN & TM svar på By & Havn / COWI kommentarer givet i notatet

"Lynetteholm - Gennemgang af akvæduktforslag. Udkast. Ver 0.2 dateret 01-02-2021"

Post	By & Havn / COWI kommentar	Sejlklubben Lynetten / PLN & TM svar
1	Generelt	COWIs kommentarer er givet i form af et "Udkast Ver. 0.2" som ikke er "Godkendt". Det forventes at notatet hvis det skal danne grundlag for en beslutning om klapbro versus havneakvædukt gøres endeligt og godkendes af COWI. At COWI står inde for notatet.
		Grundlaget for notatet anføres som "COWI har den 12 januar 2021 modtaget materiale fra Sejlklubben Lynetten ..." Dette synes upræcist. Det forventes at COWI i den endelige udgave lister de modtagne dokumenter med titler, datoer etc.
		Mange af de fremsatte kommentarer er forældede da der allerede er taget højde for disse i det af Sejlklubben Lynetten reviderede forslag til en Havneakvædukt dateret 21-02-2021 som er fremsendt til By & Havn den 23-02-2021.
		Kommentarer der åbenlyst er en del af et detailprojekt og uden indflydelse på økonomi og tid er ikke kommenteret i dette notat. F.eks side 11 linje 7: "Overgangen fra rampe ..."
2	Levetid på min. 30 år (side 5 linje 22)	Levetiden på 15 år er baseret på Miljøkonsekvensrapportens foreløbige tidsplaner for jordtransport. Sejlklubben Lynettens forslag til en akvædukt er opdateret svarende til min 30 år levetid. Mængder og enhedspriser for materialer og dermed anlægsoverslaget er justeret tilsvarende.
3	Vejen er ikke en forbindelsesvej mellem Vindmøllevej og Refshalevej men en lukket vej der fra en port ved Vindmøllevej og frem til jorddepotet ikke har forbindelse med de offentlige veje (side 7 linje 1)	Det er derfor - ifølge en mangeårig chef i Vejdirektoratet med stor viden om vejregler - ikke et lovkrav at en sådan vej følger vejreglerne. Ejeren af denne vej er til enhver tid berettiget til at lave kvalificerede afvigelser fra vejreglerne. En kvalificeret afvigelse kunne være at følge vejreglerne givet af "Statens Vegvesen" i Norge.
4	Vejen ønskes ikke udført med 10% hældning (side 7 linje 8)	Vejen har i Sejlklubben Lynettens reviderede forslag 21-02-2021 6% hældning og følger klapbroens linjeføring.
5	Længde af ramper og akvædukt (side 7 linje 19)	By & Havn / COWI konceptstudie når frem til at der for en 15 m akvædukt, med 6% rampehældninger og for overvindelse af en højde på 12 m kræves en samlet længde af ramper og akvædukt på ca 480 m. Sejlkluppen Lynetten / PLN & TM har i skitseprojektet beregnet længden til ca 415 m. Den endelige længde må fastlægges under detailprojektering og vil ikke have afgørende betydning for anlægsøkonomien eller tidsplanen.
6	Vejen foreslås anlagt med en 0,5 m midterrabat, forbedrede oversigtsforhold og ITS systemer (side 8 linje 1)	Det noteres at disse krav ikke er et lovkrav, men vil forbedre vejen. Forslagene henvises til detailprojekteringen og vil ikke have afgørende betydning for anlægsøkonomien eller tidsplanen.
7	Vejen krydser sejlrenden i en skæv vinkel (side 8 figur 4-2)	Det konstateres at den i Miljøkonsekvensrapporten og i de efterfølgende notater og præsentationer fra By & Havn / COWI viste og prissatte klapbro har en vinkelret krydsning af sejlrenden. For at lette sammenligningen mellem klapbro og akvædukt er denne indtil videre fastholdt med en vinkelret krydsning. En øgning af sejlrenden eller en drejning af sejlrenden i forhold til klapbroen og akvædukten vil øge prisen for klapbroen mere end prisen for akvædukten.

8	Manglende skibsstødssikring af ramper (side 11 linje 10)	Det er en af Danmarks førende eksperter indenfor skibsstødsikring af broer og andre konstruktioner foreløbige vurdering - baseret på antal og størrelse af skibe der anløber havnen - at de afstivede sammensvejste spunsvægge på ca 3 m vand repræsenterer en acceptabel risiko. Med en acceptabel risiko menes en risiko på niveau med hvad man har accepteret på Storebælt- og Øresundsforbindelserne. Det er samtidig for at fjerne enhver usikkerhed ved skitseprojektet besluttet i Sejlklubben Lynettens skitseprojektet og dermed i anlægsoverslaget herfor at inkludere stenrev langs fronten af hele rampen. Stenrevene vil med stor sandsynlighed under detailprojekteringen vise sig at være overflødige. COWIs ekspertise vedrørende skibsstødsikring af broer og lignede konstruktioner synes ikke at have være inddraget i udarbejdelse af notatet. Det anbefales at inddrage denne ekspertise i en opdatering af notatet herunder at lade denne udføre de nødvendige beregninger af risici mm. Det må konkluderes at risikoen for fatale påsejlinger af ramperne (akvædukten) er ligeværdige med risikoen for fatale påsejlinger af dæmningerne (klapbroen).
9	Skibsstødssikring af akvædukt (side 11 linje 10)	Risikoen for at et skib støder ind i akvædukten og i klapbroen er lige. Konsekvenserne af et sammenstød er vidt forskellige. Hvor akvædukten kan optage betydelige stød uden at tage skade er klapbroen i såvel lukket som og åben tilstand meget sårbar overfor skibsstød. Den lukkede bro rammes let af høje fartøjer og den åbne bro rummer ingen kontinuitet og vægt. Der findes mange fatale skibsstød mod klapbroer. De nyeste har været skibsstødet mod Masnedsundbroen i april 2004 og mod Jernbanebroen over Limfjorden i 2012. Jernbanebroen over Limfjorden var efter skibsstødet lukket i over et år. Det må konkluderes at risikoen for fatale påsejlinger af klapbroen er betydelig større en risikoen for fatale påsejlinger af akvædukten.
10	Sikring af vandkvaliteten i inderhavnen (side 5 linje 3 fra neden)	Den bedste sikring af vandkvaliteten i inderhavnen opnås gennem pumpning af frisk vand ind i bunden af inderhavnen. Som alternativ til pumpning kan anlægges rørgennemføringer i dæmningen og med passende forstærkninger lade vand løbe igennem afstivningsrørene for spunsvæggene. Endelig kan overvejes en udvidelse af sejlrenden fra de planlagte 12 m. Dette vil for akvædukten modsat klapbroen kunne ske for en mindre øgning af anlægsomkostninger. Valg af metode til sikring af vandkvaliteten i inderhavnen henvises til detailprojekteringen.
11	Konstruktion (side 9 linje 8 fra neden)	De afgivne kommentarer til konstruktionerne er som detaljeret nedenfor generelt accepteret og medtaget i det opdaterede projekt. Det noteres at By & Havn / COWI mener at akvædukten med ramper kan bygges samt på et skitseprojekt niveau finder de overordnede dimensioner acceptable.
12	Behov for flere afstivninger af spunsen (side 10 linje 5)	Antallet af afstivninger er øget og spunsen er suppleret med en langsgående afstivning i Sejlklubben Lynettens reviderede forslag 21-02-2021
13	Behov for længere spuns på de højtliggende dele af rampen (side 10 linje 10)	Spunsen er ført længere ned i Sejlklubben Lynettens reviderede forslag 21-02-2021
14	Behov for jordankre (side 10 linje 23)	Der er på skitseprojekt niveau udført supplerende analyser af bundpladen resulterende i en reduktion af dennes tykkelse samt supplering med jordankre. Tegninger og anlægsoverslag er opdateret tilsvarende.
15	Sikring af akvædukt toppladen (side 11 linje 1)	Akvæduktens topplade er i Sejlklubben Lynettens reviderede forslag 21-02-2021 i den ønskede kote -3,5. Havbunden omkring akvædukten retableres til kote -3,5. I fald der i detailprojekteringen viser sig behov for yderligere sikring af akvædukt toppladen etables et "sten bump" til kote -3,0 foran akvædukten. Tegninger og anlægsoverslag er opdateret tilsvarende.
16	Forslag til stormflodssikring af akvædukt (side 12 linje 1)	Det vil for stormflodssikring - og uden ændringer af hovedkonstruktionen - være muligt at supplere akvædukten med det foreslåede slusesystem eller med den foreslåede ballasterede dokport - begge som alternativer til den viste sluseport. Det noteres at det ikke uden ændringer af hovedkonstruktionen eller supplering af denne med nye bygværker vil være muligt at supplere klapbroen med et slusesystem, en ballasteret dokport eller sluseporte.

17	Udførelse (side 12 linje 16)	Den af B&H / COWI beskrevne udførelse er den traditionelle for denne typer arbejder. Med en presset tidsplan er der behov for at tænke alternativt. Lystbådehavnen Lynetten / PLN & TM har udarbejdet et alternativt forslag til udførelse hvor den nordlige rampe, den sydlige rampe og akvædukten udføres sideløbende og uafhængigt af hinanden. Endvidere er store dele af akvædukten præfabrikeret hvorved offshore aktiviteter minimeres. Løsningen er vist på "Tegning nr. 20 Udførelse" samt "Tegning nr. 21 Udførelse. Foto eksempler" begge dateret 08-02-2021. Den alternative udførelse vil forkorte anlægs tiden, mindske risikoen ved dybe byggegrupper og reducere offshore aktiviteterne. Anlægsoverslaget er opdateret svarende til denne alternative udførelse. Der findes i COWI en betydelig ekspertise omkring projektering og udførelse af offshore bro caissoner og sænketunneller. Denne ekspertise synes ikke at have været brugt i forbindelse med udarbejdelsen af B&H / COWI's notat men kunne sikre en optimering af udførelsen og tidsplanen.
18	Risici. Påsejling af vægge (side 14 linje 5)	Afhjulpet jf. post 8 og 9
19	Risici. Påkørsel af vægge (side 14 linje 11)	Spunsen er suppleret med en langsgående afstivning i Sejlklubben Lynettens reviderede forslag 21-02-2021 Foreløbige beregninger viser at den afstivede, sammensvejste spunsvæg med udvendig jordtryk og vandtryk ikke vil kollapse for ulykkelseslasten påkørsel af væg fra lastbil. Skulle detailprojekteringen vise behov for yderlige langsgående afstivninger vil dette ikke have afgørende betydning for anlægsøkonomien eller tidsplanen.
20	Risici. Påkørsel af afstivninger (side 14 linje 16)	Spunsen er suppleret med en langsgående afstivning i Sejlklubben Lynettens reviderede forslag 21-02-2021 Foreløbige beregninger viser at den afstivede, sammensvejste spunsvæg ikke vil kollapse for ulykkelseslasten påkørsel af en afstivning (stålrør med diameter 1 m). Erfaringen med hensyn til påkørsel af broer er at det ikke er jordtransporter der påkører disse men alle mulige andre transporter samt at det er "første bro efter et åbent landskab" der bliver påkørt og ikke broer midt i en by. Det anbefales at den i COWI forefindende ekspertise om påkørsler af broer inddrages i spørgsmålet om risikoen for påkørsel og en kvantificering heraf. Da der kun er adgang til akvædukten gennem en enkelt kontrolleret port vil det i øvrigt her være muligt at anordne en galge som sikre mod for højt læs. Det er selv på et meget foreløbigt projektniveau muligt at kvalificere sine risici. Det forventes at COWI i et endeligt notat gennemfører en sådan kvalificering af risici.
21	Risici. Oversvømmelser i forbindelse med skybrud (side 14 linje 23)	Kan rimelig simpelt afhjælpes gennem sensorer og varsling der stopper lastbiler på vej ned i akvædukten.

22	Drift og vedligeholdelsesomkostninger er ens for klapbroen og akvædukten (side 14 linje 11 fra neden)	Det er væsentligt at skelne mellem på den ene side driftsudgifter og på den anden side vedligeholdelsesudgifter. Driftsudgifter for en akvædukt (en bro for vand) er lig driftsudgifterne for en fast bro for vej eller jernbane. En akvædukt er iøvrigt heller ikke en tunnel med tilhørende tunnel driftsudgifter. En sammenligning af klapbroens driftsudgifter med akvæduktens driftsudgifter er lig en hel traditionel sammenligning af driftsudgifterne for en bevægelig bro med driftsudgifterne for en fast bro. Den daglige drift af en bevægelig bro indeholder driftsudgifter til bemanding samt vedligehold og eftersyn af mekaniske, elektriske og hydrauliske systemer. For klapbroen over Odense Kanal (stor bevægelig bro) er således anført årlge driftudgifter på ca 5 MDKK (prisniveau 2020) https://naturstyrelsen.dk/media/nst/Attachments/KanalforbindelsenVVM_net.pdf (side 48). For Bryggebroen (lille bevægelige bro) årlige driftudgifter på 0,6-1,0 MDKK (prisniveau 2020) https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc_old_format/Bygge-%20og%20Teknikudvalget/01-06-2005%2014.00.00/Dagsorden/30-05-2005%2015.14.44/7889C9E93572DA8AC12570110048D091.htm Klapbroen for jordtransportvejen over Margretheholm Havn er halvstor til stor. Har næsten de samme dimensioner som "Store Bro i Stege" som er en af Vejdirektoratets såkaldte "store broer". Det er basret på ovennævnte estimeret at klapbroen (bevægelig bro) vil have årlige driftudgifter der er 1,5 MDKK større en akvædukten (fast bro). Mange en borgmester har kæmpet for i sin kommune at få erstattet en fast bro med en klapbro. Når staten / Vejdirektorartet så accepterede og leverede en klapbro vågnede borgmesteren op og græd over at han selv skulle betale driftsudgiften for klapbroen. https://jv.dk/artikel/s-om-klapbro-bordet-fanger Der findes i COWI en betydelig ekspertise omkring sammenligning af driftsudgifter for faste og bevægelige broer. Det anbefales at denne ekspertise indrages i færdiggørelsen af notatet, hvorved ovennævnte estimater vil kunne forbedres yderligere. Vedligeholdelsesomkostningerne for klapbroen og akvædukten er med den planlagte levetid på 30 år små og ens. Det må således forventes at klapbroen ikke skal males i perioden ligesom dens M&E systemer ikke planmæssigt skal udskiftes. Tilsvarende må det forventes at akvædukten med de indeholdte korroisiontillæg kan stå i 30 år næsten uden vedligeholdelse.
23	Anlægsoverslag (side 15 linje 1)	Det fremgår ikke af By & Havn / COWI notatet hvad der har været deres grundlag for anlægsoverslaget. Titlen "Fysik estimat (netto byggeomkostning)" er meget upræcis. Om det er et skøn baseret på erfaringstal for andre anlæg (enhedspriser pr km) eller om det er baseret på tegninger med tilhørende mængder og enhedspriser. By & Havn / COWI har tidligere baseret på erfaringstal for andre anlæg fremført at det vil koste mere end 1 milliard at sikre fri gennemsejling til Margretheholm Havn. Det ny anlægsoverslag på 350 millioner kunne være et tilsvarende skøn baseret på enhedspriser pr km rampe og enhedspriser pr km tunnel - og sidstnævnte selvom en akvædukt ikke er en tunnel men en bro for vand. Det noteres (se post 11) at By & Havn / COWI mener at akvædukten med ramper kan bygges samt at de på et skitseprojekt niveau finder de viste dimensioner overordnet er acceptable. Det må derfor antages at By & Havn / COWI ifald de udarbejdede et skitsprojekt ville nå frem til omtrent de samme mængder som Sejlklubben Lynetten / PLN & TM. Forskellen i anlægsoverslag (før uforudsete) kan i så fald alene skyldes forskelle i enhedspriser eller at By & Havn i deres anlægsoverslag har medtaget yderligere uforudsete. Skal forskellen forklares med enhedspriser er der i By & Havn overslag valgt enhedspriser der er 300% til 400% højere en de enhedspriser Sejlklubben Lynetten / PLN & TM har brugt og som stammer enhedspriser for tilsvarende projekter. Hvis anlægsoverslag (før uforudsete) indeholder uforudsete følger dette ikke NAB. Det synes muligt at konkludere at det fremlagte anlægsoverslag ikke er baseret på tegninger med tilhørende mængder og enhedspriser fra tilsvarende anlæg.
24	Uforudsete omkostninger iht NAB (Ny Anlægsbudgettering) (side 15 linje 10)	Det anvendte 60% tillæg for uforudsete følger ikke NAB (Ny Anlægsbudgetteringmen) og skyldes formentlig at By & Havn / COWI basisoverslag blot er et skøn baseret på erfaringstal for andre anlæg (enhedpriser pr km) og ikke som Sejlklubben Lynettens / PLN & TM basisoverslag baseret på et skitseprojekt med tegninger og tilhørende mændger og enhedspriser.

25	Udførelsestidsplan (side 15 linje 13)	Tidsplanen for klapbroen - 1 år fra mobilisering til aflevering af åbningsbar bro - synes meget optimistisk. Især ibrugtagning af bevægelige broer har gennem årene budt på betydelige udfordringer og forsinkelser. I København Havn blev såvel Inderhavnsbroen som Lille Langebro forsinket og fordyret. Den i notatet givne udførelsestidsplan for akvædukten svarer til den af By & Havn / COWI foreslåede traditionelle udførelse. Sejlklubben Lynetten / PLN & TM har udarbejdet en tidsplan for den alternative udførelse beskrevet i post 16. Det vil i henhold til denne "Hovedtidsplan. Margrehteholm Havneakvædukt dateret 08-02-2021" være muligt at aflevere akvædukten med ramper i marts 2023 eller 4 måneder efter den planlagte aflevering af klapbroen. Samlet vurderes tidsplanen for akvædukten mere robust en tidsplanen for klapbroen særlig grundet risikoen for forsinkelser i forbindelse med ibrugtagningen af klapbroen.
		08-02-2021 PLN / TM

SEJLKLUBBEN LYNETTEN
MARGRETHEHOLM HAVN

Jordtransport til Lynetteholmen

Akvædukt- og rampeløsning

Skitseprojekt

Februar 2021

Indhold

Beskrivelse af skitseprojektet
Tegning 00 Hovedtegning
Tegning 10 Tværsnit
Tegning 20 Udførelse
Tegning 21 Udførelse. Foto eksempler
Hovedtidsplan
Anlægsoverslag

Torsten Mølgaard
torstenmoelgaard@gmail.com

Peder Lemb Nielsen
pederlembnielsen@gmail.com

Rev. 03, 8. februar 2021
TM & PLN

Margretheholm Havn, Akvædukt- og rampeløsning

Beskrivelse af skitseforslag

Som alternativ til den af By & Havn forelagte løsning med en klapbro og dæmning til krydsning af jordtransportvejen henover forbassinet til Margretheholm Havn har sejlklubben Lynetten fået udarbejdet vedlagte skitseforslag, der udgør en akvædukt- og rampeløsning til jordtransportvejen.

Løsningen er inspireret af den hollandske Veliwemeer Aqueduct Water Bridge
The Veluwemeer Aqueduct Netherland's Unique Water Bridge - YouTube.

Selvom der pt. ikke findes en akvædukt i Danmark er dens bygningselementer i form af armeret beton (evt udført som en caisson eller en sænketunnel) og spunsjern der afstives og suppleres med en armeret beton bundplade meget velkendte. En akvædukt er en bro for skibe og vand i stedet for en bro for biler og tog. En bro “med høje vandtætte rækværker”.

Skitseforslaget følger det tracé som forslaget - med klapbro og dæmninger - fra By & Havn følger. Ramperne har en hældning på 6%, hvilket er i overensstemmelse med gældende vejregler for statslige veje.

Skitseforslaget omfatter følgende:

- Nærværende beskrivelse af skitseprojektet
- Tegning 00 Hovedtegning
- Tegning 10 Tværsnit
- Tegning 20 Udførelse
- Tegning 21 Udførelse. Foto eksempler
- Tidsplan
- Anlægsoverslag

alle dateret 08-02-2021

torstenmoelgaard@gmail.com
pederlembnielsen@gmail.com

Forslaget er udarbejdet for at sikre en fri ud- og indsejling til havnen, dvs. havnen kan bruges af sejlbåde næsten fuldstændig som vi i dag bruger havnen, dvs. vores ud- og indsejling skal ikke planlægges ud fra hvornår en klapbro har åben. Vi kan i dårligt vejr sejle ind i havnen til vores plads uden at skulle sejle rundt i forbassinet eller længere ude og vente på en broåbning.

Endvidere kan følgende noteres om forslaget:

- At havneakvæduktens fordel frem for klapbroen er en klart bedre betjening og brug af havnen for medlemmer og gæster.
- At klapbroen og havneakvædukten med hensyn til vejbetjening og visuelt indtryk vil fremstå tæt på ens med et plus til havneakvædukten, da den er lavere.
- At klapbroen og havneakvædukten med hensyn til vandgennemstrømning/vandudskiftning i havnen (miljø) er tæt på ens.
- At forslaget støjmæssigt (jordtransporter med lastbiler) er klart bedre end den af By & Havn fremlagt løsning med klapbro og dæmninger.

En fordel for jordtransporter til Lynetteholmen er at de principielt kan foregå hele døgnet, hvis der skulle opstå behov for dette.

Løsningen omfatter en kort akvædukt med en gennemsejlingsbredde på 12 meter, således at to lystbåde med en bredde på 3-4 meter kan passere hinanden sikkerhedsmæssig forsvarligt. Dybden i gennemsejlingen er 3,5 meter, hvilket er tilstrækkeligt til de motor- og sejlbåde der ligger i havnen og til gæstebåde, jf. Hovedtegning 00. Max havnedybde i Margretheholm Havn er ca. 3 meter, jf. Havnelodsen

Jordtransporten foregår i en kort tunnel (15 meter) under akvædukten. Tunnelen har en bredde på 9 meter og en højde på 4,5 meter, jf. snit A-A, tegn. 10.

Udførelsen af akvædukten/tunnelen sker delvis i en præfabrikeret stål caisson, der efterfølgende armeres og udstøbes med beton. Udførelsen fremgår af tegning 20 “Udførelse” samt tegning 21 ”Udførelse. Foto eksempler”. Denne alternative udførelse er valgt for at forkorte anlægstiden og for at undgå risikoen ved dybe byggegruber i vand samt endelig for at reducere offshore aktiviteter. Når bundpladen i caissonen/akvædukten er støbt samt tunnelvægge, topplade (bund i akvædukten) og akvædukt væggene er armeret flyttes caissonen fra kajen til sin endelige position – fastholdes her – og de resterende støbninger udføres.

Derudover kan ramperne med jordtransportvejen ned til den korte tunnel udføres sideløbende og uafhængig af akvædukten. Jordtransportvejen ned til akvædukten/tunnel udføres som ramper, der omgives af rammede/nedpressede spunsjern. Af hensyn til vandtætheden af spunsvægge svejses alle låse (lodret) mellem spunsprofiler. Bunden mellem spunsvægge udføres med en 1 – 2 meter tyk armeret betonplade. Beton bunden i ramperne forsynets med jordankre for at sikre denne mod opdrift. Spunsvæggene til ramperne udføres med langsgående stræk samt tværgående stål afstivninger, som lastbilerne kan passere under, jf. Snit i centerlinje vej/tegn. Nr. 00 samt Snit BB/tegn. Nr. 10.

Lastbilerne kører direkte på beton bunden i ramper og den korte akvædukt. Akvædukten / tunnelen forsynes med en pumpesump således at overfladevand fra ramper og evt. indtrængende havvand kan bort pumpes. Tunnel og ramper forsynes med vejbelysning.

torstenmoelgaard@gmail.com
pederlembnielsen@gmail.com

Stormflodssikring:

Spunsen mod Øresund kan forhøjes til kote +3.0 og akvædukt væggene, dvs. væggene der vender mod Øresund kan tilsvarende forhøjes til kote +3.0, jf. snit A-A og B-B på tegning 10.

Betonen i akvædukten kan forberedes med indstøbninger til sluseport, der kan udføres/monteres på et tidspunkt hvor dockporten i Kroneløbet udføres udføres/monteres – formentlig i 2045.

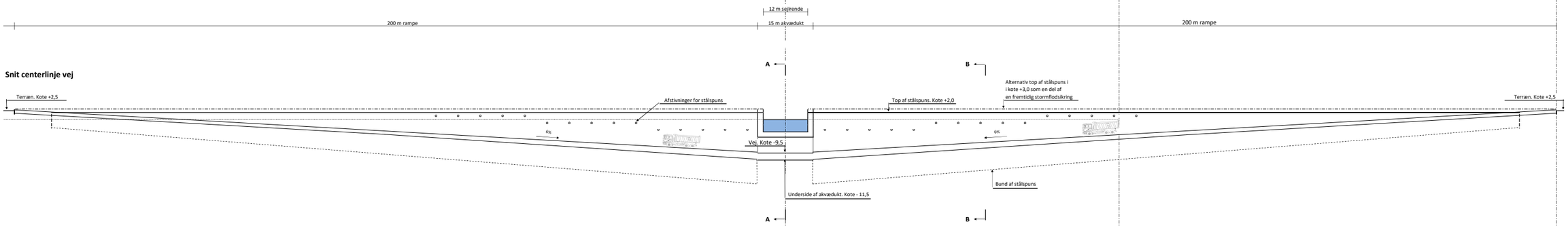
Økonomi:

Til skitseprojektet er der udført et anlægsoverslag baseret på skitseprojektets mængder og enhedspriser fra tilsvarende infrastrukturanlæg. Anlægsoverslaget er revideret mht. tekniske kommentarer fra B&H/Cowi. Anlægsoverslag er baseret på hovedtegning 00 og tværsnit på tegning 10 med tilhørende udførelseprojekter og hovedtidsplaner. Alt i prisniveau 2020.

På anlægsoverslaget er der en særskilt post vedr. stormflodssikring.

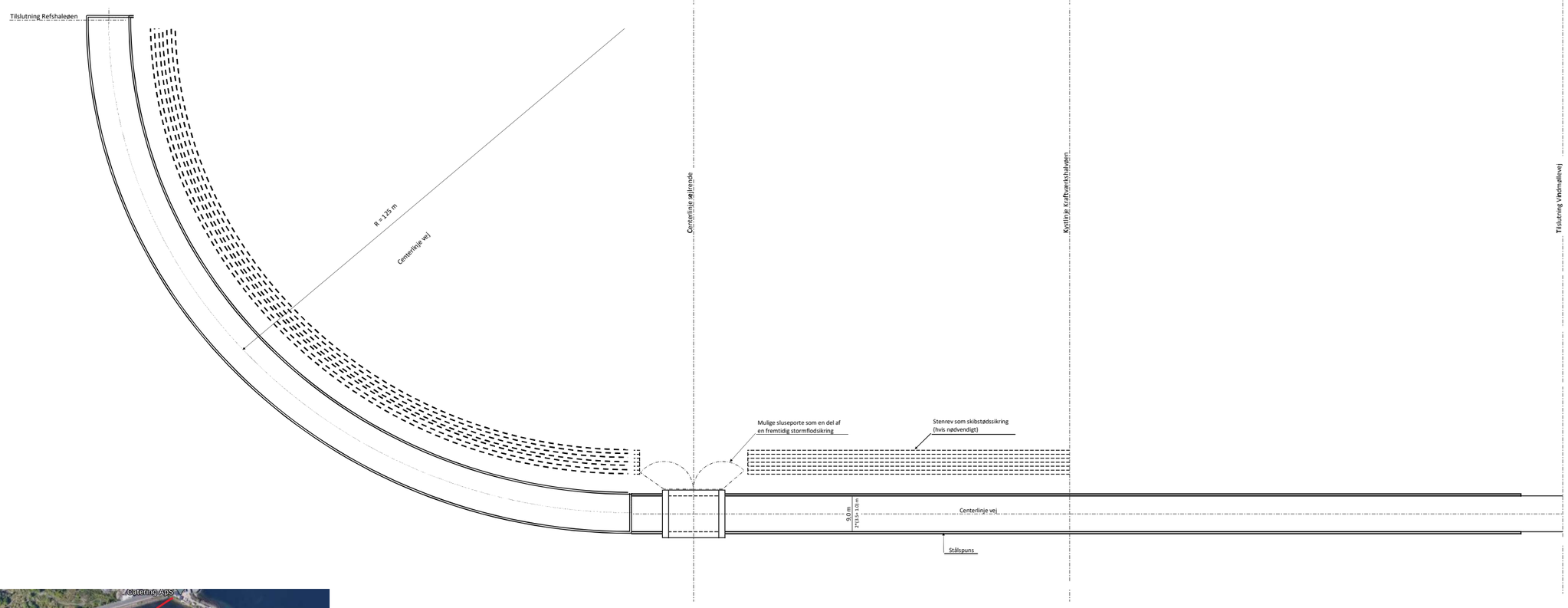
torstenmoelgaard@gmail.com
pederlembnielsen@gmail.com

Snit centerlinje vej

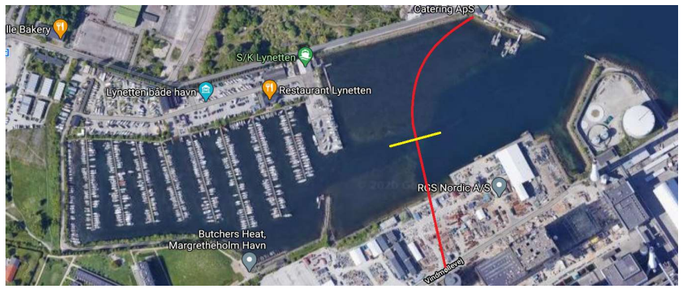


Elevation

Plan



Oversigt



Centerlinje vej Centerlinje sejlrende

Note

Generelt	Tværsnit (snit A-A og snit B-B): Se tegning 10.
Signatur	Vand Spuns Jord
Geometri	Vejtrace er skitseret lig vejtrace for klapbro. Kote +2,0 til top af stålspuns kræver formodentligt at akvædukten og ramperne lukkes under ekstremt højvande. Stålspunsen top kan hæves til kote +3,0 hvorved ramperne sammen med sluseporte ved akvædukten kan blive en del af en fremtidig stormflodsikring.
Levetid	Materialekvaliteter og dimensioner svarende til 30 års levetid.
Udførelse	Se tegning 20 og 21

SEJLKLUBBEN LYNETTEN
MARGRETHEHOLM HAVN

Torsten Mølgaard / torstenmoelgaard@gmail.com
Peder Lemb Nielsen / pederlembnielsen@gmail.com

Jordtransport til Lynetteholmen

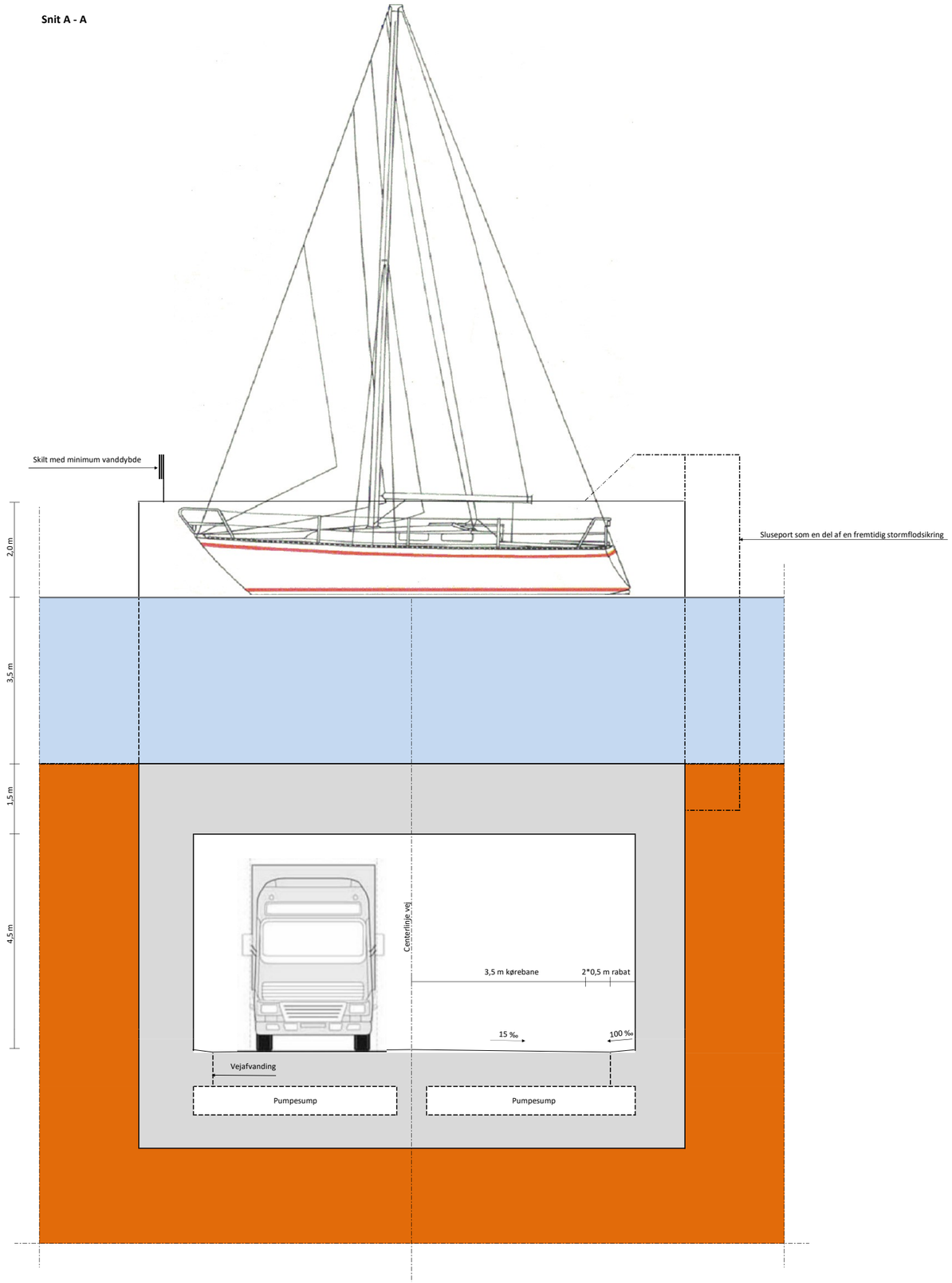
Akvædukt- og rampeløsning.

Skitseprojekt

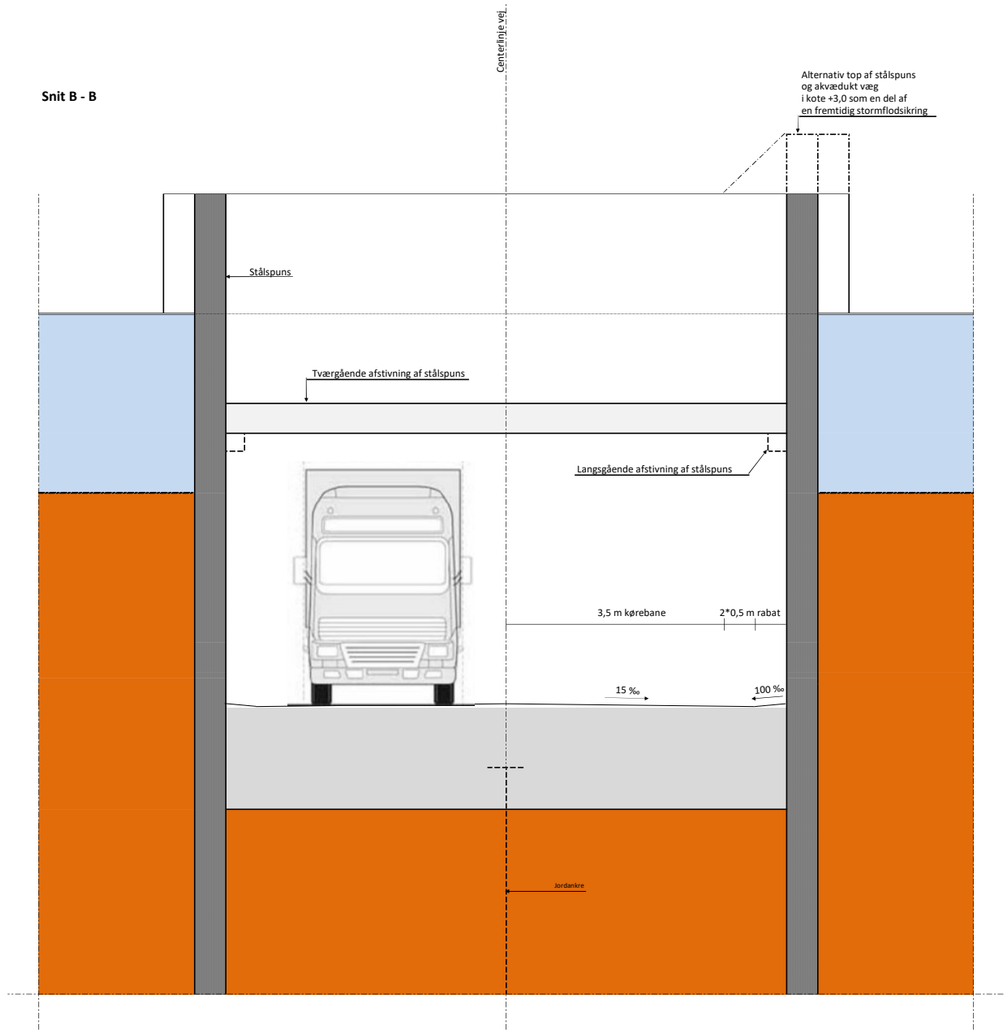
Hovedtegning

Dato	Revision	Revision	Revision	
21-01-2021	08-02-2021			**Tegn. nr. 00**

Snit A - A



Snit B - B



Note:

Generelt	Hovedtegning: Se tegning 00.
Signatur	Vand Beton Jord
Mekaniske og elektriske installationer	Akvædukten udføres med afvanding, pumpesump og pumper der kan håndtere normalt nedbør og gennemsivninger. Akvædukten lukkes under ekstrem nedbør. Der udføres elinstallationer til pumper, alarmovervågning af disse samt vejbelysning af akvædukt og ramper. Akvædukten udføres i øvrigt uden mekaniske og elektriske installationer så som ventilation, brandsikring etc.
Belægninger	Betonbundpladen udgør vejbelægningen i akvædukten og på ramperne.
Storflodssikring	Akvædukten kan med inserts forberedes for en senere montering af sluseporte. Sluseporte vil kræve at havbunden ved sluseporten sænkes til kote -4,5 samt at der etableres et stenbump i kote -3,5 før akvædukten.

SEJLKLUBBEN LYNETTEN
MARGRETHEHOLM HAVN

Torsten Møjgaard / torstenmoelgaard@gmail.com
Peder Lemb Nielsen / pederlembnielsen@gmail.com

Jordtransport til Lynetteholmen

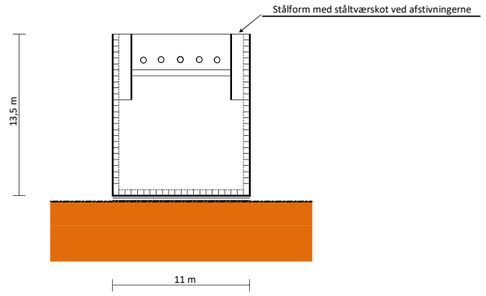
Akvædukt- og rampeløsning.

Skitseprojekt

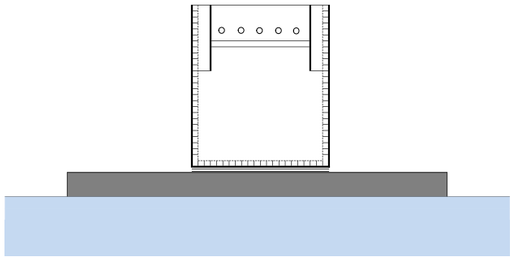
Tværsnit

Dato	Revision	Revision	Revision	
21-01-2021	08-02-2021			**Tegn. nr. 10**

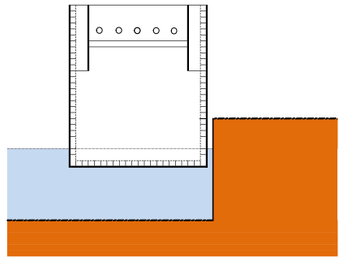
1 Fremstilling af stål caisson på værft (tværsnit)



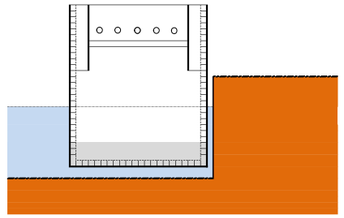
2 Transport af stål caisson til Københavns Havn på pram (tværsnit)



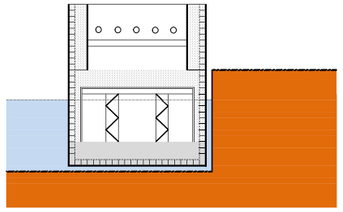
3 Stål caisson læsset af pram og bugseret til Kraftværkshalvøens kaj (tværsnit)



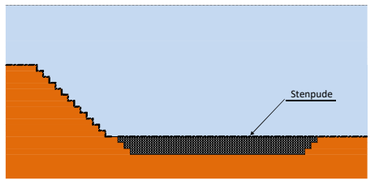
4 Støbning af bundplade (tværsnit)



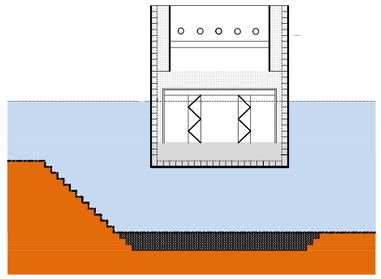
5 Udførelse af form og armering for tunnelvægge, topplade og akvæduktvægge (tværsnit)



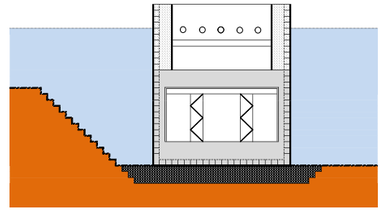
6 Udgravning og præparering af bund for akvædukt (kan udføres parallelt med 1-5) (tværsnit)



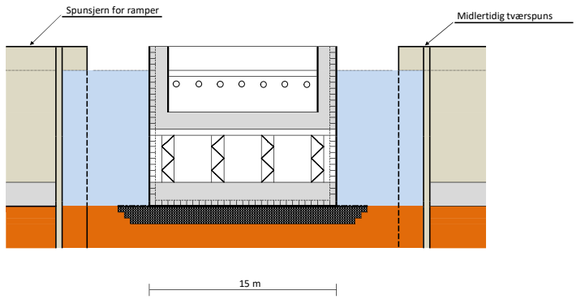
7 Stål caisson trækkes eller bugseres til sin endelig position og fastholdes (tværsnit)



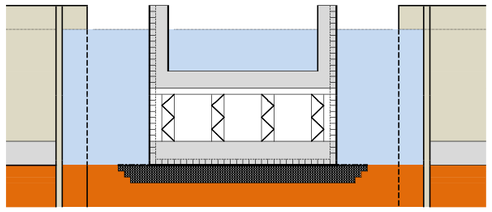
8 Støbning af tunnelvægge og topplade (tværsnit)



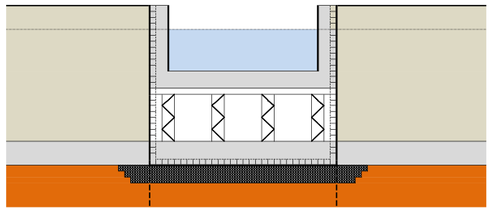
9 Støbning af akvæduktvægge (længdesnit)



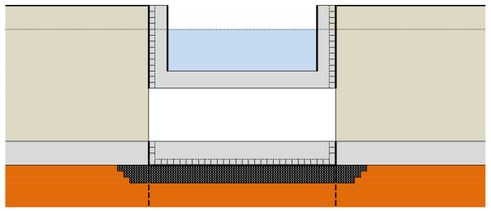
10 Vandfyldning af akvædukt. Fjernelse af caisson stålvægge langs akvæduktens omkreds (se note) (længdesnit)



11 Gab mellem rampernes spunsvægge og stål caissonen lukkes og tætnes (længdesnit)



13 Fjernelse af caisson stålvægge langs tunnelens omkreds (længdesnit)



Note:

Generelt	Hovedtegning: Se tegning 00.
Signatur	Vand Beton Jord Spuns
Udførelse	Den viste udførelse med en delvis præfabrikeret akvædukt der nedsænkes på sin endelig placering er et alternativ til en insitu støbt akvædukt udført i en byggegruppe etableret på stedet
Akvæduktvægge	Caissonens stålplader på akvæduktvæggene kan begrænses til kun at være støbeform gennem en flytning af afstivninger på disse til ydersiden samt fjernelse af stålpladerne efter støbningen.

SEJLKLUBBEN LYNETTEN
MARGRETHEHOLM HAVN
Torsten Følgaard / torstenmoelgaard@gmail.com
Peder Lemb Nielsen / pederlembnielsen@gmail.com

Jordtransport til Lynetteholmen

Akvædukt- og rampeløsning

Skitseprojekt

Udførelse

Dato	Revision	Revision	Revision	
31-01-2021	08-02-2021			**Tegn. nr. 20**

1 Fremstilling af stål caisson på værft

2 Transport af stål caisson på pram

3 Stål caisson bugseres til kaj efter læsning fra pram

4 Støbning af dele af bundpladen

8 Støbning af dele af topplade

Note:

Generelt — Alle foto er fra udførelsen af Söderström sænketunnelen i Stockholm centrum. Sænketunnelen blev udført af et JV bestående af Zublin og Pihl og med COWI som rådgiver.

SEJLKLUBBEN LYNETTEN **MARGRETHEHOLM HAVN**			Torsten Følgaard / torstenmoelgaard@gmail.com Peder Lemb Nielsen / pederlembnielsen@gmail.com	
Jordtransport til Lynetteholmen				
Akvædukt- og rampeløsning				
Skitseprojekt				
Udførelse. Foto eksempler				
Dato 31-01-2021	Revision 08-02-2021	Revision	Revision	**Tegn. nr. 20**

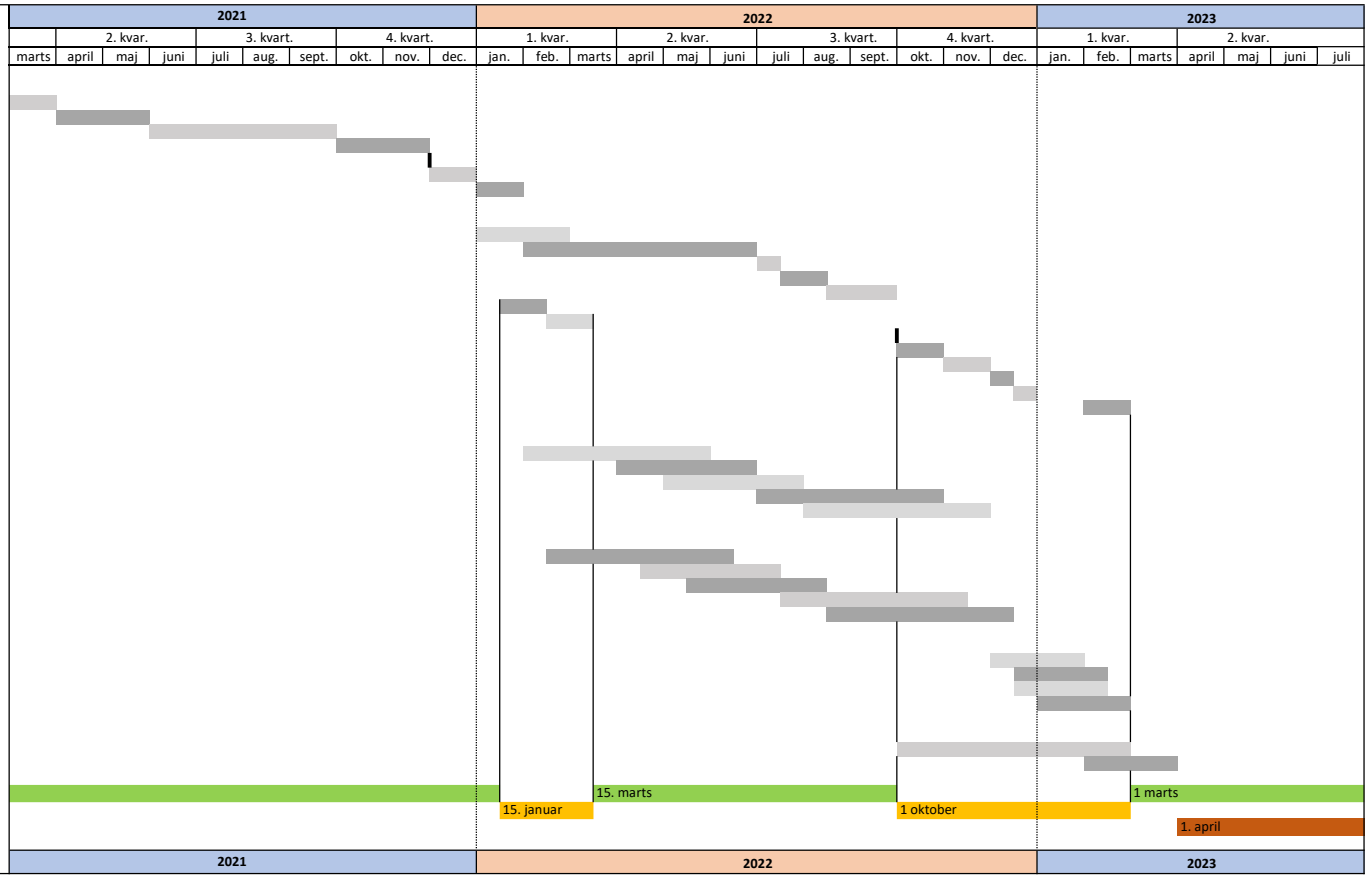
Margretheholm Havneakvædukt

Hovedtidsplan

SEJLKLUBBEN LYNETTEN

MARGRETHEHOLM HAVN

Post	Aktivitet
	Projektering, udbud og kontrahering
1	Valg af havneakvæduktløsningen
2	Projektforslag
3	Hovedprojekt til udbud
4	Offentlig EU udbud uden prækvalifikation
5	Licitation
6	Stan still og kontrahering
7	Mobilisering
	Udførelse af akvædukt
8	Projektering af caisson
9	Fremstilling af caisson
10	Transport af caisson til Københavns Havn
11	Armering og støbning af bundplade
12	Armering og forskalling af tunnelvægge, topplade og akvæduktvægge
13	Udgravning for caisson
14	Udlægning af stenpude
15	Bugsering af caisson til endelig position
16	Støbning af tunnelvægge og topplade
17	Støbning af akvæduktvægge
18	Fjernelse af afstivninger mellem akvæduktvæggene
19	Vandfyldning af akvædukt og fjernelse af skot i gennemsejling
20	Fjernelse af form samt skot for tunnel
	Udførelse af nordlige rampe
21	Ramning af spunsvægge inklusive interims tværspuns
22	Montering af stræk og afstivninger mellem spunsvægge
23	Udgravning, undervandsstøbing, jordankre og lænsning
24	Tætning / svejsning af spunslåse
25	Armering og støbning af bundplade
	Udførelse af sydlige rampe
26	Ramning af spunsvægge inklusive interims tværspuns
27	Montering af stræk og afstivninger mellem spunsvægge
28	Udgravning, undervandsstøbing, jordankre og lænsning
29	Tætning / svejsning af spunslåse
30	Armering og støbning af bundplade
	Lukning af spuns mellem ramper og caisson
31	Lukning af spuns mellem nordlige rampe og caisson
32	Lænsning samt støbning af bundplade
33	Lukning af spuns mellem sydlige rampe og caisson
34	Lænsning samt støbning af bundplade
	Øvrige arbejder
35	Skibstødsikring (hvis nødvendigt)
36	Aptering



Note: Perioderne for projektering, udbud og kontrahering er lig de perioder der er forelået af By & Havn / COWI i notatet "Lynetteholm - Gennemgang af akvæduktforslag. Udkast. Ver 0.2 dateret 01-02-2021". Det er Sejlklubben Lynettens / PLN & TM opfattelse at disse kan reduceres med et antal måneder som jordtransportvejen dermed kunne åbne tidligere.

Der er for de primære arbejder anvendt samme produktionsrater som forelået af By & Havn / COWI i notatet "Lynetteholm - Gennemgang af akvæduktforslag. Udkast. Ver 0.2 dateret 01-02-2021". Forceringen er således alene opnået gennem prefab løsningen for havnakvædukten og dermed de parallelle arbejder på de tre fronter: havneakvædukt, nordlig rampe og sydlige rampe

Det noteres at akvædukten er åben for jordtransport 4 måneder senere end klapbroen er åben for jordtransport. Samtidig er risikoen for at klapbroens ibrugtagning bliver forsinket større end risikoen for at akvæduktens ibrugtagning bliver forsinket.

Torsten Mølgaard / torstenmoelgaard@gmail.com
Peder Lemb Nielsen / pederlembnielsen@gmail.com

Rev 08-02-2021

Margretheholm Havn

Jordtransport til Lynetteholmen

Akvædukt- og rampeløsning.

Skitseprojekt

Anlægsoverslag

Dato 08-02-2021

Post	Beskrivelse	Enhed	Mængde	Pris/enhed	Pris i alt	Sum
1	**Stålarbejder**					**27.600.000**
	Stålspuns (200 kg/m²)	m²	9.500	2.000	19.000.000	
	Tvær- og langsgående afstivninger af spuns	t	110	20.000	2.200.000	
	Caisson	t	170	20.000	3.400.000	
	Mobilisering, transport mm				3.000.000	
2	**Jordarbejder**					**9.050.000**
	Tørholdelse og grundvandssænkning				1.500.000	
	Udgravning og bortskaffelse	m³	14.500	300	4.350.000	
	Tilfyldning	m³	1.600	600	960.000	
	Stenrev (3m*6 m - 30 t/m)	m	280	8.000	2.240.000	
3	**Betonarbejder**					**22.796.000**
	Form	m²	510	600	306.000	
	Armering (100 kg/m³ beton)	t	520	18.000	9.360.000	
	Jordankre	stk	60	33.000	1.980.000	
	Beton i ramper og akvædukt	m³	5.200	2.000	10.400.000	
	Tætning				750.000	
4	**Øvrige arbejder**					**1.000.000**
	Vejafvanding & pumpesump				1.000.000	
5	**Uforudsete udgifter (50%)**					**30.223.000**
I alt (inkl. uforudsete udgifter)						**90.669.000**
6	Stormflodsikring (kote +3,0)					1.700.000

Note:

Anlægsoverslaget er baseret på tegning nr. 00 Hovedtegning, tegning nr. 10 Tværsnit, tegning nr. 20 Udførelse og Hovedtidsplanen herunder de i noterne angivne forudsætninger

Prisniveau 2020

Torsten Mølgaard / torstenmoelgaard@gmail.com
Peder Lemb Nielsen / pederlembnielsen@gmail.com

HØRINGSSVAR

KONCEPTBESKRIVELSE FOR GRØN OG VANDBÅREN JORDTRANSPORT TIL LYNETTEHOLM

SVITZER • NORRECCO • VATTENFALL
25. JANUAR 2021

INDHOLDSFORTEGNELSE

1. Resumé **3**

2. Hvem fremfører forslaget **3**

3. Beskrivelse af grøn vandbåren løsning **4**

3.1 Forslag til operationsmodel 5

3.2 Modtageanlæg og udskibningshavn 6

3.3 Slæbebåd og pramme 6

3.4 Elektrisk infrastruktur 7

4. Fordele og omkostninger **7**

5. Konklusion og anbefaling **9**

1. RESUMÉ

Som høringssvar til By & Havns miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm foreslår Svitzer i samarbejde med Norrecco og Vattenfall en konkurrencedygtigt, grøn og vandbåren løsning for transport af overskudsjord til Lynetteholm. Sammenlignet med jordtransport udelukkende ved hjælp af lastbiler, så er løsningen her mere klimavenlig, og den reducerer generne for borgerne i København i form af mindre trængsel, mindre støj, færre vibrationer og øget trafiksikkerhed.

Forslaget beror på en løsning, hvor mest mulig lastbilstrafik ledes udenom eller ud af byen til en eller flere modtagepladser, hvor overskudsjorden lastes på pramme, der skubbes til Lynetteholm ved hjælp af elektrificerede slæbebåde. Ved ankomst til Lynetteholm losses jorden direkte på bestemmelsesstedet ved hjælp af såkaldte splitpramme. Jorden dumpes, når prammen åbnes i bunden. Behovet for en jordmodtagestation ved Lynetteholm kan således nedbringes eller udskydes til projektets senere faser, hvilket afhjælper gener afledt af den tunge trafik gennem byen.

Nærværende løsning peger på Avedøre Holme som udskibningslokation. Et modtage- og jordbehandlingsanlæg etableret her foreslås, da infrastruktur i form af motorvejsnet og elnet er fordelagtigt. For jord der kræver behandling, vil løsningen være omkostningsmæssig sammenlignelig med transport med lastbil, og placeringen vil også gøre det attraktivt for modtagelse af overskudsjord fra anlægsprojekter udenfor København og Frederiksberg Kommuner. Fra et trængsels- og trafiksikkerhedsperspektiv er udskibning fra Avedøre Holme især fordelagtigt til bortskaffelse af jord fra anlægsprojekter i den sydlige del af byen, f.eks. Metro Sydhavn og senere eventuel forlængelse til Hvidovre Hospital.

Den foreslåede løsning kan også på klimavenlig vis løse opgaven med at udskibe de anslåede 2,7 mio. ton jord fra mellemdeponi i KMC Nordhavn (2023-2025).

Forslaget er baseret på elektrificeret søtransport og eldrevet lastning og losning, der sikrer et skånsomt aftryk på klimaet og afføder langt færre støj- og trængselsgener for beboerne i København. Som en fremtidssikring kan ladefaciliteter til elektrificerede lastbiler samt andre entreprenørmaskiner inkluderes ved modtagepladsen, hvor opladning af pramme og slæbebåde vil finde sted.

I et scenarie, hvor halvdelen af jorden til Lynetteholm transporteres vha. nærværende forslag til grøn, vandbåren løsning, viser vores estimater, at lastbilstrafikken relateret til Lynetteholm i knudepunkter i Københavns centrum kan halveres, og CO2-udledningen kan reduceres med op til 400 ton årligt. Transportomkostningerne forbundet med nærværende vandbårne forslag ligger i omegnen af 25 kr pr. ton jord, hvilket umiddelbart vurderes sammenligneligt med transport med lastbil fra eksisterende anlæg på Prøvestenen eller Selinevej til nuværende opfyldningsprojekt i Nordhavnen.

Vi mener, at det stillede forslag sikrer en langt mere klimavenlig og mindre generende jordtransport til Lynetteholm, som understøtter Københavns klimaplan om CO_2 neutralitet i 2025 og den politiske aftale om etablering af Lynetteholm. Løsningen kan helt eller delvist erstatte og forskyde jordtransporten med lastbiler gennem trængselsramte områder i byen.

2. HVEM FREMFØRER FORSLAGET

Svitzer har i samarbejde med Norrecco og Vattenfall udarbejdet nærværende koncept, som høringssvar til miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholm.

Svitzer A/S

Svitzer er et dansk slæbebådsrederi og global markedsleder indenfor bugsering af søfartøjer. Selskabet har en flåde på 440 skibe og betjener hundrevis af havne og terminaler i mere end 30 lande verden over, herunder også Københavns Havn. Svitzer, der siden 1833 har leveret bugsering og bjærgning i havne og til søs, er en selvstændig virksomhed ejet af A.P. Møller-Mærsk med hovedsæde i København.

Norrecco A/S

Norrecco er én af Danmarks mest miljøbevidste virksomheder indenfor behandling af jord samt bygge- og anlægsaffald. Virksomheden er grundlagt i december 2007 og har behandlingsanlæg til modtagelse af jord, og bygge- og anlægsaffald på Prøvestenen og i Nordhavnen samt anlæg i resten af Danmark.

For at levere Norreccos vision om at være en samarbejdspartner for deres kunder, der opfordrer til løsninger, som opnår størst mulig genanvendelse og begrænser fodaftrykket på de naturlige ressourcer, arbejder Norrecco for en øget sortering af affald, og derved stigende mulighed for nyttiggørelse af nye kvalitetsprodukter, som efterfølgende kan benyttes som erstatning for naturlige ressourcer.

Vattenfall AB

Vattenfall er et nordeuropæisk energiselskab som i mere end 100 år har elektrificeret industrier og leveret energi til menneskers hjem. I Danmark er Vattenfall blandt de største producenter af vedvarende energi hovedsageligt fra havvind og opfører bl.a. Kriegers Flak havvindmøllepark i Østersøen.

Vattenfalls mål er at gøre det muligt at leve fossilfrit inden for én generation. Til det formål spiller elektrificeringen af transport en afgørende rolle, og Vattenfalls forretningsenhed Network Solutions Heavy Transportation arbejder med elektriske infrastrukturløsninger til drift af elektrisk tung transport inden for maritim- og landtransport.

3. BESKRIVELSE AF GRØN VANDBÅREN LØSNING

Som udgangspunkt foreslås Avedøre Holme som placering for modtageplads af overskudsjord til forbehandling samt til udlastningsfacilitet for jord klar til indbygning. Anlægsprojekter i København og omegn har god adgang til modtagepladsen via motorvejsnettet, og denne placering gør det attraktivt for afhændelse af overskudsjord selv med en relativ høj gate fee sammenlignet med f.eks. Nordhavn.

Overskudsjorden modtages til kartering og sortering, samt behandling for så vidt rensningsegnet jord og lastes derefter på pramme. En elektrificeret slæbebåd vil derefter skubbe prammen til Lynetteholm, hvor jorden i projektets tidlige driftsfase dumpes direkte på bestemmelsesstedet, indtil vanddybde og andre forhold umuliggør dette. Senere, eller som alternativ, kan det blive nødvendigt med modtagelse langs spunsvæg ved Kronløbet eller lignende. Losningen kan således i visse faser af opfyldningen ske fuldstændigt klimaneutralt, og kan tilrettes projektets forskellige faser både før og efter, at perimeteren er etableret.

Figur 1: Skitse for grøn vandbåren løsning

Der påtænkes en fleksibel og skalérbar løsning, der også kan servicere andre midlertidige eller mere permanente udskibningssteder. Det kunne i første omgang være transport af de 2,7 mio. ton jord i mellemdeponi hos KMC Nordhavn planlagt for transport til Lynetteholm i 2023 til 2025. Ligeledes vil en vandbåren og elektrificeret løsning til transport af overskudsjord være attraktiv ved anlæggelse af en eventuel Østlig Ringvej fra både et omkostnings- og klimaperspektiv.

Eftersom der er tale om eldreven transport ad søvejen, er der ingen trængsels-, støj- eller emissionsproblematikker, der skal tages højde for undtaget ved modtageplads og losning. Transporten kan således foregå 24 timer i døgnet alle årets dage, skulle det være nødvendigt.

Der er foretaget beregninger baseret på kvalificerede antagelser og estimater og under forudsætning af, at der er brug for én slæbebåd og en til to pramme med en kapacitet på 5.000-8.000 ton dødvægt.

Det antages, at jorden modtages og behandles på Avedøre Holme, og at håndteringen af jord minimeres, således at udgiften for jordhåndtering på landsiden modsvarer udgiften for håndteringen, hvis jorden skulle fragtes med lastbil hele vejen til Lynetteholm. Dette underbygges af, at store dele af jorden vil kunne dumpes direkte fra prammen uden yderligere håndtering ved Lynetteholm. Det formodes, at håndtering på landsiden kan elektrificeres, og dermed ikke vil udlede CO_2.

Vattenfall vil etablere ladestation for batteripakkerne til pramme og slæbebåd, der kan betjenes manuelt og oplade batterierne på ca. 11 timer.

I Rambøll rapporten "Baggrundsrapport til miljøkonsekvensrapport – Lynetteholm – Trafikale Forhold, November 2020" estimeres det, at 25% af den årlige overskudsjord har oprindelse syd for København, 50% kommer fra København og Frederiksberg kommuner, samt 25% fra områder nord for København. Ydermere antages det, at ca. 50% af al overskudsjord skal forbi jordbehandlingsanlæg, mens de resterende 50% kan transporteres direkte til opfyldningssted. Den totale årlige gennemsnitlige mængde jord antages at være 2,6 mio. ton.

Med jordbehandling og udskibning syd for København ved Avedøre Holme vurderes det, at al jorden med oprindelse syd for København, kan modtages her med signifikant besparelse i forhold til CO_2-udledning, trængsel og omkostninger ved lastbilstransport. Det vurderes også, at omkring halvdelen af jorden fra Københavns og Frederiksberg kommuner med fordel kan køres til Avedøre for eventuel behandling og pramning til Lynetteholm, primært grundet bedre trafikale forhold. I dette scenarie vil et modtageanlæg ved Avedøre Holme modtage 1,3 mio. tons jord årligt, og lastbilstrafikken gennem Københavns centrum reduceres derved med 50% - fra ca. 350 lastbiler hver vej pr. dag til ca. 175. Som resultat af dette vil den årlige udledning af CO_2 antagelsesvis reduceres med ca. 400 tons ved en udledning på 0,795 kg/km.

Der vil naturligvis også være en reduktion i omkostninger forbundet med lastbilstransport, der via gate fee'en kan kompensere for øgede omkostninger associeret med pramning. Omkostninger for pramning af jord fra Avedøre Holme til Lynetteholm vil ved modtagelse af 1,3 mio. tons jord årligt ligge i omegnen af 25 kr./ton.

Der er i afsnit 4 redegjort for og præsenteret alternative scenarier.

3.1 Forslag til operationsmodel

For at minimere det samlede transportarbejde påtænkes det at oprette et modtage- og jordbehandlingsanlæg på Avedøre Holme, hvor både den jord der kan transporteres direkte til Lynetteholm, samt den jord der skal behandles inden, kan modtages og udskibes fra.

Modtageanlægget vil Svitzer servicere med én slæbebåd og en til to pramme på 5.000-8.000 ton dødvægt. Slæbebåden er bemandet 24 timer i døgnet og vil således kunne transportere jord til Lynetteholm om natten og i weekenderne om nødvendigt. Ved Lynetteholm losses jorden gennem bunden af prammen, hvilket sikrer en både hurtig og energieffektiv håndtering af jorden.

Med estimeret 1,3 mio. ton jord om året vil dette resultere i transport af i gennemsnit 5.200 ton jord dagligt på hverdage. Der vil således afgå én pram fra udskibningsstedet om dagen. Med en marchfart på 5-6 knob kan en pram sejle til Lynetteholm, losse jorden og returnere til Avedøre i løbet af et 10-12 timers vindue uden udledning af CO_2 og uden at medføre yderligere

trængsel på vejene. Løsningen er som nævnt skalérbar, og ligeledes kan der udskibes 365 dage om året, hvilket vil give en kapacitet på mellem 1,8 mio. og 2,9 mio. ton pr. pram afhængig af endelig størrelse.

3.2 Modtageanlæg og udskibningshavn

Jordtransporterne til Nordhavnsdepotet har historisk set modtaget ca. 50% af jordmængden direkte fra byggepladser. De resterende ca. 50% kommer fra jordbehandlingsanlæg, hvor der før levering til By & Havn eller KMC enten er foretaget en kartering, en frasortering af brokker og affald eller en stabilisering af jorden, således at denne bliver indbygningsegnet.

Norrecco er i dialog om at etablere et modtage- og jordbehandlingsanlæg på Avedøre Holme. En placering af et jordbehandlingsanlæg på Avedøre Holme vil minimere det samlede transportarbejde for den jord, der har behov for behandling, da jorden efter modtagelse ikke igen skal på lastbil for at blive transporteret gennem København, hvilket i dag er tilfældet ved eksempelvis modtagelse på Selinevej.

I forhold til den jord, der kan transporteres direkte fra opgravningsstedet til Lynetteholm, vil der kun blive tale om omlastning til pram modsat losning og transportarbejde ved Lynetteholm. Altså mindsker pramningen miljøbelastning af beboelseskvarterer berørt af den tunge transport gennem København.

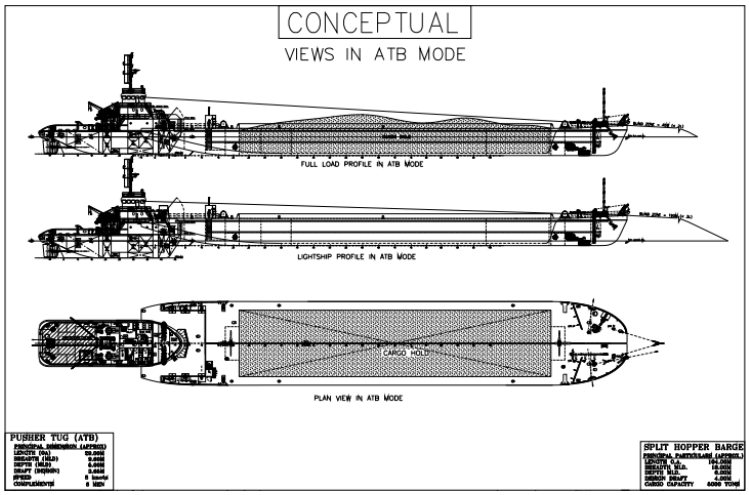
Avedøre Holme er valgt ud fra betragtninger om omkringliggende infrastruktur, nødvendige fysiske rammer samt gode forhold for udskibning. Placeringen ses ydermere som en langtidsholdbar løsning for jordmodtagelse fra København og opland. Andre både kortvarige og mere permanente udskibningshavne kan sagtens tænkes, og selve løsningen for pramning er fleksibel i den henseende.

3.3 Slæbebåd og pramme

Svitzer planlægger at servicere modtageanlægget med én elektrificeret slæbebåd på ca. 30 ton pæletræk og en til to splitpramme på 5.000-8.000 ton dødvægt. Designet af prammen tillader, at jorden losses gennem bunden af prammen, hvilket sikrer en både energieffektiv, sikker og hurtig måde at losse på.

På hver pram opstilles battericontainere, som forsyner pramsystemerne såvel som fremdrivningsmaskineriet på slæbebåden under hver transit. Mens prammen er fortøjet ved modtageanlægget, oplader den elektriske ladestation batterierne og giver strøm til pramsystemerne. I tilfælde af strømsvigt vil en indbygget nødgenerator starte. Dette er for at sikre, at prammen forbliver sikkert fortøjet med spænding på kritiske systemer til enhver tid.

Pram og slæbebåd betragtes i normal operation således som én elektrificeret enhed.



Figur 2: Slæbebåd og pram koncept

Slæbebåd

Grunddesignet for slæbebåden vil være den Robert Allen designede "Rapport 1900 SX", da denne type båd er ideel til nem til- og frakobling af slæbebåd og pramme. Slæbebådsdesignet og koblingssystemet giver lang holdbarhed og en høj grad af pålidelighed, hvilket dermed reducerer risikoen for tekniske fejl. Svitzer har gode erfaringer med slæbebåde i dette design.

Vi estimerer, at der forbruges 2.400-2.700 kWh energi pr. tur fra Avedøre til Lynetteholm og tilbage igen. Sammenligner vi dette med traditionel søtransport, ville energien, der skulle produceres med en traditionel dieselmotor, udlede ca. 1,6 ton CO_2 pr. tur.

Pramme

Splitprammene vil blive designet med den lavest mulige dybgang og med tilstrækkelig kapacitet (5.000-8.000 ton) til, at den daglige mængde modtagne jord kan transporteres til Lynetteholm kontinuerligt og uden unødvendig mellemdeponi og landtransport. Den lave dybgang er essentiel for at sikre, at prammene kan servicere Lynetteholm projektet længst muligt. Prammene vil med den estimerede kapacitet være mere end 100 m lange, derfor bliver de udstyret med bovpropel, som sikrer høj manøvredygtighed ved lav fart og i snævre farvande.

3.4 Elektrisk infrastruktur

Den elektriske infrastruktur vil bestå af to batteripakker i containere per pram og en ladestation samt forbindelse til en transformerstation i det lokale distributionsnet.

Batterierne placeres på hver af de to pramme, og opladningen foregår ved hjælp af en ladestander med kabel på hjul, som håndteres manuelt. Kablet tilsluttes således batteriet på prammen af mandskabet, når den ligger til kaj for at laste jord. Ladningen af to tomme batterier vil tage ca. 11 timer. Elforsyningen vil være fra vedvarende energikilder certificeret med oprindelsesgarantier for at garantere en reduktion i CO_2 udledningen fra projektet.

4. FORDELE OG OMKOSTNINGER

Der er foretaget beregninger baseret på kvalificerede antagelser og estimater for omkostningerne ved at drive denne løsning. Generelt vil løsningen naturligvis blive billigere jo mere jord, der kan modtages og udskibes fra Avedøre Holme. Der er ligeledes foretaget beregninger på reduktion i CO_2 emissioner og antal lastbiler, der skal igennem Københavns centrum.

Da overskudsjord har sin oprindelse på mange forskellige byggepladser over de næste mange år, vil mønstret for jordtransport hele tiden forskubbe sig og være foranderligt, ikke desto mindre er der forsøgt at gøre antagelser, der ligger sig tæt op ad selvsamme antagelser, der ligger til grund for miljøkonsekvensrapporten.

Der er ikke indregnet etableringsomkostninger og drift af modtageanlæg for Lynetteholm projektet på Avedøre Holme. Afhængig af jordmængderne, der prammes, tænkes infrastruktur og modtageanlæg på Refshaleøen dog at kunne reduceres. Under alle omstændigheder påtænker Norrecco at etablere modtagelse og behandling af jord på Avedøre Holme.

I Tabel 1 er der vist estimater for miljømæssige fordele og omkostninger ved at pramme jord fra Avedøre Holme til Lynetteholm for henholdsvis 25%, 50%, 75% og 100% af den samlede årlige jordtransport ved en forventet årlig jordtransport på 2,6 mio. ton.

Procent af den årlige jordtransport	Jordmængde med pramning pr. år	Omkostning pr. ton jord	Reduktion af antal lastbiler i København med Lynetteholm som endedestination	Årlig CO_2 reduktion
25%	0,65 mio. ton	40-45 kr.	87 pr. dag	290 ton
50%	1,30 mio. ton	20-30 kr.	173 pr. dag	290-400 ton
75%	1,95 mio. ton	15-20 kr.	260 pr. dag	150-290 ton
100%	2,60 mio. ton	13-18 kr.	347 pr. dag	0-20 ton

Note: For en del af jorden antages det, at transport til Lynetteholm er kortere end transport til Avedøre Holme, hvorfor der er en faldende CO2 reduktion ved pramning af mere end 50% af jorden.

Tabel 1: Omkostnings- og fordelscenarier

Udover de af Tabel 1 umiddelbare klimamæssige fordele, og dermed også rent strategiske fordele for byen København, vil en reduktion i antal lastbiler igennem Københavns centrum reducere trængsel, støj og vibrationsgener for hovedstadens borgere.

Det må forventes, at gate fee'en forholdsmæssigt kan justeres mellem modtagelse på Refshaleøen, hvor trængsel og infrastruktur besværliggør lastbilstransport, og Avedøre Holme, der umiddelbart er mere tilgængeligt for tung vejtransport. Derved kan omkostningen ved klimavenlig pramning med stor sandsynlighed hentes hjem.

Det bemærkes, at såfremt 100% af jorden transporteres ved nærværende løsning, indtil en eventuel Østlig Ringvej er etableret, burde det være muligt at reducere nogle af anlægsomkostningerne ved jordtransport til et modtageanlæg ved Lynetteholm over Prøvestenen, kraftværkshalvøen og Margretheholms Havn.

Selv ved en lavere andel af den samlede jordtransport, mener vi, at løsningen er et klimavenligt og meget konkurrencedygtigt alternativ til transport udelukkende baseret på lastbiler. Pramning af overskudsjord er en grøn og miljøvenlig løsning, der både kan løfte opgaven med at transportere de nuværende 2,7 mio. ton i mellemdeponi i Nordhavn samt transportere overskudsjord fra en fremtidig etableringen af Østlig Ringvej og naturligvis servicere Lynetteholm i mange år frem.

5. KONKLUSION OG ANBEFALING

Nærværende idé og konceptbeskrivelse opridser et grønt og vandbåret alternativ til andre forslag, der udelukkende baserer sig på lastbiler til transport af overskudsjorden til opfyldning af Lynetteholm. Ud over den skånsommere påvirkning af klimaet, så afhjælper vores forslag i særdeleshed gener fra trængsel, og det genererer mindre støj og færre vibrationer, og det øger trafiksikkerheden, som følge af mindre tung trafik i indre København. Vores løsning er både konkurrencedygtig og attraktiv for Københavns borgere. Vi håber, at forslaget vækker interesse, og at vi kan påbegynde en dialog omkring yderligere kvalificering og modning af konceptet til gavn for både Lynetteholm projektet, klimaet og Københavns borgere.

Kasper Friis Nilaus, CEO Svitzer A/S

Karsten Ludvigsen, Adm. Direktør Norrecco A/S

Jesper Karpsen, Vice President Vattenfall AB

Business unit chef, Vattenfall Network Solutions

Kommentarer eller spørgsmål til nærværende høringssvar rettes til Pernille Brandis Rosengaard via *pernille.brandis.rosengaard@svitzer.com*.

RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK
Nørrebrogade 39, 1. tv
2200 København N
www.baeredygtigtrafik.dk

København den 13. februar 2021

Høringssvar vedrørende Forslag til Lov om anlæg af Lynetteholm

Rådet for bæredygtig trafik vil i dette høringssvar udtrykke sin bekymring på et par overordnede rammespørgsmål vedrørende det fremlagte lovforslag. Rådet betragter dette høringssvar til lovforslaget som en opfølgning på sine kritikpunkter i Rådets høringssvar til Miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm, som blev indsendt den 22. januar og som derfor vedhæftes som bilag til nuværende høringssvar.

Den uigennemsigtige beslutningsproces og tidspresset

Den første bekymring vedrører det kolossale tidspres og den manglende gennemsigtighed i den demokratiske proces. Normalt roser vi de danske demokratiske processer, som knytter sig til gennemførelse af så omfattende anlægsprojekter.

Den manglende gennemsigtighed og det dermed forbundne tidspres afspejler sig klart ved fravær af antal indgivne høringssvar, behandling af samme og datoer for deres offentliggørelse, i form af en længere række x'er, som ses i dette klip fra lovforslagets Bemærkninger side 16.

Rapporten om anlæg af Lynetteholm var i høring i perioden fra 30. november 2020 til 25. januar 2021. Rapporten var og er fortsat tilgængelig elektronisk på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside. Der er også afholdt digitale borgermøder. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen modtog xxx høringssvar, som er refereret i dokumentet "xxxxxx".

Rapporten om uddybningen af sejlrenden og klapning af materiale var i høring i perioden fra 22. december 2020 til 17. februar 2021. Rapporten var og er fortsat tilgængelig elektronisk på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen modtog xxx høringssvar, som er refereret i dokumentet "xxxxxx".

Herudover er der udarbejdet en implementeringsredegørelse som indeholder en sammenfattende beskrivelse af projektet, som var i høring i perioden XX-XX-XXXX til XX-XX-XXXX. Redegørelsen tilsendes Folketinget som led i behandlingen af lovforslaget og vil være tilgængelig på Folketingets hjemmeside.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen valgte oprindeligt ikke at offentliggøre det overvældende antal høringssvar vedrørende miljøkonsekvensrapporten, mere end 800 i alt, på en høringsportal på styrelsens hjemmeside. Men efter en massiv folkelig kritik måtte styrelsen omgøre denne beslutning og har over for offentligheden bekendtgjort, at høringssvarene nu vil blive lagt til skue på hjemmesiden. Men endnu et benspænd ser dagens lys: høringssvarene vil først blive offentliggjort i slutningen af indeværende måned, dvs. et stykke tid efter udløb af høringsperioden vedrørende anlægsloven.

Rådet for bæredygtig trafik har kritiseret, hvad der i den offentlige debat er blevet betegnet som salamimetoden, dvs. adskillelsen af de med Lynetteholm projektet forbundne bestanddele, primært etablering af en Østlig Ringvej, metrobetjening og selve bebyggelsen af Lynetteholm. Den kritik opretholder Rådet. Vores indvending i forbindelse med anlægsloven gælder det urimelige tidspres, som umuliggør en bred offentlig debat om så omfattende et projekt, der vil få konsekvenser for mange borgere og miljøet i flere årtier fremover. Coronakrisen har yderligere sat fokus på denne problemstilling. Det har ikke været muligt at gennemføre planlagte uafhængige borgerdialoger, mens By & havn har haft held til at iværksætte en lang række informationsmøder, hvor uafhængige eksperter har været totalt fraværende.

Centralisering af beslutningskompetencen

En anden bekymring vedrører den indskrænkning af andre myndigheders beslutningskompetence og anden lovgivning, som fremgår af lovforslagets Kapitel 2 ”Miljømæssige vurderinger” og Kapitel 3 ”Fravigelse af anden lovgivning”. Teksten understreger, hvor megen magt der fremover centraliseres hos transportministeren og i Trafikstyrelsen.

Et pluk fra Kapitel 2 om Miljømæssige vurderinger:

§ 4. Ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet, kræver en tilladelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.
Stk. 2. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen afgør på grundlag af en anmeldelse fra Udviklingsselskabet By & Havn I/S, og efter høring af relevante myndigheder, om der skal udarbejdes en supplerende miljøkonsekvensvurdering, inden der gives tilladelse efter stk. 1. Reglerne i bekendtgørelse om vurdering af

---

virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne finder anvendelse.
Stk. 3. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse efter stk. 1 og 2 og efter regler fastsat i medfør af stk. 5 kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.
Stk. 4. Bestemmelser i anden lovgivning, som fastsætter krav om miljøkonsekvensvurdering, finder ikke anvendelse på ændringer og udvidelser omfattet af stk. 1.

Et pluk fra Kapitel 3 om Fravigelse af anden lovgivning viser, at transportministeren har mulighed for at overrule de kommunale myndigheder, in casu Borgerrepræsentationen i Københavns kommune:

§ 6. Transportministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsens, regionens eller en statslig myndigheds afgørelse om udførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1, som træffes efter byggeloven, lov om kystbeskyttelse m.v., lov om naturbeskyttelse, lov om vandforsyning m.v., lov om miljøbeskyttelse, lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om råstoffer, lov om forurenet jord eller lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer eller regler udstedt i medfør af disse love, midlertidigt ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.
Stk. 2. Transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de love, der er nævnt i stk. 1, i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet nævnt i § 1.
Stk. 3. Transportministerens afgørelse i sager, hvor ministeren har overtaget kommunalbestyrelsens beføjelser efter stk. 2, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.
Stk. 4. Transportministeren kan til brug for behandlingen af sager efter stk. 2 fastsætte regler om kommunalbestyrelsens pligt til at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres

efter lovene nævnt i stk. 1, inden for Københavns Kommune, herunder om, at oplysningerne skal afgives i en bestemt form.

Denne centralisering af magten i forhold til gældende miljølovgivning og valgte kommunalforsamlinger peger endnu engang på samme problemstilling: eventuelle kommende miljøproblemer og lokal varetagelse af befolkningens sundhed skal ikke udgøre snublesten for Lynetteholm projektets realisering.

Bekymring i forhold til tilgængelighed af jord og jordtransporter

Hele Lynetteholm konstruktionen står og falder med tilgængelighed af en tilstrækkelig mængde jord til en tilstrækkelig salgsværdi.

I Afsnit 4.1 om Anlægsøkonomi står anført, at By & Havn regner med, "at der kan skabes en indtægt på gennemsnitligt 50 kr. pr. ton jord, der modtages til deponering." Da udgangspunktet er et beregnet behov for i alt 80 mio. tons jord til opfyldning af hullet i Øresund, vil den estimerede pris for modtagelse af 80 mio. tons jord beløbe sig til en samlet indtægt på 4 mia. kr.

4.1. Anlægsøkonomi

De forventede anlægsomkostninger beløber sig til omkring 2,5 mia. kr., hvoraf ca. 400 mio. kr. forventes at finansiere etablering af et kystlandskab med rekreative faciliteter og natur. I anlægsoverslaget er indarbejdet en reserve til dækning af usikkerhed og uforudsete omkostninger på ca. 25 pct.

Københavns Kommune har i en delaftale til budget 2021 om Lynetteholm givet en garantistillelse på 400 mio. kr. Garantien dækker anlægget af kystlandskabet i det tilfælde, det ikke kan finansieres inden for anlægsøkonomien, jf. den foreslåede § 1, nr. 2.

Den resterende del af anlægsomkostningerne forventes finansieret over en ca. 30-årig periode ved modtagelsen af jord. Her viser erfaringerne fra jorddepotet i Ydre Nordhavn, at der kan skabes en indtægt på gennemsnitligt 50 kr. pr. ton jord, der modtages til deponering.

Det som Rådet for bæredygtig trafik undrer sig over er, at der ikke er anført en vurdering af tilgængelige jordressourcer, baseret på forespørgsler hos de kommuner, hvorfra jorden forventes at komme. I samarbejde med NOAH-trafik har RBT udarbejdet en række spørgsmål til en række relevante kommuner på Sjælland vedrørende transporterede mængder af jord og priser for aflevering af jord til Københavns kommune og By & Havn, både for perioden frem til i dag og forventede jordmængder i den kommende tid.

Flere kommuner har svaret på vore spørgsmål. Et gennemgående træk er, at kommunerne har meget lidt styr på statistikken for jordtransport fra kommunerne. Men mere væsentligt er at påpege, at flere kommuner forventer en reduceret fremtidig udgravning i fremtiden set på baggrund af et par ekstraordinære årtier med udstrakt udgravnings- og byggeaktivitet. Nedenfor ses spørgsmålene til centralkommunen Frederiksberg:

”Kommentar: By & Havn bygger tilsyneladende planerne om Lynetteholm på, at den hektiske byggeaktivitet gennem de seneste 10-15 år skal fortsætte i København og på Frederiksberg i mange årtier for at skaffe "overskudsjord" til Lynetteholm.

Eftersom BY & Havn forventer, at leverancer af jord fra Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune skal være den primære kilde til etablering af Lynetteholm har vi følgende spørgsmål til Frederiksberg kommune:

Hvor mange tons jord er leveret fra Frederiksberg kommune til By & Havn år for år siden 2012. Hvor stor del af den jord er kommet direkte fra byggepladser og via karteringsanlæg.

Hvilke typer byggepladser har bidraget med hvor store procentvise dele af de pågældende leveringer. F.eks. metroanlæg, parkeringskældre m.m.

By & Havn forventer, at der samlet fra Kbh. og Frederiksberg leveres tilsvarende mængder, som siden 2012, årligt fremover i årtier indtil Lynetteholm er etableret. Forventer Frederiksberg Kommune det samme - og i bekræftende fald på hvilket grundlag. Hvilke projekter/type projekter i Frederiksberg Kommune forventes fremover at bidrage med jord til By & havn og i hvilke procentdele og mængder?

Hvordan har fordelingen været mellem ren og forurenet jord været og har man nogen ide om hvordan fordelingen vil være fremover?

Hvorledes afgøres det om jord leveres til By & Havn eller andre aftagere?
Er det alene bygherren, der bestemmer eller har Frederiksberg Kommune nogen bestemmelsesret?

Hvorledes fastsættes prisen på den jord, som bygherrer betaler By & Havn eller andre aftagere for at modtage. Hvad er den aktuelle pris pr. ton og hvordan har den udviklet sig gennem årene?

Har Frederiksberg Kommune en forpligtelse - i en eller anden form - til at levere jord fra byggeaktiviteter til By & Havn til etablering af Lynetteholm?”

Og her ses svaret fra Frederiksberg kommune:

FREDERIKSBERG KOMMUNE

Sagsnr: 00.17.00-G01-9-18

1. ***Hvor mange tons jord er leveret fra Frederiksberg Kommune til By & Havn år for år siden 2012?***

Frederiksberg Kommune har ikke systematiske opgørelser over jordmængder og modtageanlæg for perioden 2012-2015. Jordanmeldelserne for perioden er registreret som enkeltsager, og det vil kræve betydelige ressourcer at skulle gennemgå samtlige jordflytningssager for at kunne besvare spørgsmålet. Frederiksberg Kommune kan således ikke levere de ønskede data.

I perioden 2015-2020, hvor anmeldelser er sket digitalt via www.jordweb.dk, er der anmeldt følgende forventede og faktisk leveret jordmængder fra Frederiksberg Kommune:

Direkte til By & Havn (modtager kun klasse 0-1 jord):
Forventet: 71.608 tons
Faktisk leveret: 26.865 tons

Direkte KMC Nordhavn (ejes af København Kommune og er ikke en del af By & Havn. KMC Nordhavn modtager lettere forurenet til ikke rensningsegnet jord):
Forventet: 231.427 tons
Faktisk leveret: 164.180 tons

Til kartering fordelt på modtageranlæggene Norrecco, RGS, Sten og Grus Prøvestenen samt Damifo (Dansk Miljøforbedring A/S). Jorden, der flyttes fra modtage-/karteringsanlæg, skal anmeldes til anlægget hjemkommune, der her er Københavns Kommune:
Forventet: 382.660 tons
Faktisk leveret: 367.602 tons

Samlet jordmængde kørt fra Frederiksberg Kommune til ovenstående og øvrige modtageanlæg, herunder bl.a. til støjvolde i andre kommuner, i perioden 2015-2020:
Forventet: 1.312.256 tons
Faktisk leveret 670.375 tons.

2. ***Hvor stor del af den jord er kommet direkte fra byggepladser og via karteringsanlæg?***

Der er fra Frederiksberg kommune samlet set leveret 191.045 tons jord til By & Havn samt KMC Nordhavn (26.865 +164.180). Desuden er der samlet set leveret 367.602 tons jord til kartering.

Den samlede jordmængde kørt fra Frederiksberg kommune er således 558.647 tons jord (191.045 + 367.602), hvilket svarer til, at ca. 34 % af jorden til By & Havn og KMC Nordhavn kommer direkte fra byggepladser, og at 66% af jorden kommer via karteringsanlæg.

3. ***Hvilke typer byggepladser har bidraget med hvor store procentvise dele af de pågældende leveringer, f.eks. metroanlæg, parkeringskældre mm.?***

Jorden stammer fra metroanlæg, parkeringskældre samt andre byggeprojekter. Den procentvise fordeling kendes ikke.

4. ***By & Havn forventer, at der samlet fra København og Frederiksberg leveres tilsvarende mængder, som siden 2012, årligt fremover i årtier indtil Lynetteholm er etableret. Forventer Frederiksberg Kommune det samme - og i bekræftende fald på hvilket grundlag?***

Frederiksberg Kommune forventer helt overordnet, at jordmængder, der skal bortskaffes fra Frederiksberg, vil blive mindre end i perioden 2012-2020, idet der ikke er planlagt anlægsprojekter i samme størrelsesorden som Cityringens metrostationer på Frederiksberg (Frederiksberg Station, Frederiksberg Allé og Aksel Møllers Have), der blev etableret i perioden 2012-2019.

5. ***Hvilke projekter/type projekter i Frederiksberg Kommune forventes fremover at bidrage med jord til By & Havn og i hvilke procentdele og mængder?***

Frederiksberg Kommune har kendskab til følgende projekter der omfatter jordhåndtering:

- Etablering af Ny Søndervang Plejecenter på Nyelandsvej (2021-2023),
- Etablering af P-kælder på pladsen bag rådhuset (2021-2024),
- Opførelse af Kultur- og Musikskole med P-kælder på Konservatoriegrunden på Rosenørns Alle (2021-2023),
- Etablering af idrætshal og studieboliger på Rolighedsvej/Bülowsvej (2021-2025),
- Udvikling af Hospitalsgrunden, herunder etablering af p-kældre på Nordre Fasanvej (2025-).

Der er ikke på nuværende tidspunkt kendskab til andre større bygge- og anlægsprojekter, som vil kunne bidrage med jord til Lynetteholmen, hverken kommunale eller private. Jordmængderne, der vil skulle håndteres på ovennævnte projekter er ikke kendte.

Det kan jo virke paradoksalt, at det er NGO'er, som forsøger at kaste lys over så central en problemstilling som forventede jordmængder til brug for opfyldning af jord i hullet i Øresund som forudsætning for hele Lynetteholm konstruktionen - og ikke By & Havn via bestilling af høringsmateriale hos de valgte rådgivningspartnere.

mvh

Kjeld A. Larsen

Næstformand for Rådet for bæredygtig trafik

RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv
2200 København N
www.baeredygtigtrafik.dk

København den 22. januar 2021

Høringssvar vedrørende VVM Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm

RBTs generelle konklusion:
Ud fra et bæredygtighedsperspektiv, som omfatter klima, transport, natur og forurening, er Lynetteholmprojektet en katastrofe. Byudvikling af en sådan størrelsesorden skal indtænkes i en regional sammenhæng, som omfatter alle tre regioner på Sjælland. Lynetteholm projektet bør skrottes.

RBTs konklusion vedrørende den igangværende høringsproces
Vi opfordrer til, at høringsprocessen skal begynde forfra på et grundlag, hvor alle de forbundne og gensidigt afhængige delprojekter i tvillingeprojektet miljøvurderes på en og samme gang. Vores konklusion begrundes ud fra følgende betragtninger:

1/ Lovlighed i forhold til EU's miljødirektiv
Den anvendte salamimetode, hvor forbundne projekter vurderes ét efter ét umuliggør en samlet vurdering af projekternes miljøkonsekvenser. Jorddeponi i et hul i Øresund er ikke et projekt i egen ret. Et fuldt udbygget Lynetteholm med plads til 35.000 boliger og ligeså mange arbejdspladser, Østlig Ringvej og ny metrolinje skal evalueres for miljøkonsekvenser i samme høringsproces. I samklang med professor i EU miljøret Peter Pagh vurderer RBT, at denne fremgangsmåde ikke er i overensstemmelse med EU's miljødirektiv.

2/ Et demokratisk underskud og udemokratisk forvaltningspraksis
Den kortest mulige otte uger lange høringsperiode blev lagt hen over jul og nytår i et coronaramt samfund, som hindrede den nødvendige information og borgerdialog om projektet. Befolkningen har stort set kun haft mulighed for at overvære informationsmøder, iværksat og styret af bygherren By og Havn. Planlagte borgerdialogmøder med uafhængige eksperter har måttet aflyses.
Det er problematisk, men mærkværdigvis lovligt, at bygherren By og Havn er ansvarlig for – og betaler for – udfærdigelse af høringsmaterialet, i dette tilfælde hos flere rådgivere, hvorved feltet af alternativ ekspertise indsnævres alvorligt. Det er dog endnu mere kritisabelt, at det er Økonomiforvaltningen i

Københavns kommune som skal stå for udarbejdelse af kommunens høringsudkast, i og med at selvsamme forvaltning har været bidragsyder til de kommissorierapporter for Lynetteholm og Østlig Ringvej, som blev offentliggjort i august 2020. Den kritiske distance, som er nødvendig i en høringssag, bliver derved kortsluttet.
Det er set fra en demokratisk synsvinkel ligeledes stærkt utilfredsstillende, at Transport- og Boligministeriet tillader sig at fremsætte et forslag til anlægslov for Lynetteholm medio januar på et tidspunkt, hvor borgernes indsigelser end ikke er blevet afleveret.
Indsigelsesfristen er 25 januar 2021, og der må vel påregnes en seriøs bearbejdning af de formodentlig mange høringssvar og derefter en undersøgelse af eventuelle afværgemekanismer

3/ Uenighed med By og havn og tilkøbt ekspertise i opstillede hovedpræmisser for Lynetteholm
Ifølge By og Havn skal Lynetteholm løse flere påtrængende problemkomplekser: 1/ stormflodsikre København mod nord, 2/ udgøre et nødvendigt deponi for overskudsjord, 3/ skabe plads til 35.000 nye boliger og dermed dæmpe prisudviklingen på boligmarkedet og endelig 4/ mindske trængslen via konstruktion af ny infrastruktur i form af Østlig Ringvej og ny metrolinje.
Vi er aldeles uenig i, at Lynetteholm er nødvendig eller tilstrækkelig for at løse de to førstnævnte problemer vedrørende klimasikring og jorddeponi. Vi mener, at den påtænkte udbygning af Lynetteholm og den planlagte havnetunnel blot vil skabe yderligere trafik og forøge trængslen, og endelig at boligpriserne kommer til at ligge i den høje ende af boligmarkedet, da det netop er salg af byggeretter, der skal finansiere infrastrukturprojekterne.

4/ Miljøkonsekvensrapporten undlader ganske at forholde sig til vedtagne målsætninger for Københavns kommune på klima- og trafikområdet.
En etablering af Lynetteholm og Østlig Ringvej vil torpedere Københavns Kommunes klimamålsætning nedfældet i KBH Klimaplanen 2025 om klimaneutralitet i 2025 og vil samtidig umuliggøre den netop vedtage målsætning fra Kommuneplan 2019 om højest 25 procent biltrafik i 2025 målt som ture ud af totalen af de fire transportformer: biltrafik, kollektiv trafik, cykling og gang.
Dette er muligvis ikke et problem for kommunens økonomiforvaltning, men det er det for kommunens borgere.
På baggrund af oven for opridsede betragtninger har Rådet for bæredygtig trafik valgt at forholde sig til miljøkonsekvenser i forbindelse med det samlede tvillingeprojekt Lynetteholm og Østlig Ringvej og ikke kun miljøkonsekvenserne ved transporten af jord til deponi i et hul i Øresund. Det implicerer bl.a., at vi også vil forholde os til de beregningsforudsætninger i form af fremskrivning af befolkning, erhverv, infrastrukturudbygning og trafikstrømme, som fremgår af kommissorierapporterne og

baggrundsrapporter fra august 2020 tillige med indhentet ikke-publiceret materiale fra Vejdirektoratet og Københavns kommune.

Deponi af jord i et hul i Øresund – et projekt i egen ret?

Den foreliggende næsten 700 side lange høringsrapport ”Lynetteholm. Miljøkonsekvensrapport”, udarbejdet af bl.a. Rambøll for By & Havn, giver et næsten frygtindgydende indtryk af, hvor omfattende et anlægsprojekt, der er tale om. I rapporten opregnes en længere række nationale og internationale forordninger, love og regulativer, som skal overholdes ved iværksættelse af projektets første etape: afgrænsning og udfyldning af et hul i Øresund med 80 mio. tons jord. Processen med at fastlægge hullets fysiske placering benævnes anlægsfasen, mens opfyldningsprocessen kaldes for driftsfasen. Man studser over denne betegnelse: drift af hvad?

Miljøkonsekvensrapporten har fokus på miljøkonsekvenser ved opbygning af en perimeter, en spunsvæg til at holde på jorden i hullet i Øresund og deponeringen af jord i samme hul. Projektet beskrives som et nødvendighedsprojekt i egen ret, dvs. at perimeter og jorddeponi skal betragtes som fuldgyldige projekter, hvorved borgerne samtidig udelukkes fra at forholde sig til de tilkoblede projekter: fuld klimasikring, infrastrukturudvikling i form af Østlig Ringvej og metroudbygning og bebyggelse af Lynetteholm. Disse tilknyttede projekter vil blive behandlet i nye VVM-høringsrapporter, som skal følges op af anlægslove, altså en klar salamitaktik.

Men projektmagerne undlader jo ikke at fortælle omverdenen, at de fire formål et tænkt sammen og gensidigt er forbundne. Interessant i denne sammenhæng er skildringen i Miljøkonsekvensrapportens kapitel 5 af et såkaldt 0-alternativ, dvs. en ikke-etablering af Lynetteholm. Ikke overraskende er det kun via etablering af Lynetteholm, at der kan skabes klimasikring, byudvikling, afskaffes byggejord og finansieringsgrundlag for ny infrastruktur i form af Østlig Ringvej og metro:

5.1 Referencescenarie/0-alternativ

I referencescenariet etableres Lynetteholm ikke. Det betyder, at

- Klimasikring af København mod nord skal foretages på anden vis
- Byudvikling skal ske andre steder i København
- Der skal findes andre måder at disponere overskudsjorden fra Storkøbenhavn på og at
- Lynetteholm ikke kan bidrage til udbygning af infrastruktur

Nedenfor uddybes disse forhold.

5.1.1 Klimasikring

Lynetteholm skal indgå som et væsentligt element i klimasikring af København og bidrage til at sikre mod stormflod og havspejlsstigning. Hvis Lynetteholm ikke etables, skal der gennemføres en sikring af det nordlige København mellem Nordhavn og Refshaleøen på anden vis, f.eks. i form af et dige, der indgår som tiltag i Københavns Kommune stormflodsplan fra 2017.

5.1.2 Byudvikling andre steder i København

I løbet af de sidste 10 år er København vokset med ca. 100.000 nye københavnere og frem mod 2031 forventes byen at vokse med omkring 100.000 yderligere københavnere, så der i 2031 forventes at bo ca. 725.000 indbyggere inden for kommunegrænsen. Lynetteholm indgår ikke som en del af Kommuneplan 2019, men skal ses som et langsigtet bidrag til Københavns udviklingen frem mod 2070 /10/.

Hvis Lynetteholm ikke etableres, skal Københavns Kommune på langs sigt finde andre måder at udvikle byen på.

5.1.3 Overskudsjord skal anvises til andre miljøgodkendte anlæg

De største anlæg til modtagelse af jord på Sjælland har i en årrække været KMC Nordhavn og opfyldningen i Køge. Begge områder er tæt på at være opfyldt. Desuden opstår der løbende projekter i mindre skala som f.eks. støjvolds- og landskabsprojektet Hyldager Bakker i Albertslund. Etablering af støjvoldsprojekterne forløber typisk inden for et til få år. Der er ikke kendskab til andre miljøgodkendte projekter på Sjælland, som vil kunne modtage jorden fra Københavnsområdet.

Lynetteholm etableres med overskudsjord og giver dermed Københavns Kommune sikkerhed for at bygge- og anlægsprojekter i Storkøbenhavn kan komme af med såvel ren som forurenet overskudsjord til nyttiggørelse tæt på oprindelsesstedet og i en meget lang periode. Hvis Lynetteholm ikke etableres, kan det evt. påvirke kommunes mulighed for at gennemføre bygge- og anlægsprojekter.

5.1.4 Lynetteholm kan ikke bidrage til udbygning af infrastruktur

Etablering af Østlig Ringvej er teknisk set ikke afhængig af at Lynetteholm etableres. Men indtægterne fra byudviklingen af Lynetteholm vil kunne bidrage til at finansiere Østlig Ringvej og

metrobetjening af halvøen. Etableres Lynetteholm ikke, er der selvsagt ikke behov for en metro i den del af København.

De forbundne delprojekter hænger sammen på følgende måde

Jord betragtes som affald, som ikke kan placeres andre steder end i et hul i Øresund, og ny jordtilførsel skal bl.a. komme fra udgravning til projekt Østlig Ringvej og anlæg af ny metrolinje – to projekter der derfor burde have været med i VVM-analysen.

Jord deponi skal udgøre grundlaget for klima- og kystsikring mod nord. Men Lynetteholm vil alene beskytte København nordfra, ikke fra den sydlige flanke, hvorfra truslen er størst. Etableringen af en stor kunstig halvø er langt fra det mest oplagte at gøre for at klimasikre København – man tager behovet for klimasikring som gidsel for helt andre projekter. Men vi har hastværk med klimasikring, der er slet ikke tid til at vente på, at Lynetteholm bliver etableret.

Borgerne skal sluge postulatet om, at den kommende befolkningsudvikling kun kan finde sted inden for rammen af et nyt storstilet byggeprojekt i Københavns kommune uden for kommunens nuværende areal – til trods for en konstateret faldende nettotilflytning til Københavns kommune, som nu har fundet sted et par år.

De store infrastrukturanlæg Østlig Ringvej og ny metro skal finansieres via salg af byggeretter på fremtidens Lynetteholm.

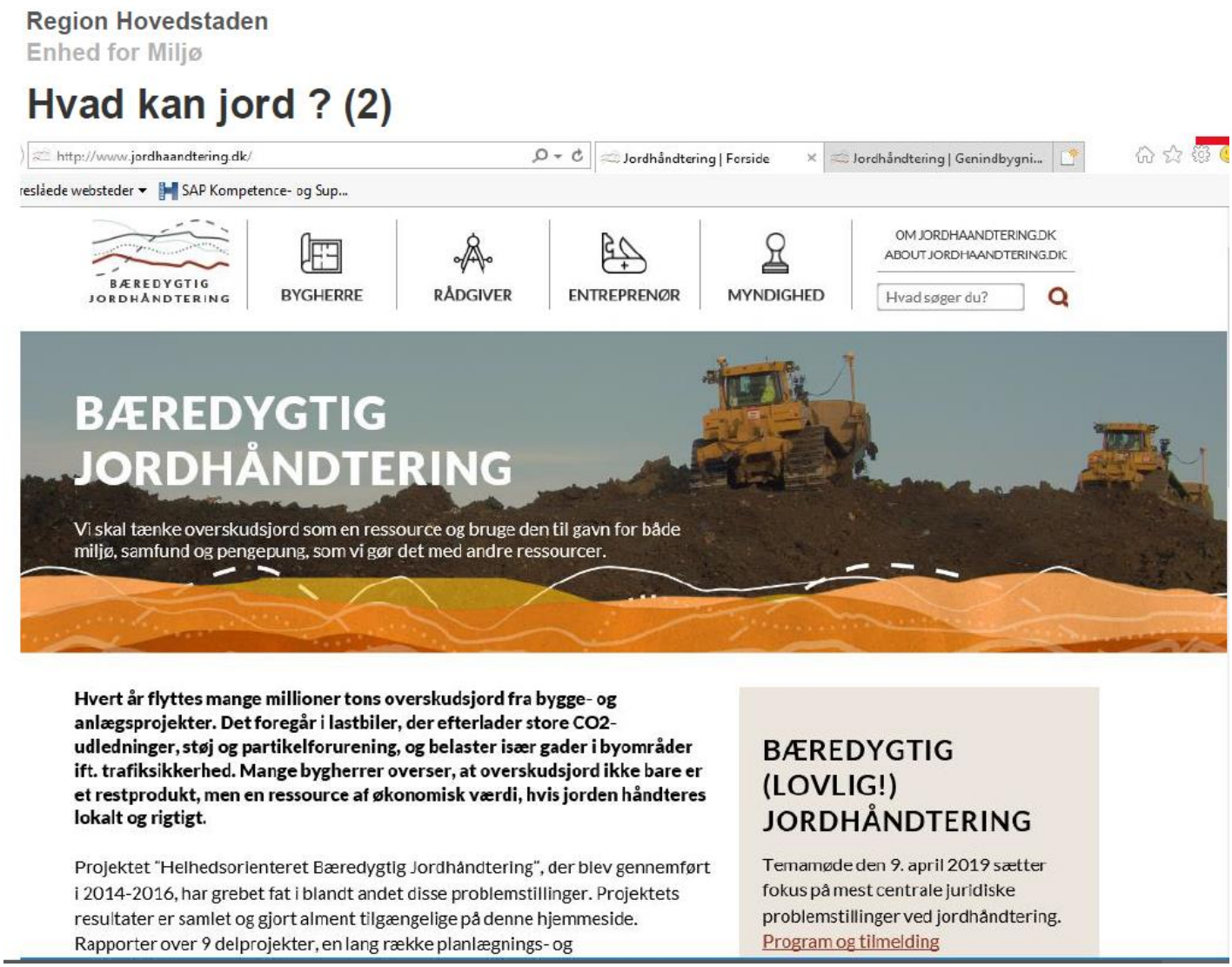
Københavns Borgerrepræsentation har bestilt en rapport om muligheden for at etablere en bilfri eller delvis bilfri Lynetteholm. Af den fremlagte ”Analyse af muligheden for at etablere en bilfri eller delvis bilfri bydel Lynetteholm, herunder konsekvenser for finansiering af Østlig Ringvej” fra den 5. marts 2020 fremgår det, at en bilfri eller delvis bilfri Lynetteholm ganske implicit har en kommende Østlig Ringvej indbygget som sin forudsætning. Tvillingeprojekterne Lynetteholm og Østlig Ringvej betragtes som integrerede delprojekter inden for samme projektramme.

https://www.kk.dk/sites/default/files/bilfri_eller_delvis_bilfri_lynetteholmen_0.pdf

Jord som en ressource, ikke kun affaldsjord

Som bestanddel i sine bestræbelser på at retfærdiggøre Lynetteholm projektet har By og Havn benyttet sig af termen Nyttiggørelsesprojektet. Men jord fra byggepladser og udgravninger fra p-anlæg og tunneller behøver ikke nødvendigvis at blive betragtet som overskudsjord, der blot skal skaffes af vejen. Jord kan også nyttiggøres på anden vis, hvad Danske Regioner og Hovedstadsregionen har godtgjort i forskellige rapporter.

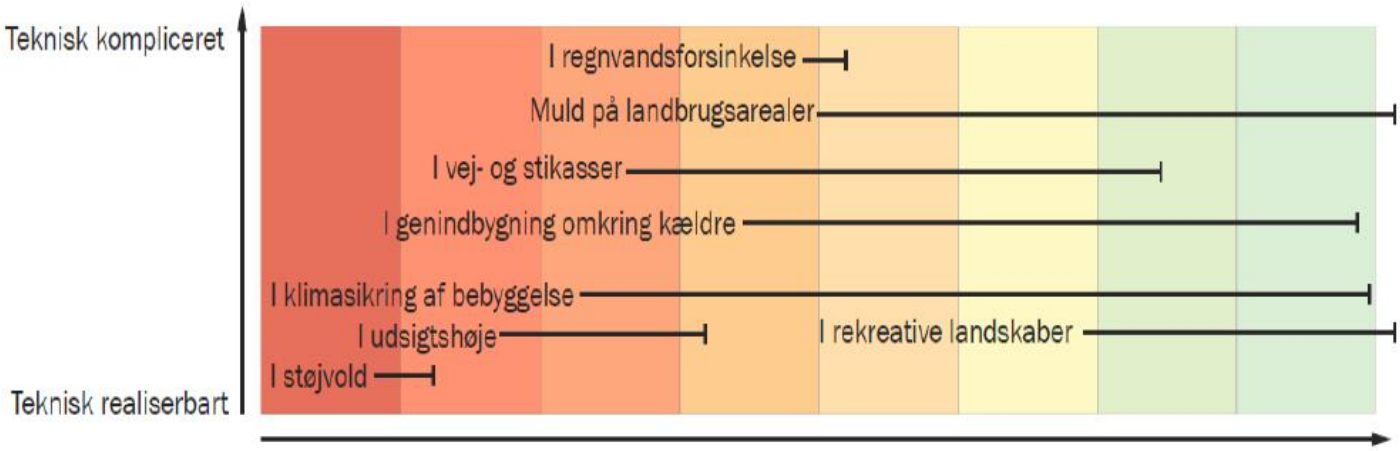
Herunder hentes to slides fra en præsentation ved et ATV-møde den 9. april 2019 med titlen ”Bæredygtig (og lovlig!) jordhåndtering” ved chefkonsulent og ekspert i jordhåndtering Jens Lind Gregersen, Region Hovedstaden, Enhed for Miljø. På først udvalgte slide pointeres: ”Mange bygherrer overser, at overskudsjord ikke bare er et restprodukt, men en ressource af økonomisk værdi, hvis jorden håndteres lokalt og rigtigt”:



På en række slides anvendes lokaliteten Vinge som case. På en af disse slides påpeges en række anvendelsesmuligheder gradueret efter teknisk kompliceret til teknisk realiserbart.

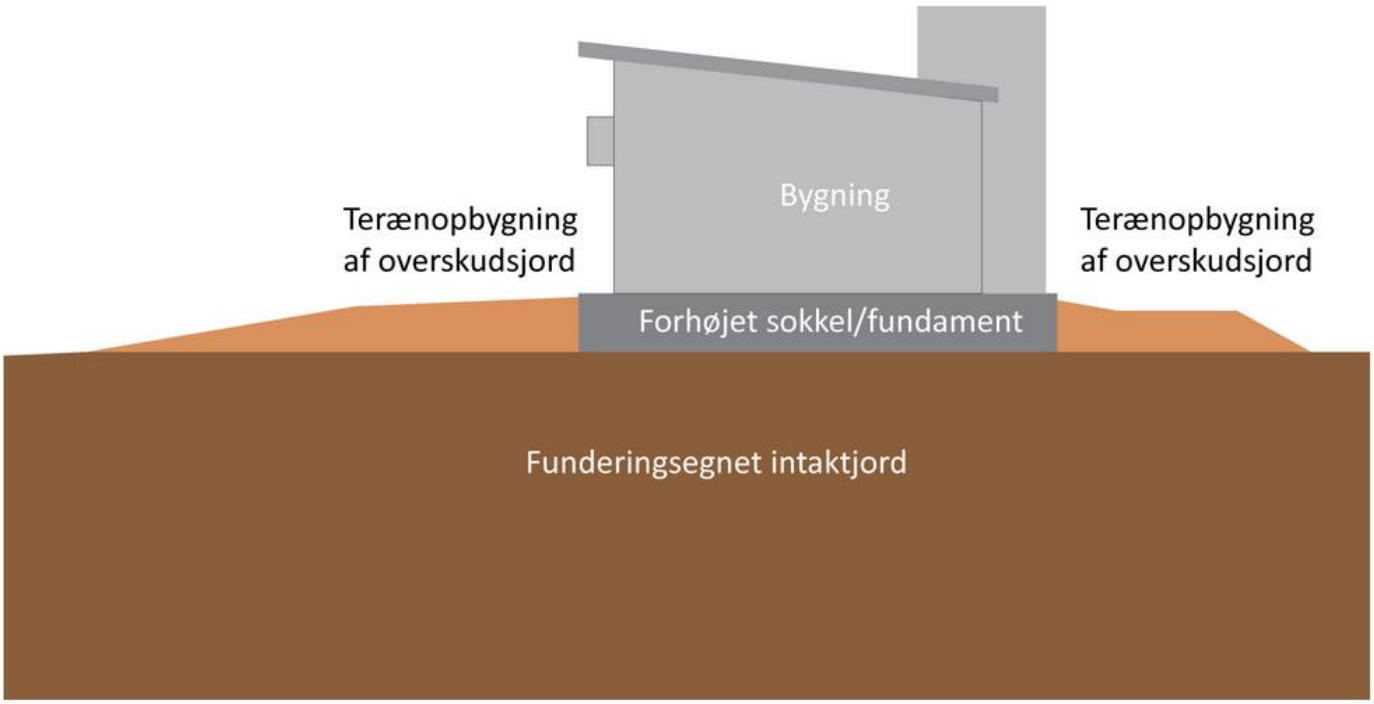
Case - Vinge

Overordnede muligheder i tekniske anlæg



https://dakofa.dk/?type=71598&tx_tcdakofa_forcedownload%5Bdownload%5D=31411&tx_tcdakofa_forcedownload%5Bcode%5D=83a9088544aab79c7d0c05bb832f857954fa4997&cHash=6097971008ff54c1f369800b5c711b18

Nedenfor ses en illustration fra Region Hovedstadens hjemmeside om bæredygtig jordhåndtering:



GENINDBYGNING AF OVERSKUDSJORD OMKRING BYGNINGER

BESKRIVELSE AF LØSNING

Når der udgraves til kældre, graves der oftest med anlæg (dvs. skrå udgravning til sikring mod, at siderne skrider). Traditionelt fyldes denne ekstra udgravning op med grus. I stedet for at køre den opgravede jord væk, er det muligt at genindbygge en lang række jordtyper. Dette kræver dog at jorden har en vis stabilitet.

Ved at genindbygge opgravet jord reduceres mængden af overskudsjord, fordi man genindbygger den jord, man har gravet op for at lave anlæg.

http://xn--jordhndtering-tfb.dk/

Jens Lind Gregersen skulle – som uafhængig ekspert – have holdt et oplæg i forbindelse med et planlagt borgerdialogmøde om Lynetteholm den 13. januar 2021, arrangeret i fællesskab af de to lokaludvalg Indre By og Christianshavn, men mødet måtte desværre aflyses på grund af nye skærpede corona-regler. Jens Lind Gregersen tilsendte arrangørerne en række punkter fra sit planlagte oplæg med titlen ”Overskudsjord – hvilke interesser er forbundet med det?”. Heriblandt hentes følgende fire bullets om kommuners, regioners og Københavns interesser:

- Kommuner og regioner vil gerne tilstræbe en bæredygtig forvaltning af både natur og ressourcer og ønsker at fremme en mere cirkulær økonomi (ønsker mindre deponering og mere genanvendelse – i tråd med FNs verdensmål nr. 11 og 12)
- I Region Hovedstaden er der knaphed på råstoffer (sand, sten og grus). Regionen er råstofmyndighed og arbejder for, at overskudsjord i en vis grad skal substituere råstoffer. Sand og grus er ikke-fornybare råstoffer og råstofressourcen er begrænset. Med de nuværende udlagte arealer til

råstofindvinding i Hovedstaden kan råstofforsyningen i Region Hovedstaden opretholdes i ca. 14 år. Aktuelt hentes ca. 80% af regionens råstofforbrug fra råstofgrave som ligger uden for Region Hovedstaden.

- København skal sikres mod stormflod – og dertil kan benyttes store mængder overskudsjord.
- Det skal være muligt at udvikle København og omegn. Overskudsjord fra udviklingsaktiviteter bør minimeres og disponeres på en miljømæssigt hensigtsmæssig måde og således, at borgerne beskyttes mod unødig trafikbelastning og emissioner mv. fra transporter.

I nedenstående klip fra Danske Regioners udspil "Bæredygtig råstofforsyning for fremtiden" fra 2020 fremgår, at en del af fyldmaterialet under veje og jernbaner kan erstattes af de store mængder overskudsjord – over 8 millioner tons om året, som er et resultat af bygge- og anlægsvirksomhed. Overskudsjord vil også kunne frigøre noget af det nedknuste byggeaffald, som i dag anvendes som vejfyld, men som ifølge udspillet kan bruges bedre som tilsætning til beton, hvis det renses:

Gode muligheder for udnyttelse af andre affaldsmaterialer

Ud over genanvendelse af bygge- og anlægsaffald skal vi også blive bedre til at tænke i udnyttelse af andre affaldsmaterialer. I takt med den teknologiske udvikling, **bedre registrering** af affaldsmængder og en øget efterspørgsel på bæredygtige bygge- og anlægsmaterialer må vi forvente, at byggeaffald i højere grad end i dag vil blive genanvendt på måder, der opretholder råstofmaterialernes værdi og anvendelsesmuligheder som nye byggematerialer.

Samtidig skal vi finde løsningsmodeller, hvor vi kan erstatte råstofmængder til fyld og anlægsmateriale. Her kan bidrag fra andre affaldsmaterialer spille en langt større rolle, end de gør i dag. Årligt skønner bygge- og anlægsbranchen at der genereres mere end **8 mio. tons overskudsjord**, som kan nyttiggøres som fyld under veje og jernbaner. En bedre anvendelse af overskudjorden vil medvirke til et reduceret behov for råstofindvinding. Samtidig vil en koordineret anvendelse af overskudsjord på tværs af kommuneskel og lokale projektejere kunne spare de offentlige bygherrer og projektejere for store omkostninger til både bortskaffelse og transport[16].

Både træ, plastaffald og overskudsjord bør i større omfang forarbejdes og anvendes i bygge- og anlægsbranchen og dermed dække en del af behovet for nye naturgivne råstoffer. Men der eksisterer ikke en samlet kortlægning af potentialerne eller anvendelsesmulighederne. Det er der brug for.

Danske Regioner anbefaler, at der igangsættes **forsknings- og udviklingsprojekter** med henblik på at udrede det samfundsøkonomiske potentiale samt undersøge erfaringer med alternativ materialeanvendelse i bygge- og anlægssektoren i EU og i resten af verden.

http://www.e-pages.dk/regioner/191/

Jorddeponi og fremtidig tung trafik

Ifølge By og Havn er jorddeponi en særlig udfordring, som den igangværende høring skal afklare og tilvejebringe rammer for, således at de øvrige projekter nærmest giver sig selv, når en efterfølgende anlægslov for jorddeponi kommer på plads til foråret. Jorddeponiprojektet i egen ret tilsigter at få placeret 80 mio. ton jord fra byggepladser, herunder nyopgravet jord fra kommende underjordiske p-pladser (eksempelvis under Dantes plads), ny metro og en havnetunnel.

I et ministersvar 50 på spørgsmål fra Henning Hyllested fra Enhedslisten om omfanget af jord, der skal anvendes ved etablering af Lynetteholm, anmoder transportminister Benny Engelbrecht By og Havn besvare spørgsmålene. Af besvarelsen frem går det bl.a., at By og Havn skønner. at omkring 6 mio. tons af den nødvendige jord på i alt 80 mio. tons vil komme fra overskudsjord i forbindelse med udgravning af tunnel til metro og til Østlig Ringvej:

> Det forventes, at hovedparten af jorden til Lynetteholm vil komme fra byggepladser i Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Denne forventning er baseret på erfaringerne fra depotet i Nordhavn.
>
> Depotet i Nordhavn har en samlet kapacitet på godt 20 mio. tons jord. Der er i gennemsnit modtaget ca. 2,6 mio. tons jord årligt i perioden 2012-2019, hvorfor depotet er ved at være fyldt op.
>
> Ca. 25 pct. af jorden, der er modtaget i Nordhavn, stammer fra metrobyggeri og Nordhavnsvej, mens resten kommer fra diverse bygge- og anlægsarbejder i Storkøbenhavn.
>
> Med udgangspunkt i data fra modtageanlæggene i Nordhavn i perioden 2018-2019 har By & Havn fået kortlagt, hvor jorden kommer fra og i hvilke mængder. I alt er der i de 2 år tilført knap 5 mio. tons jord.
>
> Størstedelen af overskudsjorden, ca. 70 pct., er kommet fra byggepladser i Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Den resterende del af jorden har oprindelse fra byggepladser uden for Københavns og Frederiksberg Kommune, jf. tabel nedenfor.

	Direkte fra byggepladser	Via karterings-anlæg	Samlet
Fra KBH og FRB	45 pct.	25 pct.	70 pct.
Udenfor KBH og FRB	5 pct.	25 pct.	30 pct.
Samlet	50 pct.	50 pct.	100 pct.

I perioden 2018-2019 udgjorde jord fra metro ca. 10 pct. af de tilførte mængder, mens tilførslerne fra metro og Nordhavnsvej i gennemsnit har udgjort ca. 25 pct. for hele perioden 2012-2019. Derfor må det formodes, at en større andel af de tilførte jordmængder kommer fra København og Frederiksberg, når hele perioden 2012-2019 ses under ét.

I forbindelse med opfyldningen i Nordhavn kom ca. 5 mio. tons af jorden fra metro og Nordhavnsvej.

Fremadrettet er der grund til at antage, at der vil komme tilsvarende jordtilførsel til Lynetteholm (i absolutte mængder) fra tilsvarende projekter i København.

Det drejer sig bl.a. om overskudsjord fra anlæggelse af en ny metro til betjening af Lynetteholm samt overskudsjord fra anlæg af Østlig Ringvej.

Et foreløbigt estimat viser, at der vil komme i alt ca. 6 mio. tons jord tilsammen fra disse to projekter. Det afhænger dog naturligvis af, hvilke linjeføringer og anlægstekniske løsninger der vælges for metro- og vejbetjening af Lynetteholm.

På baggrund af erfaringerne fra Nordhavn og forventninger til kommende byggerier og infrastrukturprojekter i Københavns og Frederiksberg Kommune vurderer By & Havn, at der vil være tilstrækkelig overskudsjord i hovedstadsområdet til at fylde nyttiggørelsesprojektet for Lynetteholm op. Desuden er det vurderingen, at opfyldningsprojektet Lynetteholm er robust i forhold til etablering af andre jordopfyldsprojekter i hovedstadsområdet til modtagelse af betydelige jordmængder, f.eks. Holmene ved Avedøre, og at sådanne projekter kan realiseres parallelt."

Der sættes ikke spørgsmål ved, om der vil være tilstrækkelig med jord til opfyldning af hullet i Øresund i de kommende årtier. De beregnede jordstrømme tager udgangspunkt i at udviklingstendensen i det sidste årti med rekordstor befolkningstilvækst og rekordstor byggeaktivitet i Københavns kommune vil fortsætte i de kommende årtier.

Det forventes, at næsten alle fremtidige jordstrømme fra en stor del af Sjælland alene skal transporteres i én retning: mod dette hul i Øresund. I gennemsnit 87.000 lastbiler pr. år svarende til 2 x 350 lastbiler pr. hverdag eller ca. 2 x 40 lastbiler pr. time.

Uanset om jorden er forurenet eller ej, så betragtes den blot som affald, ikke som en brugbar ressource. Den problematik er overhovedet ikke berørt. Og transportruten skal omlægges fra ruter mod Nordhavn mod en ny adgangsvej på vestsiden af Prøvestenen. Denne omdirigering vil lede trafikstrømmene

gennem Indre By og Christianshavn og ud til det nordlige Amager via bl.a. de indre havnebroer Knippelsbro og Langebro. I denne høringsrunde vil borgerne alene blive inviteret til at forholde sig til omlægning af lastbiltransporter. De skal derimod ikke udtale sig om hele den prognosticerede trafikmængde, herunder lastbiltrafikken, som også er et resultat af befolknings- og erhvervsfremskrivningen som argument for Lynetteholm. Dette er meget vanskeligt at aflæse ved granskning af miljøkonsekvensrapporten.

Beregningsforudsætninger for vækst og lokalisering af befolkning og erhverv

I en kronik "Syv vrede omegnsborgmestre: "Det er ikke nok at bygge stort og flot i København – der skal også investeres i omegnskommunerne" i Politiken den 24. september 2020 har de socialdemokratiske borgmestre fået fært af intentionerne bag Lynetteholmprojektet. https://politiken.dk/debat/kroniken/art7927861/Det-er-ikke-nok-at-bygge-stort-og-flot-i-K%C3%B8benhavn-der-skal-ogs%C3%A5-investeres-i-omegnskommunerne

Det fremgår af en ikke-offentliggjorte baggrundsrapport udfærdiget af MOE/Tetraplan "Trafikmodelberegninger Fase 4 – beregningsforudsætninger 2035 og 2035+" (=2050) fra marts 2020, at den prognosticerede vækst i Hovedstadsområdet på 2,5 procent mellem 2035 og 2050 alene vil finde sted i Københavns kommune. Kun én kommune vil opnå befolknings- og arbejdspladstilvækst efter 2035, når en havnetunnel er færdiggjort, nemlig Københavns kommune. Hvilke præmisser, der ligger til grund for en sådan befolkningsfremskrivning, offentliggøres ikke. Fremskrivningen har nok mest karakter af ønsketænkning: Såfremt konkurrerende byudvikling finder sted i forstadskommunerne, så vil der ikke være tilstrækkelig med beboere til at fylde det planlagte Lynetteholm op og biltrafik til at fylde Østlig Ringvej op.

Det er en vanskelig sag at udarbejde en pålidelig befolkningsfremskrivning. Eksempelvis hviler de befolkningsfremskrivninger, som foretages af Danmarks Statistik, alene på de udviklingstendenser, som konstateres for de seneste forudgående år. En sammenligning mellem MOE's befolkningsfremskrivning til 2035 og 2050 og Danmarks Statistiks tilsvarende fremskrivning til 2035 og 2045 viser klart en tydelig forskel: Danmarks Statistik forventer ikke, at al befolkningsudvikling går i stå i samtlige kommuner uden for Københavns kommune efter 2035, når Østlig Ringvej kan stå klar. Forskellene er ikke så store for perioden frem il 2035, men fra 2035-2050 fastslår MOE, at der alene finder befolknings- og erhvervsudvikling sted i én kommune: Københavns kommune. Og det var vel også baggrunden for, at de socialdemokratiske borgmestre i de syv forstadskommuner protesterede mod realisering af Lynetteholmen. De vil ikke overraskende også gerne se befolknings- og erhvervsudvikling efter 2035 og råder over store udlagte arealer til byudvikling langs den kommende letbane i Ring 3. Men

hvis denne udvikling skal fordeles mere balanceret, så falder hele grundlaget for tvillingeprojekterne til jorden. Billige boliger bliver der heller ikke tale om, da det jo netop er via salg af byggeretter, at infrastrukturinvesteringerne skal finansieres. I denne proces, via salg af den samme jord endnu engang, skal der tjenes penge til bygherrerne, og helt givet er det, at kravet om 25 % almene boliger først vil blive opfyldt hen mod slutningen af Lynetteholmens anlægsperiode, dvs. hen mod år 2070. Men hvem aner, hvordan boligefterspørgslen ser ud så langt ud i fremtiden?

Befolkningsprognoser, kommuner i Hovedstadsområdet						
	Danmarks Statistik				**MOE/Tetraplan**	
primo	2020	2035	2045		2035	2050
København	632 340	725 904	753 462		739.138	797.060
Frederiksberg	104 305	105 368	106 103		121.365	121.365
Dragør	14 494	15 324	15 841		15.528	15.528
Tårnby	42 989	44 105	44 830		49.527	49.527
Albertslund	27 731	27 291	27 336		28.218	28.218
Ballerup	48 602	49 936	50 891		50.359	50.359
Brøndby	35 090	35 744	36 051		40.435	40.435
Gentofte	74 830	73 285	73 885		81.551	81.551
Gladsaxe	69 262	73 808	75 565		77.137	77.137
Glostrup	23 128	24 770	25 388		25.408	25.408
Herlev	28 953	30 960	31 722		35.141	35.141
Hvidovre	53 527	56 758	58 064		61.192	61.192
Høje-Taastrup	50 759	52 811	53 650		56.332	56.332
Ishøj	22 989	24 898	25 508		26.680	26.680
Lyngby-Taarbæk	56 214	57 777	58 901		60.523	60.523
Rødovre	40 652	47 550	49 961		43.006	43.006
Vallensbæk	16 633	18 792	19 379		17.490	17.490
Allerød	25 633	28 412	29 700		26.311	26.311
Egedal	43 354	44 929	45 839		45.015	45.015
Fredensborg	40 865	42 855	43 511		42.180	42.180
Frederikssund	45 223	46 969	47 706		46.475	46.475
Furesø	40 965	43 855	45 150		45.198	45.198
Gribskov	41 048	41 231	41 306		42.837	42.837
Halsnæs	31 384	32 877	33 201		32.339	32.339
Helsingør	62 695	64 931	65 834		65.012	65.012
Hillerød	51 183	54 828	56 512		54.426	54.426
Hørsholm	24 864	24 412	24 598		26.313	26.313
Rudersdal	56 728	57 922	59 205		58.278	58.278
Greve	50 558	53 651	54 899		54.661	54.661
Køge	60 979	64 129	65 573		67.769	67.769
Lejre	27 996	29 651	30 307		28.006	28.006
Roskilde	87 914	92 955	95 684		95.018	95.018

Solrød	23 255	26 733	28 031		23.477	23.477

Kilder: MOE/Tetraplan: ”Trafikmodelberegninger fase 4” og Danmarks Statistik

Nuværende udviklingstendens: nettofraflytning fra Københavns kommune til fordel for omegnskommunerne

Ifølge Danmarks Statistik har København oplevet en negativ nettotilflytning siden 2017. Kommunens befolkningstilvækst beror således alene på et fødselsoverskud.

I perioden 27. oktober til 4. november 2020 gennemførte analysebureauet Epinion for Altinget en undersøgelse blandt personer over 18 år bosat i København om deres foretrukne fremtidige bosættelse med følgende spørgsmål: ”Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn: Coronakrisen har fået mig til at overveje, om det vil være bedre for mig at bo i en mindre by end København?” Hele 14 % af de adspurgte var enten helt eller delvis enig i det stillede spørgsmål. Journalisten Karl Emil Frost fremlagde resultatet af undersøgelsen via følgende overskrift i en artikel i Altinget den 22. november 2020: ”Måling: Efter coronakrisen overvejer mere end 50.000 at flytte ud af København”.

https://www.altinget.dk/artikel/maaling-efter-coronakrisen-overvejer-mere-end-50000-at-flytte-ud-af-koebenhavn

Resultatet af undersøgelsen kunne tyde på, at også det nuværende fødselsoverskud i en nærmere fremtid kunne ændre sig til et fødselsunderskud.

Beregningsforudsætninger for infrastrukturudvikling og trafikstrømme

MOE/Tetraplans rapport om beregningsforudsætninger – tillige med direkte forespørgsel i Vejdirektoratet - afslører, at beregningerne bag trafikstrømme mod København som udgangspunkt har et vejnet for år 2035, som er identisk med blå bloks forslag til infrastrukturplan lanceret marts 2019. Nedenstående figur over forventet vejnet 2035 viser en meget kraftig udbygning af det overordnede vejnet ind mod København. En sådan ”færdiggørelse af det manglende motorvejssystem” vil betyde et voldsomt forøget bilpendlerpres mod de to centralkommuner. Med regeringsskiftet i 2019 burde dette infrastrukturforslag fra den forrige regering have været et historisk dokument. Men hvad mon den socialdemokratiske regerings støttepartier siger til, at den forrige regerings biltrafikgenererende infrastrukturplan ikke ser ud til at være skrottet?

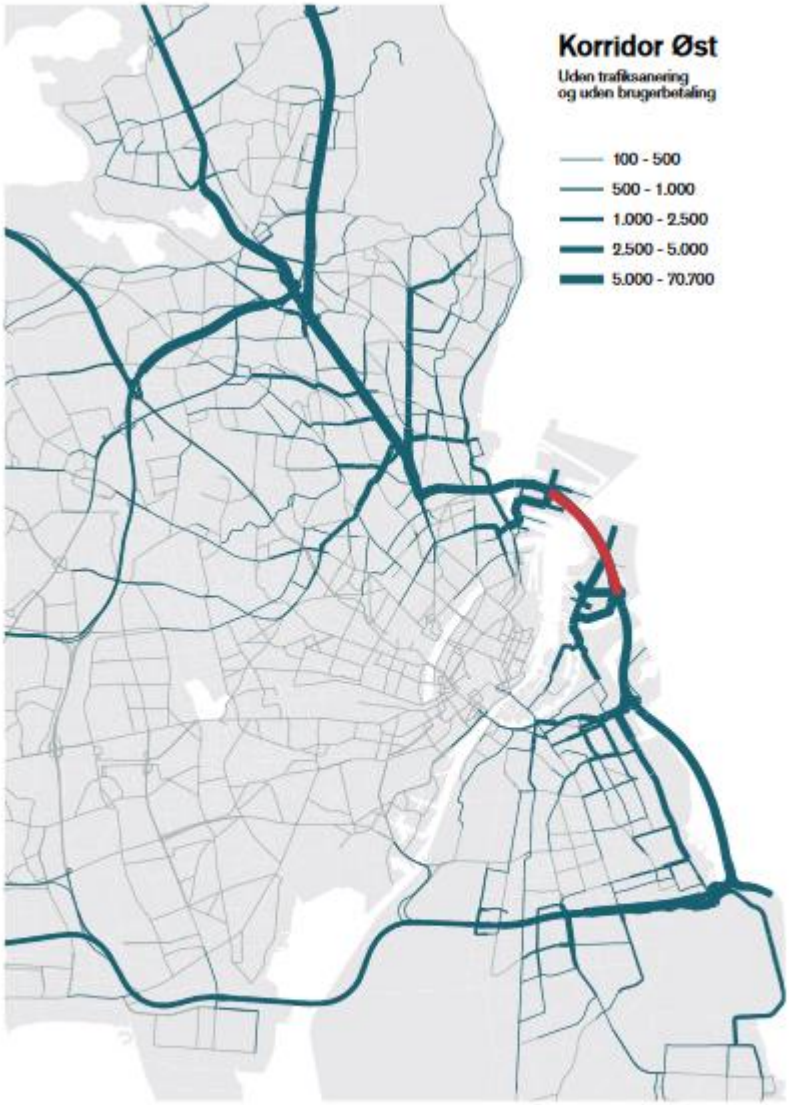
3.1 Vejnet 2035

Vejnettet for Basis 2035 forudsætter, at følgende ændringer og udbygninger af vejnettet er gennemført i forhold til 2015:

- Øresundsmotorvejens udvidelse fra 4/6 spor til 6/8 spor mellem Amagermotorvejen og Amager Strandvej
- Amagermotorvejens udvidelse til 8 spor mellem Køge Bugt Motorvejen og Øresundsmotorvejen
- Hillerødmotorvejens forlængelses udbygning til 4 sporet motorvej mellem Allerød og Isterødvejen
- Frederikssundmotorvejen som 4 sporet motorvej mellem Tværvej og Frederikssund
- Ring 5 som 4 sporet motorvej mellem Køge og Frederikssundsvej
- Udvidelse af kapaciteten på Motorring 3 ved kørsel i nødspor
- Udvidelse af Motorring 4 til 6 spor mellem Køge Bugt Motorvejen og Holbækmotorvejen
- Ombygning af Ring 4 til 4 sporet motorvej mellem Ballerup og Sortemosevej og til 4 sporet byvej mellem Sortemosevej og Hillerødmotorvejen
- Udvidelse af Hillerødmotorvejen fra 4/5 spor til 5/6 spor mellem Motorring 3 og Ring 4.
- Ny vejforbindelse fra Sydmotorvejen til Stevns
- Ombygning af kryds ved Kregme
- Vestvendte ramper på Holbækmotorvejen ved Hveen Boulevard (TSA 6)
- Østvendte ramper på Vestmotorvejen ved Vemmedrup (TSA 33)
- Køge Bugt Motorvejens udvidelse til 8 spor, Greve S – Køge, samt nyt tilslutningsanlæg ved Egedesvej
- Frederikssundmotorvejens 2. etape som 4-sporet motorvej mellem Motorring 4 og Tværvej (110 km/t) samt den 2-sporede Tværvej som motortrafikvej (90 km/t) mellem motorvejen og Kildedal (eksisterende Kildedalsvej (60 km/t) som forbindelsesvej til Måløv Byvej)
- Frederikssundmotorvejens udvidelse til 6 spor mellem Ring 3 og Motorring 4 (110 km/t).
- Helsingørmotorvejens udvidelse til 6 spor mellem Øverødvej og Hørsholm Kongevej (110 km/t)
- Ny fjordforbindelse ved Frederikssund (Kronprinsesse Marys Bro) med 4 spor (90 km/t og brugerbetaling 14 kr. for person- og varebiler og 41 kr. for lastbiler (2018-priser)) inkl. vejnetsændringer på begge sider af fjorden

De potentielle brugere af en Østlig Ringvej

De primære brugere af en havnetunnel vil primært være velsituerede bilister nordfra samt det nordøstlige Amager. Det fremgår klart af rapporten fra Vejdirektoratet "Forundersøgelse af en Østlig Ringvej. Sammenfattende rapport".



Figur 6.2 Oversigt over hvilke områder trafikanter til Østlig Ringvej kommer fra på en linjeføring i Korridor Øst i alternativer, hvor der hverken er gennemført trafiksaneringer eller er brugerbetaling.

Og med Korridor Øst tilgodeses specielt trafikanter til lufthavnen. Netop den løsning Ø4, en østkorridor med sænketunnel, blev i forbindelse med budgetforhandlingerne i august 2020 for det kommende år 2021 vedtaget af et flertal af partier i Københavns Kommune med undtagelse af Enhedslisten og Alternativet, som blev smidt ud af forhandlingslokalet af daværende overborgmester Frank Jensen.

https://www.tv2lorry.dk/koebenhavn/enhedslisten-og-alternativet-forlader-budgetforhandlingerne-i-koebenhavn

Hvor fornuftigt er det nu lige at føre en voksende trafikmængde ud til en lufthavn, hvor planen for lufthavnens udvidelse er sat på stand by, og den voksende klimatrussel burde sætte fart mod en reduktion af transport med fly til fordel for transport med tog på de korte og mellemlange distancer?

En hypotetisk voldsom trafikvækst

I modsætning til By og Havns påstand, at trængselsproblemerne i København kan reduceres via

etablering af tvillingeprojekterne Lynetteholm og Østlig Ringvej, så viser erfaringen, at enhver udvidelse af det overordnede vejsystemets kapacitet blot vil føre til endnu mere trafik. En fremtrædende byplanlægger Mikael Corville-Andersen har i en yderst præcist formuleret kritisk og underholdende video netop fremhævet denne banalitet:

https://www.youtube.com/watch?v=K4icpF0S5BM&authuser=0

Lynetteholm kan karakteriseres som en biltrafikgenerator af rang. Det er selvfølgelig også en erkendelse som By og Havn og deres rådgivere er klar over. I kommissorierapporterne og baggrundsrapporter om Lynetteholm og Østlig Ringvej fra august 2020 fremskrives trafikken til 2035, hvor Østlig Ringvej ventes færdiggjort, og 2035+, dvs. 2050, hvor jordopfyldning og byudvikling er i fuld gang. Med OTM-værktøjet foretages beregning for forskellige varianter af en Østlig Ringvej. De fremlagte beregninger viser, hvor meget biltrafikken vil stige frem mod 2050 med en Østlig Ringvej sammenlignet med en situation uden en Østlig Ringvej, basis 2050. Vejdirektoratet ”glemmer” så at fortælle, at fremskrivningerne til basis 2035 og 2050 er baseret på et udgangspunkt i en basisberegning for trafikstrømme (hverdagsdøgntrafik) i 2015. Men det afsløres i en rekvireret rapport fra Vejdirektoratet, nemlig ”Resultater fra trafikberegninger med trafikmodellen OTM7, runde 4, samfundsøkonomi og provenu” tillige med to omfattende excelark med OTM-kørsler for en lang række varianter for Østlig Ringvej, med vestlige og østlige korridorer og med og uden betaling for passage i havnetunnellen og med og uden trafiksanering i Indre By.

Sammenlignet med situationen i dag (2015) vil biltrafikken stige voldsomt, også i Københavns indre bydele. Tvillingeprojekterne bygger på den præmis, at vi skal have flere biler ind i byen for at få tilstrækkeligt med trafik i den planlagte tunnel, således at den ikke bliver et alt for stort underskudsprojekt. Det er også baggrunden for, at By & Havn og Økonomiforvaltningen siden kommissorierapporternes offentliggørelse har droppet brugerbetaling som adgangsbillet til en havnetunnel og en sideordnet plan for reduktion af biltrafik i de indre bydele, for ellers vil der ikke komme tilstrækkelig med biler ned i tunnelen. Det skal tillige understreges, at metrosystemer på intet tidspunkt har fungeret som alternativ til pendlerbiler fra kommuner uden for Københavns Kommune.

Nedenstående tabel fra ”Forundersøgelse af Østlig Ringvej. Sammenfattende rapport” er fremstillet for at skabe oversigt over, hvor store reduktioner i antal køretøjer der opnås i 2050 som resultat af konstruktion af en Østlig Ringvej. Umiddelbart vil de fleste læse resultaterne som en reduktion set med dagens trafikniveau, men igen: tallene skal læses som reduktioner i forhold til en hypotetisk voldsom fremskreven trafik, basis 2050 - ikke i forhold til trafiksituationen i dag, basis 2015.

Beregnet biltrafik over udvalgte snit, antal køretøjer pr. hverdagsdøgn

			korridor Ø	korridor Ø	korridor Ø	korridor Ø	ændring	**ændring**	**ændring**
	basis 2015	basis 2050	med bet.	med bet.	med bet.	uden bet.	2015-2050	**2015-2050**	**2015-2050**
			u. tr.san.	m. tr.san.	m. tr.san.	u. tr.san.	basis, %	**med bet.**	**uden bet.**
			2050	2050	2070	2050		**+tr.san.,%**	**- tr.san.,%**
Knippelsbro	23.472	30.950	27.728	25.424	25.969	22.605	32	**8**	**-4**
Langebro	67.102	74.172	67.019	66.189	67.318	57.535	11	**-1**	**-14**
Gammel Kongevej	9.569	10.926	10.546	8.098	8.093	10.522	14	**-15**	**10**
Vesterbrogade	16.143	17.744	17.481	14.332	14.580	17.292	10	**-11**	**7**
Istedgade	11.974	13.195	13.462	10.798	10.750	13.174	10	**-9**	**10**
Østerbrogade	23.161	24.561	21.959	20.379	19.992	19.189	6	**-12**	**-17**
Store Kongensgade	9.794	13.067	12.562	9.094	8.926	10.535	33	**-7**	**8**
Bredgade	12.592	15.331	14.838	15.343	15.473	12.479	22	**22**	**-1**
Jagtvej s. Tagensvej	23.092	23.674	23.763	29.563	29.123	23.060	3	**28**	**0**
Kalkbræderihavnsg.	13.453	32.041	23.404	32.269	31.188	28.335	138	**140**	**111**
Amager Strandvej	14.415	22.846	14.956	15.416	10.197	12.930	58	**7**	**-10**
Kløvermarksvej	8.822	18.154	16.780	17.423	19.936	14.770	106	**97**	**67**
Ørestads Boulevard	9.989	15.027	14.887	14.635	14.191	14.381	50	**47**	**44**
Center Boulevard	7.374	11.529	11.298	11.191	10.877	10.843	56	**52**	**47**
Helsingørm.vej TSA1	67.321	99.006	106.904	100.910	103.379	122.703	47	**50**	**82**
Lyngbyvej v TSA 1	10.852	16.065	19.562	19.914	20.015	26.862	48	**84**	**148**
Lyngbyvej samlet	78.173	115.071	126.466	120.824	123.394	149.565	47	**55**	**91**
Havnetunnel	**0**	**0**	**25.324**	**27.088**	**33.367**	**70.659**			

Samlet oversigt over hovedresultaterne i de trafikale beregninger

	Med trafiksanering og med brugerbetaling		Uden trafiksanering og med brugerbetaling		Uden trafiksanering og uden brugerbetaling
	Korridor Vest	Korridor Øst	Korridor Vest	Korridor Øst	Korridor Øst
Reduktion i kørte km i Københavns og Frederiksberg kommuner i 2050 (Ekskl. Østlig Ringvej)	5 %	4 %	4 %	3 %	5 %
Samlede tidsbesparelser i hovedstadsområdet i 2035 (Timer/år)	-800.000	-900.000	NA	1.500.000	2.500.000
Ændring på Amager Strandvej (Køretøjer pr. hverdagsdøgn 2050)	-5.900	-13.100	-1.500	-7.900	-9.900
Ændringer på broerne over havnen (Køretøjer pr. hverdagsdøgn 2050)	-19.000	-20.800	-14.000	-13.300	-36.000
Ændring på Langebro og Knippelsbro (Køretøjer pr. hverdagsdøgn 2050)	-17.500	-13.900	-14.600	-10.400	-25.000
Trafik på Østlig Ringvej på den nordlige strækning under havnen (Køretøjer pr. hverdagsdøgn 2050)	26.800	27.600	22.500	25.300	70.700

Tabel 6.1 Sammenfatning af de enkelte scenariers hovedresultater i den trafikale analyse i forhold til en række vurderingsparametre.

På baggrund af excelark med en lang række OTM-kørsler for forskellige varianter af Østlig Ringvej, velvilligt oversendt på anmodning fra Vejdirektoratet, har Rådet for bæredygtig opstillet tabeller, hvor trafiktallene for basis 2015 sammenlignes med flere af varianterne for en Korridor Øst, så det bliver muligt at aflæse de fremskrevne trafiktal for 2050 med udgangspunktet 2015.

Et centralt argument for rationalet bag etableringen af en Østlig Ringvej kombineret med en ønsket trafiksanering i Indre By har været, at trafikken over havnesnittet ville falde.

I ”Forundersøgelse af Østlig Ringvej. Sammenfattende rapport” forudses således et fald i trafikken på 17 procent og på 11 procent på Langebro som følge af henholdsvis Korridor Vest og Øst. Knippelsbro aflastes med henholdsvis 16 og 18 procent, således som det fremgår af nedenstående uddrag:

Etablering af Østlig Ringvej med trafiksanering af vejnettet vil betyde en omfordeling af trafikstrømmene i København. Der vil således være områder, hvor vejnettet aflastes, men også strækninger hvor ringvejen og trafiksaneringerne medfører mere trafik.

Begge korridorer vil aflaste broerne over havnen. På Langebro vil der ske et fald i trafikken på 17 pct. og 11 pct. som følge af henholdsvis Korridor Vest og Øst. Knippelsbro aflastes med henholdsvis 16 og 18 pct.

Uanset hvilken korridor der er tale om, vil Østlig Ringvej sammen med trafiksanering også medføre færre biler på mange af vejene i de indre bydele i København. En stor del af de bilister, der normalt vil køre gennem centrum for at komme mellem Amager og de nordlige områder uden for København, har nu et alternativ til deres rute ad en ny ringvej. Endvidere tvinges en del til at vælge andre ruter på grund af trafiksaneringen.

Tabellen udarbejdet af RBT viser, at trafikken over Knippelsbro med en Østlig Ringvej vil stige frem til 2050 i forbindelse med alle varianter af en Ø4, med undtagelse af varianter uden betaling og uden trafiksanering i Indre By, mens trafikken over Langebro stort set ikke vil ændre sig frem til 2050, med undtagelse af varianten uden betaling og uden trafiksanering, hvor trafikreduktionen er beregnet til 14 %.
De beregnede resultater for trafikken over inderbroerne burde ikke overraske. Specielt trafikken på Knippelsbro er kendetegnet ved at være af lokal karakter, dvs. har som mål at udføre lokale ærinder. Langebro går vinkelret på en havnetunnel, hvorved den generelt bliver irrelevant for trafikanterne.

Interessant nok konstateres det, at såfremt en trafiksanering gennemføres før færdiggørelse af en Østlig Ringvej i 2035, så vil effekten af tunnelen mindskes: Færre vil benytte havnetunnelen. Det er ganske tankevækkende i betragtning af, at Københavns Kommune i form af den nylig vedtagne Kommuneplan 2019 for tiden anstrenger sig for at reducere biltrafikken i Indre By.

Hvad tabellen også viser er, at uanset valg af variant for en havnetunnel, så vil trafikpresset stige et eller andet sted i byen, for bilerne skal jo ned i tunnelen. Det største trafikpres med den foretrukne variant uden betaling og uden trafiksanering vil finde sted på Lyngbyvejen med en stigning på 91 % sammenlignet med dagens situation. Også de V-Ø gående veje Vesterbrogade og Istedgade vil med denne variant se frem til mere trafik, som stort set svarer til basisfremskrivningen for 2050.

Tung trafik og støbelastning, eksemplet Torvegade

Som konsekvens af denne høringsrundes indsnævring af fokus til jordtransport og jorddeponi er høringsparterne alene berettiget til at forholde sig til den transport med jord, som ifølge bygherren By og Havn blot skal omlægges fra en nuværende rute til et lager i Nordhavn til en rute gennem de indre bydele over broerne til nordsiden af Amager og via en planlagt ny adgangsvej på vestsiden af Prøvesten til aflæsning og opfyldning i hullet til den kommende Lynetteholm. Fortællingen lyder, at der er tale om en 0-løsning, hvor nye områder belastes mere, mens andre områder aflastes for lastbiltrafik. By og Havn er ikke i tvivl om, at der i de kommende årtier vil være den samme årlige mængde jord til rådighed sammenlignet med de umiddelbart forudgående år. I betragtning af, at jord ifølge regionernes optik er en kommende mangelvare med alternative anvendelsesmuligheder, må denne optimisme betragtes med stor skepsis.

Trafikkens fremskrivning i Torvegade ses i en baggrundsrapport: ”Lynetteholm. Trafikale forhold”, hvor man også kan se trafikkens omfang i dag, in casu 2017. I 2017 var hverdagstrafikken i dagtimerne på i alt 18.000 køretøjer, hvoraf 900 var tunge køretøjer. Den fremskrevne trafik i Torvegade i 2035 er via OTM-modellen beregnet til i alt 26.000 køretøjer, hvoraf 1.300 tunge køretøjer. Antal ekstra lastbiler som resultat af trafikomlægningen fremskrives så til 180 eller 220, alt efter om der skal transporteres 2,6 eller 3,2 mio. tons jord om året. Den nuværende trafik og den fremskrevne trafik i Torvegade med ny adgangsvej ses i nedenstående tabeller, henholdsvis tabel 2-1 og tabel 4-1 fra baggrundsrapporten.

https://tbst.dk/da/-/media/TBST-DA/Miljoevurdering/Lister/VVM-dokumenter/Lynetteholm/VVM-Lynetteholm-Baggrundsrapport-om-trafikale-forhold-10.pdf

Tabel 2-1 Trafikmængder på udvalgte strækninger.

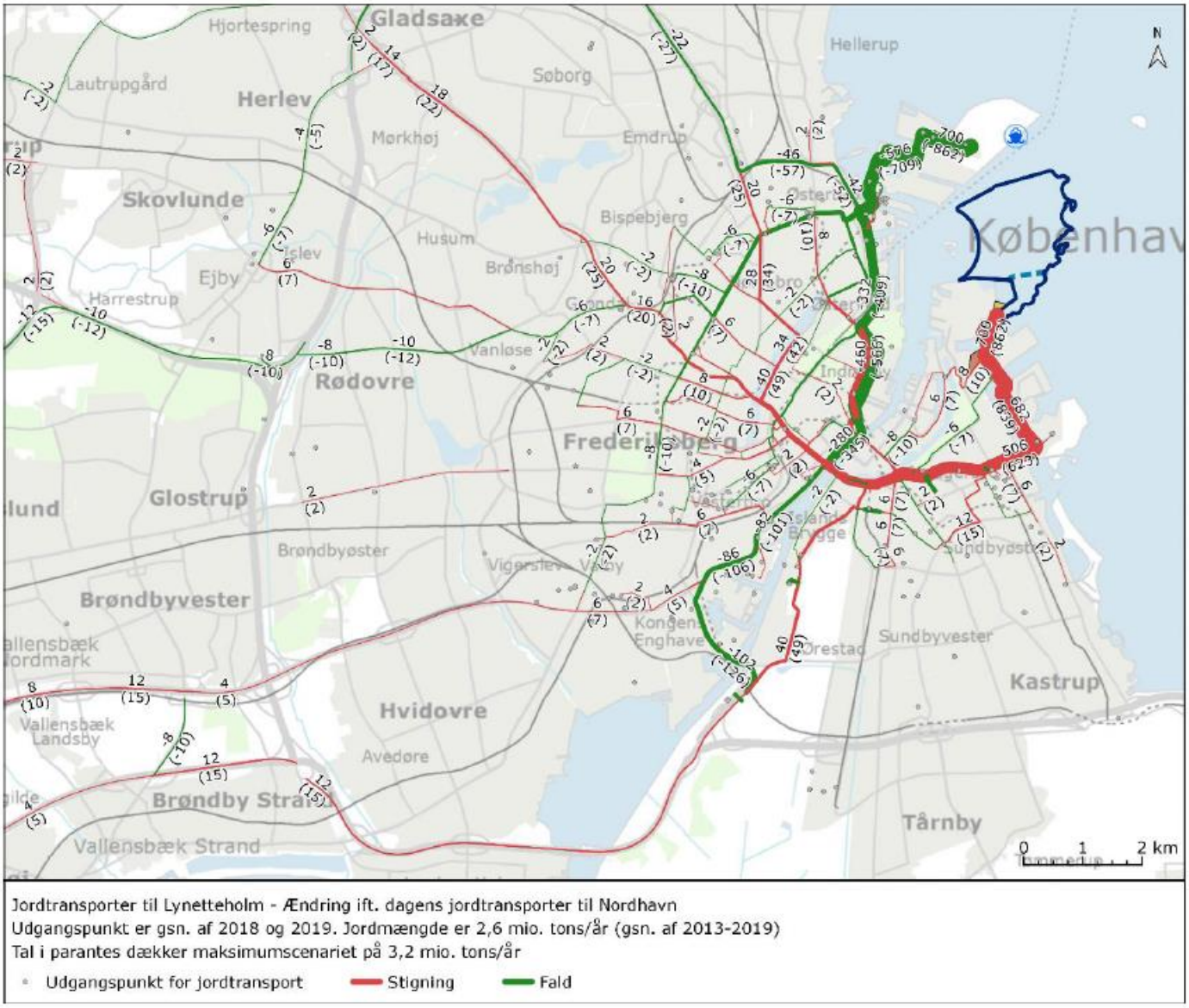
Lokalitet	Tælle-peri-ode	Års-døgn-trafik (køre-tøjer)	Let tra-fik Kl. 7-19 (køre-tøjer)	Tung trafik Kl. 7-19 (køre-tøjer)	Trafik i alt Kl. 7-19 (køretø-jer)	Cyk-ler/knal-lerter Kl. 7-19 (Køretø-jer)	Vurderede kapacitets-forhold i spidstimen
T1 – Ved Strandgraven	2017	19.500	15.500	1.200	16.700	3.200	Begyn-dende trængsel
T2 – Torvegade	2017	21.100	17.100	900	18.000	23.600	Trængsel
T3 – Verm-landsgade	2014	18.500	14.800	1.050	15.850	5.500	Begyn-dende trængsel
T4 – Upland-gade	2014	11.400	8.750	1.000	9.750	1.000	Ubetydelig eller ingen trængsel
T5 – Amager Strandvej	2016	9.300	7.000	1.000	8.000	1.050	Ubetydelig eller ingen trængsel
T6 – Kløver-marksvej	2017	8.600	6.500	900	7.400	900	Ubetydelig eller ingen trængsel

Tabel 4-1 Opgørelse over forventet trafik på udvalgte lokaliteter i driftsfasen med ny adgangsvej før 2035. Angivet for scenarierne med hhv. 2,6 og 3,2 mio. tons tilkørt kort om året.

Veje	Baggrundstrafik 2035		Ny trafik til jordtransport		Totaltrafik			
			2,6 mio. t	3,2 mio. t	2,6 mio. t		3,2 mio. t	
	Samlet trafik	Heraf tunge køretøjer	Antal tunge ktj	Antal tunge ktj	Samlet trafik	Heraf tunge køretøjer	Samlet trafik	Heraf tunge køretøjer
Ved Stadsgraven	16.000	1.120	360	440	16.360	1.480	16.440	1.560
Torvegade	26.000	1.300	180	220	26.180	1.480	26.220	1.520
Vermlandsgade	11.600	766	540	660	12.140	1.306	12.260	1.426
Uplandsgade	10.400	687	560	690	10.960	1.247	11.090	1.377

Antallet af tunge køretøjer i trængselsramte Torvegade var således 900 i 2017, fremskrives til 1.300 i 2035 og forøges til 1.480 eller 1.520 med ny trafik ved omlægning af kørselsadgang. Sammenlignet med 2017 frem til 2035 får vi så en stigning 64 eller 69 %.

Men det er ikke denne totale ændring af trafiksituationen fra 2017 og frem mod 2035, som vi i denne høringsproces må have lov at forholde os til, men alene ændringerne i lastbilkørsler med jord, de såkaldte nettoændringer, som resultat af omlægningen jordtransporten. Nettoændringerne fremgår af baggrundsrapportens fig. 4-4.



Figur 4-4 Netto-ændringer i antal jordtransporter på vejnettet, som en ændring fra aflæsning i Nordhavn til aflæsning på Lynetteholm via ny adgangsvej vil betyde

Baggrundsrapportens hovedkonklusion, som ses nedenfor, peger da også på jordtransporterne som en 0-løsning, en slags 0-sumsspil: ingen trafikvækst, men alene en omlægning af transporterne. Fint for beboerne på Østerbro i nærheden af Nordhavn, men ærgerligt for beboerne i Indre By og på Christianshavn og det nordlige Amager.

Generelt vil trafikken i København være upåvirket af flytningen af jordtransporter. De eksisterende jordtransporter, der kører til Nordhavn i dag, vil blot flyttes til Lynetteholm, så på det overordnede vejnet et stykke væk fra Lynetteholm vil trafikbilledet være det samme i dag. Vejene til Lynetteholm vil få op til 700 flere lastbiler pr. døgn, men vejene i Nordhavn vil tilsvarende blive aflastet for op til 700 lastbiler pr. døgn.

Støjbelastning

Støjpåvirkningen fra lastbiltransporten med jord behandles ikke i baggrundsrapporten, men i hovedrapporten, Miljøkonsekvensrapportens kapitel 15: Støj og vibrationer.

Det slås igen fast, at det alene er støjen fra omlægning af lastbilkørsler, rapporten forholder sig til - og høringsparterne skal forholde sig til, den såkaldte 0-løsning.

> **15.4.1.1 Støj fra veje**
> Der er udvalgt de veje hvor der kommer en forøgelse på mere end 20 % i en af de forskellige scenarier. Der forudsættes, at al kørsel med tom lastbil foregår præcis den modsatte vej.
>
> Trafiktallene som er brugt som grundlag, er en prognose over en 0-løsning for år 2035 fra Vejdirektoratets undersøgelse af Østlige Ringvej, og bliver brugt til at vurdere, hvor stor indflydelse den ekstra lastbiltrafik har på støjen.
>
> Der er valgt at beskrive ændringen i støjpåvirkningen på baggrund af forøgelsen i antal kørsler med lastbil i de forskellige scenarier.
>
> Ved en forøgelse af trafikmængden på 20 % giver det en forøgelse med 1 dB mere støj (se Tabel 15-2). I dette tilfælde, hvor det er tung trafik som står for forøgelsen, er trafikmængden ganget med en faktor 10 for at afspejle den faktiske støjmæssige stigning, da tung trafik er omkring 10 gange så støjende som normal biltrafik.

Læserne få ligeledes via information fra Tabel 15-2 oplysninger om, hvilke ændringer i trafikmængde der medfører hvilke ændringer i støjniveau, og hvorledes disse ændringer i støjniveau opleves. Eksempelvis betyder en fordobling af trafikmængden en forøgelse af støjniveauet med 3 dB. Da støjskalaen er logaritmisk opbygget, betyder en forøgelse af støjniveauet på 3 dB en fordobling af støjniveauet, men åbenbart kun til ”en hørbar, men lille ændring”. Først med en 10 dobling af trafikmængden opnås en ændring i støjniveau på 10 dB, hvilket skulle betyde ”en fordobling af det oplevede støjniveau”.

Fra Vejdirektoratets Rapport 370 /159/, fremgår eksempler på hvordan en ændring i støjniveau fra vejtrafikstøj opfattes, se Tabel 15-2.

Tabel 15-2 Ændringer i støjniveauer og hvordan de opleves.

Ændring i støjniveau	Ændringen opleves som	Ændring i trafikmængde
1 dB	En meget lille ændring, næppe hørbar	Faktor 1,25
2 dB	En netop hørbar ændring	Faktor 1,58
3 dB	En hørbar, men lille ændring	Faktor 2
5 dB	En væsentlig og tydelig ændring	Faktor 4
10 dB	En fordobling af det oplevede støjniveau	Faktor 10
20 dB	En meget stor ændring	Faktor 100

Miljøstyrelsen har opstillet vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj. Grænserne forefindes i Miljøstyrelsens vejledning nr. 4 2006 /158/. De vejledende grænseværdier for facadestøjniveauet og opholdsarealer kan ses af Tabel 15-3.

I tabel 15.3 oplyses, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for boligområder er på 58 db. Miljøkonsekvensrapporten undlader i den forbindelse at omtale, at WHO anbefaler en noget lavere vejledende støjgrænse på 53 dB.

https://www.dr.dk/nyheder/indland/who-dumper-danske-stoejgraenser-langt-flere-ramt-af-farlig-stoej

Tabel 15-3 Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj.

	Grænseværdi [L_{den}]
Rekreative områder i det åbne land, sommerhusområder, campingpladser o.l.	53 dB
Boligområder, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler o.l. desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og parker.	58 dB
Hoteller, kontorer mv.	63 dB

Ifølge høringsrapporten skal trafikmængden i forbindelse med tung trafik ganges med en faktor 10, da tung trafik generelt er 10 gange mere støjende en normal trafik. Det nævnes ikke, at de anvendte lastbiler, som kan transportere omkring 30 tons jord, er ekstra lange og tunge og derfor fylder mere, støjer mere og slider mere på vejene.

Det stigende støjniveau bliver alene evalueret i forbindelse med omlægningen af den tunge trafik fra nord og sydover. Det fremgår også af sammenfatningen i Miljøkonsekvens-rapporten: de berørte boliger ”vil opleve en netop hørbar ændring til en meget lille ændring af støjen”:

Sammenfatning

Ved jordtransporter til Lynetteholm via ny adgangsvej før år 2035, vil jordtransporterne overvejende foregå via mere trafikerede veje, hvilket vil resultere i en forøgelse af trafikstøjen med 1-2 dB på flere veje (3 dB for Prøvestensbroen der forløber gennem et industriområde). Dette vil opfattes som en netop hørbar ændring til en meget lille ændring af trafikstøjen. Langs flere af de berørte veje ligger boliger. Disse boliger vil opleve en netop hørbar ændring til en meget lille ændring af støjen.

Ved jordtransporter til Lynetteholm via en ny adgangsvej før år 2035 med 2,7 mio. tons jord tilkørt fra Nordhavn, vil det resultere i en forøgelse af trafikstøjen på 1-3 dB i områder med boliger. Dette vil opfattes som en meget lille ændring til en hørbar, men lille ændring af trafikstøjen. Langs de veje hvor stigningen er højest er der ikke boliger. Langs de resterende berørte veje ligger boliger. Disse boliger vil opleve en netop hørbar ændring i trafikstøjen. Langs de mere trafikerede veje vil forøgelsen af trafikstøjen opfattes som en meget lille ændring af støjen.

I Miljøkonsekvensrapporten beregnes det øgede støjniveau i forbindelse med de ekstra lastbiler på nogle af de vejstrækninger, som berøres som følge af trafikomlægningen til Lynetteholm med ny adgangsvej via Prøvestenen. I tabel 15-12 figurerer Torvegade ikke, men Torvegade optræder i tabel 15-13, nu i en situation med endnu flere lastbiler, såfremt et mellemlager i Nordhavn med 2,7 mio. tons jord også skal køres med lastbil. Denne situation vurderes ikke realistisk, idet dette mellemlager sandsynligvis skal sejles via pramme til Lynetteholm. Uanset antallet af lastbilskørsler så bliver støjforøgelsen på de udvalgte vejstrækninger beregnet til blot op mod 3 dB.

Tabel 15-12 Vejstrækninger med forøget støjniveau som følge af jordtransporter til Lynetteholm med ny adgangsvej før år 2035.

Vejstrækning	Trafiktal år 2035	Antal ekstra lastbiler	Stigning i dB
Prøvestensbroen	4.716	596	3
Refshalevej	10.980	700	2
Uplandsgade	10.422	558	2
Vermlandsgade Vest	14.418	558	1
Ved Stadsgraven	14.418	374	1
Sundkrogsgade	4.356	124	1
Store Kongensgade	6.192	158	1
Bredgade	6.192	158	1

Tabel 15-13 Vejstrækninger med forøget støjniveau som følge af jordtransporter til Lynetteholm med ny adgangsvej før år 2035 med 2,7 mio. tons jord fra Nordhavn.

Vejstrækning	Trafiktal år 2035	Antal ekstra lastbiler	Stigning i dB
Prøvestensbroen	4.716	1.326	6
Refshalevej	10.980	1.430	4
Sundkrogsgade	4.356	854	3
Vermlandsgade Vest	14.418	1.288	3
Holmens Kanal	8.289	882	3
Store Kongensgade	6.192	441	3
Bredgade	6.192	441	3
Kalkbrænderihavnsgade	21.474	882	2
Folke Bernadottes Allé	22.806	882	2
Uplandsgade	10.422	524	2
Torvegade	23.409	914	1
Ved Stadsgraven	14.418	374	1

Såfremt beregning af ændringer i støjniveauet tager udgangspunkt i den totale fremskrevne trafikvækst i 2035 i forbindelse med konstruktion af Lynetteholm og Østlig Ringvej opnås et andet belastningsniveau. Omregnet fra dagens støjniveau (2017) vil borgerne opleve helt andre ændringsniveauer for støjelastning via den øgede lastbiltrafik. I nedenstående tabel har jeg taget udgangspunkt i trafik og støjbelastning i dagens situation (2017) og forsøgt at udregne trafik og støjbelastning for 2035.

Tung trafik i Torvegade, hverdagsdøgntrafik og støjbelastning										
trafik		fremskr.	ny trafik	ny trafik	total	total	tilvækst ny trafik, %		samlet tilvækst, %	
	2017	2035	2035	2035	2035		2035-2035	2035-2035	2017-2035	2017-2035
			2,7 tons/år	3,2 tons/år	2,7 tons/år	3,2 tons/år	2,7 tons/år	3,2 tons/år	2,7 tons/år	3,2 tons/år
total	18.000	26.000			26.180	26.220	1	1	45	46
tung	900	1.300	180	220	1.480	1.520	14	17	64	69
støj	støjniveau, dB						tilvækst i støjpåvirkning, dB			
	2017	2035	2035-2035	2035-2035	2017-2035		2035-2035	2035-2035	2017-2035	2017-2035
	aktuel dB	fremskr.	ny trafik	ny trafik	samlet		ny trafik	ny trafik	samlet	samlet
total	73-78									
tung	37-39						1	1		

Kilder:
Lynetteholm. Miljøkonsekvensrapport, Tabel 23-4, Tabel 23-6, Tabel 15-13
Lynetteholm. Trafikale forhold, Tabel 4-5
støjniveau 2017: aflæst på kort over støjniveau, Københavnerkortet

I 2017 aflæses støjniveauet på Københavns kommunens støjkort til at være på 73-78 dB i Torvegade, hvoraf halvdelen udregnes til at komme fra den tunge trafik. Tilvæksten i støjniveau som resultat af ny lastbiltrafik via trafikomlægningen beregnes af By og Havns rådgiver Rambøll til at være blot 1 dB. Det er ikke lykkedes at færdiggøre beregningerne for øget støjniveau i Torvegade som resultat af den samlede fremskrevne trafik + ny lastbiltrafik for 2035. Flere forsøg på at få svar på spørgsmål vedrørende beregningsmetoden for støjniveau og omfanget af det øgede støjniveau ved en samlet trafikforøgelse i 2035 hos adskillige instanser har ikke båret frugt. Den anvendte beregningsmetode er dog blevet oplyst af By og Havn via rådgiver Rambøll, men ikke omfanget af det samlede støjniveau i Torvegade i 2035.

Miljøkonsekvensrapportens fatale svigt: den manglende evaluering af konsekvenser i forhold til vedtagne målsætninger i Københavns kommune i form af Kbh. Klimaplan 2025, Kommuneplan 2019 og miljøzonelovgivning

Det første fatale svigt vedrører målsætningen fra Kbh. Klimaplan 2025 om CO2-neutralitet i 2025. I Miljøkonsekvensrapporten beregnes den akkumulerede CO2-generering for hele jordopfyldningsprocessen og Lynetteholm konstruktionen til at omfatte 350.000 tons.

I miljøkonsekvensrapporten opsummeres CO2-udledningen fra Lynetteholmprojektets to faser, anlægs- og driftsfasen således:

> Den direkte udledning af CO_2 i projektområdet ved anlægsfasen er i sig selv moderat, i størrelsesordenen 35.000 tons, svarende til ca. 0,1% af den samlede nationale CO_2-udledning i 2018. Da der dog er tale om en midlertidig udledning (ca. 3 år), er det vurderet, at bidraget til påvirkning af det globale klima som følge af direkte udledning af CO_2 i anlægsfasen er lille.
>
> Den direkte udledning af CO_2 i driftsfasen er samlet estimeret at være i størrelsesordenen 3.200 tons årligt, svarende til 0,01-0,02% af den samlede nationale CO_2-udledning i 2018. Da påvirkningen skal ses i et globalt perspektiv, er det vurderet, at bidraget til påvirkning af det globale klima som følge af udledning af CO_2 i driftsfasen er lille.
>
> Projektets samlede klimapåvirkning for anlægs- og driftsfasen, som inkluderer både direkte emissioner og indirekte kilder relateret til transport og produktion af materialer medfører en anslået CO_2 emission i størrelsesordenen 350.000 tons. Det er vurderet at projektet samlede påvirkning af det globale klima som følge af udledning af CO_2 er moderat.

Det er meget vigtigt for By og Havn at sammenligne CO2-udledningen fra Lynetteholm projektet med den nationale og især den globale CO2-udledning for at komme frem til konklusionen: en moderat klimapåvirkning. Men undladelsen er tydelig: der sammenlignes ikke med det københavnske CO2-udslip og dermed klimamålsætningen om CO2-neutralitet i 2025.

En betragtelig del af udledningen fra Lynetteholm projektet hidrører fra materiale- og jordtransport. I 2020 vedtog Københavns Borgerrepræsentation Roadmap 2021-2025, som indeholder en status for klimaindsatserne og opdaterer anvisninger på, hvorledes målet om CO2-neutralitet kan nås.

https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=2061

Roadmappet afslører, at vejtransporten med 368.00 tons CO2 i 2018 tegnede sig for det største bidrag til transportens CO2-udledning. Vejtransportens CO2-udslip i dag svarer således til det beregnede akkumulerede CO2-udslip fra Lynetteholm konstruktionen på 350.000 tons. CO2-udslippet fra transporten vurderes i roadmappet at udgøre den største bidragsyder til kommunens CO2-udslip i indeværende år 2021:

> I 2010 udledte transportsektoren i København samlet set ca. 550.000 ton CO_2, hvilket svarer til en fjerdedel af byens samlede CO_2-udledning. I 2019 udledte transportsektoren 510.000 ton CO_2 i København, svarende til 40 procent af byens samlede CO_2-udledning. I basisfremskrivningen i Roadmap 2021-2025 forventes transportsektoren at være den største kilde til CO_2-udledning i København fra 2021. Hvis ikke transportsektoren bidrager med en betydeligt større CO_2-reduktion i perioden 2021-2025, kan det blive meget vanskeligt at nå KBH2025 Klimaplanens mål om CO_2-neutralitet i 2025.
>
> Isoleret set er det vejtrafikken, der med en udledning på 368.000 ton CO_2 i 2018, står for langt den største andel af CO_2-udledningen i transportsektoren. Indsatser til at omstille vejtrafikken til CO_2-neutral transport og minimere antallet af kørte kilometer har derfor også det største reduktionspotentiale, fx gennem overflytning af bilture til cykel, gang og kollektiv trafik samt omstilling af køretøjer til fossilfrie drivmidler.

Det er ikke lykkedes Kommunen at finde veje til at nedbringe CO2-udslippet fra vejtransporten. I Roadmappet henvises blot til, at man afventer resultatet af igangværende mobilitetsanalyser. Først herefter er man i stand til at give et bud på, hvilke håndtag der skal drejes på inden for vejtransporten. Forvaltningen aner simpelt hen ikke, med hvilke indsatser man skal få styr på transportens CO2-udslip. Derfor har man skudt problematikken til hjørne.

Det andet fatale svigt vedrører målsætningen i Kommuneplan 2019 om transportmidlernes sammensætning: kørsel i bil må således maksimalt udgøre 25 % af det samlede antal ture gennemført i form af gang, cyklisme, kollektiv trafik og bil. Denne nye målsætning gentages tillige i omtalte roadmap. Anlæggelsen af den biltrafikgenererende nye bydel Lynetteholm vil simpelt hen katapultere denne nyligt vedtagne målsætning, som et flertal i Københavns Borgerrepræsentation var rigtig stolt over at få indføjet i kommuneplanen.

Det tredje fatale svigt vedrører den manglende inddragelse af Københavns kommunes besluttede miljøzonepolitik for tung trafik. Hvad denne går ud på, og hvilke konsekvenser en voldsom stigning i de tungeste former for lastbiltransport vil få i forhold til de eksisterende krav i miljøzonen vurderes ikke. Miljøzonens eksistensberettigelse skal netop sikre, at byen ikke belastes med unødige udslip af CO2, forurenende partikler og støj.

På forespørgsel til Teknik- og Miljøforvaltningen om krav i miljøzonen fik RBT følgende svar fra vicedirektør Karsten Bierring Nielsen:

De nye krav i miljøzonen i København, som trådte i kraft den 1. juli 2020, gælder for dieseldrevne varebiler, lastbiler og busser. Personbiler er ikke omfattet af de nye krav.

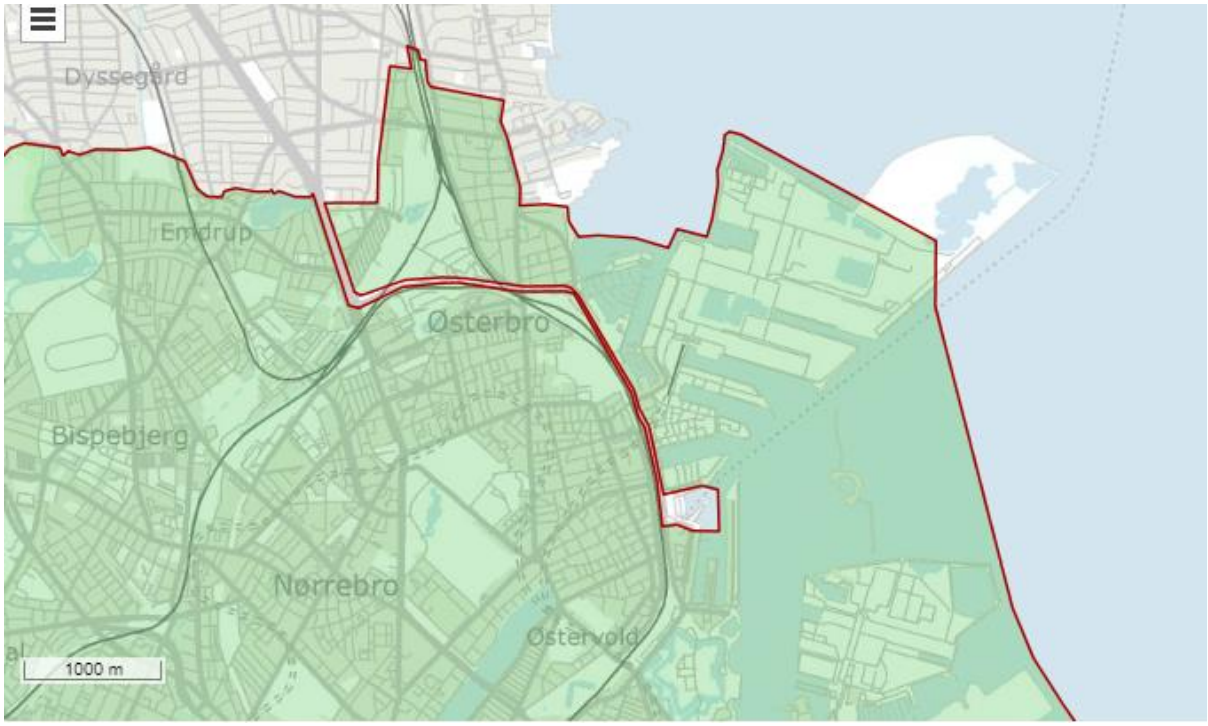
Kravene for de tunge køretøjer (lastbiler og busser) implementeres i følgende to trin:

1. Fra 1. juli 2020: Busser og lastbiler skal være registreret den 1. oktober 2009 eller senere for at have adgang til miljøzonerne. Euro 5- og EEV-tunge køretøjer er undtaget fra datokrav og må gerne køre i miljøzonerne.

2. Fra 1. januar 2022: Busser og lastbiler skal være registreret den 1. januar 2015 eller senere for at have adgang til miljøzonerne.

Man kan vælge at få eftermonteret et partikelfilter, hvis ens køretøj ikke lever op til kravene i miljøzonen.

I miljøzonen for København er der en transitrute, hvor man kan køre til og fra Nordhavnen. Ruten går fra Københavns kommunegrænse via Lyngbyvej til Nordhavnsvej og rammer Kalkbrænderihavnsgade. På transitruten gælder miljøzonekravene ikke.



Kort over transitruten, hvor miljøzonens krav ikke gælder

Det oplyses, at kravene til kørsel i miljøzonen for den tunge trafik netop er blevet skærpet fra dern 1. januar i indeværende år og igen vil blive skærpet fra den 1. januar 2022.

Eftersom en betragtelig del af de tunge jordkørsler planlægges gennemført ad andre ruter gennem de indre bydele til Lynetteholm sydfra, skal opmærksomheden rettes endnu mere mod de tunge lastvognsruter. Der finder ikke tilstrækkelig kontrol med krav til inddækning af lastbilerne, som forårsager spredning af støv fra forurenet materiale. Miljøkonsekvensrapporten omtaler heller ikke dækslitage fra de tunge lastbiler, som forårsager forurening af vandmiljøet med mikroplastic og kemikalier.

Neden for ses fotos af jordtransporter på Nøre Voldgade ved Nørreport Station

Fotos: Hanne Dalhoff Knudsen

Endelig foreligger der ikke en vurdering af den liberalisering af jordtransporten, som sættes i værk via vedtagelsen i juni 2020 af en ny affaldslov. Lovændringerne omkring ansvar for jord er ikke inddraget i Miljøkonsekvensrapporten. Beregningerne er foretaget på baggrund af hidtidige jordmængder, baseret på det tidligere lovgrundlag. I det nye lovgrundlag gives entreprenøren mulighed for selv at vælge, hvor jorden skal køres hen, om jorden skal behandles som en ressource lokalt eller den skal sælges til anden part end til By og Havns Lynetteholmprojekt. Set i lyset af den ny affaldslov mangler der således en vurdering af, hvilke jordmængder der i fremtiden vil være til rådighed for Lynetteholm projektet, transportveje og mulige miljøkonsekvenser i forbindelse med kommende transporter.

København som medlem af C40 bygruppen

Den 7. januar 2021 udsendte C40 Byernes styrekommité et nyhedsbrev om iværksættelse fra 1. januar 2021 af vedtagne nye standarder 2021-2024 for at markere et nyt kollektivt og globalt ledelsesinitiativ. Københavns fungerende overborgmester Lars Weiss var en af de underskrivende borgmestre. Blandt de fem standarder for C40 ledelse var vedtagelsen af en robust og inkluderende klimahandlingsplan i overensstemmelse med Pariseraftalens 1,5° C ambition:

Statement by the C40 Cities Steering Committee on the Organization's New Leadership Standards

The C40 Leadership Standards 2021-2024 are as follows:

1. **Plan**. City has adopted a resilient and inclusive climate action plan aligned with the 1.5˚C ambition of the Paris Agreement, and updates it regularly;

2. **Deliver**. In 2024, city remains on track to deliver its climate action plan, contributing to increased resilience, equitable outcomes and halving C40's overall emissions by 2030;

3. **Mainstream**. City uses the necessary financial, regulatory and other tools at their disposal to address the climate crisis and mainstreams their equitable climate targets into the most impactful city decision-making processes;

4. **Innovate**. City innovates and starts taking inclusive and resilient action to address emissions beyond the direct control of the city government, such as associated with goods and services consumed in their city;

5. **Lead**. Mayor and the city demonstrate global climate leadership and inspire others to act in support of the Paris Agreement.

https://www.c40cities.org/blog_posts/statement-by-the-c40-cities-steering-committee

Set i lyset af C40 byernes nye initiativ vil Lynetteholmprojektet få dumpekarakter.

Rådet for bæredygtig trafiks overordnede konklusion vedrørende Lynetteholmprojektet bliver da følgende:

Ud fra et bæredygtighedsperspektiv, som omfatter klima, transport, natur og forurening, er Lynetteholmprojektet en katastrofe. Byudvikling af en sådan størrelsesorden skal indtænkes i en regional sammenhæng, som omfatter alle tre regioner på Sjælland. Lynetteholmprojektet bør skrottes.

Kjeld A. Larsen

næstformand i Rådet for bæredygtig trafik

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Christian Lerche (christian@sejlsport.dk)
Titel: J.nr. 2020-2513 Høringsvar vedrørende forslag til lov om anlæg af Lynetteholm
Sendt: 14-02-2021 12:38
Bilag: Lynetteholm lov svar DS feb 2021.pdf;

Dansk Sejlunion fremsender hermed svar på høring vedr. forslag til lov om anlæg af Lynetteholm.
Vores væsentligste budskab er, at der skal være to indsejlinger til København – en gennem Kronløbet og en gennem Lynetteløbet.
Vi ser frem til, at der bliver taget højde for vores svar ved den endelige udformning af lovforslaget.
Vi står naturligvis til rådighed for en uddybning af de mange kommentarer.

Med venlig hilsen

Christian Lerche
Direktør
Dansk Sejlunion

t (+45) 88207001
m (+45) 51557494
christian@sejlsport.dk

W FB N S

Få viden, guides og inspiration - tilmeld dig vores **nyhedsbreve**.
Bliv klog på Dansk Sejlunion - **læs vores profilbrochure.**

Transport- og Boligministeriet
J.nr.: 2020-2513
arp@trm.dk og trm@trm.dk

Brøndby, den 12. februar 2021

Høringssvar: Forslag til lov om anlæg af Lynetteholm

Dansk Sejlunion, som repræsenterer 257 danske sejlklubber med ca. 55.000 medlemmer, fremsender hermed høringssvar over forslag til lov om anlæg af Lynetteholm.

Indledning:
Vi er særdeles kritiske over for at etablere Lynetteholm på det foreliggende grundlag. Det skyldes,

- at den nye bydel i havet i væsentlig grad vil forringe sejlernes muligheder for at sejle til, fra og omkring København
- at sikkerheden for lystsejlads forringes markant
- at de udfordringer, som projektet skal løse, kan løses på anden vis, som slet ikke er afsøgt.

Vi har tidligere fremsendt høringssvar vedr. den gennemførte miljøkonsekvensanalyse for projektet. Da lovforslaget er sendt i høring, inden høringssvarende for miljøkonsekvensanalysen er behandlet, er disse ikke afspejlet i lovforslaget og bemærkningerne dertil. Vi håber, at vores bekymringer, som er udtrykt i høringssvaret til miljøkonsekvensanalysen, alligevel vil blive imødekommet, inden lovforslaget sendes til politisk behandling.

Vi appellerer til, at der tages højde for synspunkterne i dette høringssvar.

Lovforslagets forudsætninger:
Projektet skal angiveligt medvirke til at løse flere af Københavns behov:

- Klimasikring i forhold til forhøjet vandstand
- Bortskaffelse af jord fra andre byggeprojekter i København
- Boliger til at imødekomme et stigende befolkningstal
- Behov for infrastruktur i form af metrolinje og motorringvej

Det fremgår af forudsætningerne, at etableringen af Lynetteholm kan dække alle disse behov. Desværre har man ikke gennemført en tilbundsgående analyse af oplagte, alternative muligheder.

Vi ved, at der ved høringen af miljøkonsekvensanalysen er fremkommet forslag til alternative eller ligefrem bedre løsninger vedr. udfordringerne. Der er også stillet spørgsmålstegn ved, om udfordringerne er reelle og væsentlige nok til at kræve et så omfattende indgreb i naturen, som Lynetteholm vil udgøre.

Vi finder det igen nødvendigt at pege på det problematiske i, at miljøkonsekvensanalysen (på samme måde som lovforslaget) udelukkende omhandler

etablering af perimeter og den basale opfyldning med jord til Lynetteholm – uden også at se på konsekvenserne af de forventede infrastrukturprojekter m.v. Vi mener ikke, at det er i overensstemmelse med god forvaltningsskik eller EU-ret at anvende denne "salamimetode".

På trods af, at infrastrukturprojekterne m.v. ikke er en del af det aktuelle projekt og lovforslag, så henvises der alligevel til infrastrukturprojekter m.v. i bemærkningerne til lovforslaget, når det er belejligt.

De væsentligste bekymrings- og kritikpunkter:
Vi har i høringssvaret til miljøkonsekvensrapporten bragt følgende bekymringspunkter op:

A. Sikkerhed for fritidssejlads – i Kronløbet og Lynetteløbet
B. Rekreative muligheder for fritidssejlere – Den Blå Fælledpark
C. Besejling af Margreteholm Havn og Prøvestenen
D. Københavns kultur
E. Udformning af projektet
F. Vandgennemstrømning, -kvalitet mv.
G. Øresund, Østersøen og Svanemøllebugten

Vi henviser til høringssvaret for en uddybning heraf – samt gengivelsen i bilag 1 til nærværende høringssvar.

Vi er særdeles undrende og meget kritiske over for, at det i lovforslaget og bemærkningerne dertil på ingen måde afspejles, hvilken betydning fritidssejlerne har for København, ej heller at der skal tages hensyn til dem. Det appellerer vi til, I retter op på – både for de tusindvis af lokale sejlere og udenlandske gæstesejleres skyld, men også for at bevare fortællingen om København som en levende havneby med kulturelle og rekreative værdier omkring det blå havnemiljø.

De væsentligste forbedringsforslag:

Forslaget om at etablere Lynetteholm må tilpasses på flere områder, så det i et vist omfang tager højde for de nævnte bekymringer og bagvedliggende risici.

Hovedforslagene er:

1. Bevaring af "Lynetteløbet", så havnen af fritidssejlere kan besejles både gennem Kronløbet og Lynetteløbet. Lynetteløbet vil fremover kunne fremstå som en kanal mellem havnen og Kongedybet, hvor løbet allerede findes. Dermed bliver Lynetteholm en reel holm (ø). Forslaget indebærer etablering af perimeter på Lynetteholms sydlige side samt etablering af 1-2 akvædukter til vejforbindelser til Lynetteholm
2. Etablering af en akvædukt ved Margretheholm Havn i stedet for den foreslåede klapbro, der har meget begrænsede åbningsmuligheder for havnens mange brugere.
3. Afgravning af affaldsdepotet (Det urene område) ved Middelgrund mellem Lynetteholm og vindmøllerne, hvor der er henkastet store mængder industri- og byggeaffald. Derved vil et større rekreativt område (Den blå Fælledpark) blive bevaret for brugerne, der tæller tusindvis af tursejlere, kapsejlere, fiskere, roere og turister

Konkrete bemærkninger og forbedringsforslag til lovforslaget og dets bemærkninger:

Til lovforslaget:

§ 1

Ad 1): Arealet er ikke i Københavns Havn, men ud for Københavns Havn og i Øresund.

Ad 2): Indsæt før komma: ", der brydes af anlæg af en lystbådehavn til fritidssejlere og etablering af maritimt, rekreativt miljø".

Udformningen af perimeteren har afgørende betydning for den fremtidige anvendelse af Lynetteholm. Idet der er tale om en meget stor, ny bydel i forlængelse af havnen, bør den rekreative anvendelse allerede tænkes ind i anlægsfasen – herunder etablering af 1-2 lystbådehavne, som kan fortsætte fortællingen om København som havneby.

Ad 4): Erstat "oplukkelig bro" med "akvædukt".

Broløsningen er ikke en tilstrækkelig løsning for de mange både, der bliver spærret inde i Margretheholm Havn. Havnen er en af Danmarks største lystbådehavne. Bådene – både turister og både med fast havneplads - skal kunne komme ind og ud i dagtimerne på hverdage. En akvædukt efter hollandsk forbillede vil sikre dette.

Som nyt punkt indsættes: "omdanne det eksisterende "Lynetteløb" til en kanal syd for Lynetteholm".

Lynetteløbet har af sikkerhedsmæssige årsager i årtier været den væsentligste adgangsvej for lystsejlere ind og ud af Københavns Havn. For at mindske de i bilag 1 punkt A nævnte risici, er det bydende nødvendigt at fastholde Lynetteløbet som adgangsvej for fritidssejlere.

Som nyt punkt indsættes: "anlægge 1-2 vejforbindelser til Lynetteholm under Lynetteløbet".

Køretøjer til Lynetteholm kan køre under akvædukter til øen efter hollandsk forbillede.

Kortene i bilag 1-3 skal korrigeres i overensstemmelse med disse ændringer.

§ 2

Stk.1: "Oplukkelig bro" erstattes af "akvædukt"

§§ 5, 6 og 8

Bestemmelserne er meget vidtgående. Den sætter anden lovgivning og den gældende klageadgang m.v. ud af kraft og overlader varetagelsen af de hensyn, som den eksisterende lovgivning er tænkt at tilgodese, til bygherren. Dette er ikke i overensstemmelse med god forvaltningsskik. Hensynet til hurtig igangsættelse og effektivt byggeri må ikke tilsidesætte borgernes berettigede krav på at kunne klage og få en ordentlig behandling af klagerne.

§ 22

Loven bør træde i kraft på et senere tidspunkt, når yderligere analyser er foretaget og nødvendige afværgeforanstaltninger fastlagt.

Til bemærkningerne til lovforslaget:

Bemærkningerne forholder sig så godt som slet ikke til de bekymringspunkter, vi har adresseret tidligere – fx vedr. sikkerhed for fritidssejlere og fritidssejlernes adgang til rekreative aktiviteter på havet. Dette bør der rettes op på ved at indarbejde følgende:

Kapitel 1. Indledning

Første afsnit skal omformuleres. Det skal fremgå, at Lynetteholm etableres som en ø nord for Lynetteløbet, der omdannes til en kanal. Det skal ligeledes fremgå, at den østlige perimeter brydes af 1-2 lystbådehavne. Det skal slutteligt fremgå, at forbindelsen til Lynetteholm sker via akvædukter.

Andet afsnit skal omformuleres, så det fremgår, at passagen ved Margretheholm Havn sker under en akvædukt.

Den vidtgående suspension af klageadgange bør ikke ske, og de mange hensyn, der følger af anden lovgivning kan ikke objektivt varetages af bygherren.

Kapitel 2. Lovforslagets baggrund

Den omtalte miljøkonsekvensanalyse er et utilstrækkeligt grundlag for beslutningen om anlæg af Lynetteholm. Den har væsentlige mangler og bør suppleres med nye undersøgelser, jf bemærkningerne i bilag 1.

Den omtalte implementeringsredegørelse foreligger ikke inden afgivelse af dette høringssvar.

Kapitel 3. Lovforslagets hovedpunkter

Generelt skal kapitlet omformuleres, så beskrivelsen tager højde for vores forslag om at:

- Lynetteholm etableres som en ø
- Lynetteløbet bibeholdes af hensyn til fritidssejlernes sikkerhed og havnens funktion som havn
- Perimeteren brydes af 1-2 lystbådehavne
- Trafikken passerer Margretheholm Havn under en akvædukt. Såfremt broløsningen fastholdes, skal broen mindst åbne for passage af fritidsfartøjer to gange i timen i dagtimerne i sæsonen fra april til oktober
- Der skal ske oprensning af det urene område øst for Middelgrund, så det kan besejles af fritidssejlere

Dette har betydning for formuleringen af størstedelen af underafsnittene, fx 3.1.1.1 og 3.1.1.2.

3.1.1.1: Opmærksomheden henledes på, at den jord, der hældes i havet, er forurenet, og at der vil ske forurening af havet som konsekvens heraf. Selvom der etableres en perimeter med spuns, vil vandet blive udledt i Øresund i takt med, at opfyldningen skrider frem.

3.1.2.2: Trafikken passerer Margretheholm Havn under en akvædukt. Såfremt broløsningen fastholdes, skal broen mindst åbne for passage af fritidsfartøjer to gange i timen i dagtimerne i sæsonen fra april til oktober.

Jorden kan med fordel sejles med pramme fra Nordhavn og Avedøre til Lynetteholm. Dette vil være en langt mere miljøvenlig løsning. Der er særdeles positive erfaringer fra udlandet med denne løsning. Vi henviser til høringssvar fra Svitzer og Foreningen af Lystbådehavne i Danmark herom. Denne mulighed er ikke analyseret i miljøkonsekvensanalysen.

3.1.1.3: Behovet for modtageanlæg bortfalder eller reduceres, hvis jorden transporteres på pramme.

3.1.1.4: Trafikken passerer Margretheholm Havn under en akvædukt. Såfremt broløsningen fastholdes, skal broen mindst åbne for passage af fritidsfartøjer to gange i timen i dagtimerne i sæsonen fra april til oktober.

3.1.1.5: Sejlads i Lynetteløbet skal opretholdes af sikkerhedshensyn og for at bevare Københavns Havns funktion som havn for fritidssejlere, gæstesejlere og øvrige både med master.

3.1.1.6: Den bløde havbund, der udskiftes, er forurenet. Klapningen i Køge Bugt medfører forurening af Køge Bugt og Østersøen.

3.2:

Det nødvendige miljøhensyn ses ikke at blive varetaget ved de foreslåede løsninger. Det er bekymrende, at de parter, der normalt varetager disse hensyn med tilhørende klageadgange, afskæres herfra.

Såfremt der sker ændringer i projektet, bør bygherren pålægges at høre interessenterne om konsekvenserne heraf.

Den omtalte implementeringsredegørelse foreligger ikke på høringstidspunktet.

3.4:

De mange hensyn, som anden lovgivning skal tage hånd om, kan ikke på betryggende vis varetages af bygherren og af Transportministeren.

Kapitel 7

Generelt beskriver kapitlet ikke, hvordan projektet forringer vilkår for fritidssejlads ind og ud af København og i Øresund ud for København.

Kapitlet forholder sig ikke til påvirkningen af København som havn og den væsentlige fortælling om kultur og historie, der knytter sig til havnen.

Kapitlet forholder sig generelt ikke til forandringen af den rekreative anvendelse af havnen, når havnen kun dårligt kan besejles af fritidsfartøjer.

Kapitlet forholder sig ikke til eventuelle påvirkninger af turisters oplevelse af København, når havnen forandres og afskæres fra både med master og havet.

7.1 Trafikale forhold:

Generelt synes kapitlet ikke at gengive de udfordringer, som jordtransporterne giver, og alternative transportformer er ikke undersøgt. Vi henviser fx til høringssvaret fra Svitzer herom.

7.1.1 og 7.1.2:

Det er bemærkelsesværdigt, at 7.1.1. opgør trafikken nominelt til ca. 33 lastbiler, hvorimod trafikken i 7.1.2. omtales som en relativ forøgelse. Det er tidligere oplyst, at der vil køre 350 lastbiler med jord til Lynetteholm og tilsvarende retur i døgnet de næste 30 år. Dette er en væsentlig belastning for lokalmiljøet. Vi henviser til alternative forslag fra Svitzer og NOAH.

7.2 Kystmorfologi

Det bemærkes, at anlæg af Nordhavn har medført tydelige ændringer i strømforhold i Øresund nær Nordhavn og i Bugten mod Svanemøllen, Hellerup og Svanemøllen. Der sker øget tilsanding i bugten og ved Hellerup Lystbådehavn.

Det er ikke tilstrækkeligt undersøgt, hvordan Lynetteholm vil forstærke denne tilsanding. Det må antages, at etableringen af Lynetteholm, der vil fungere som en ”prop” i Kongedybet, forstærker tilsandingen i bugten.

7.3 Sediment

Opgravning af forurenet jord ved Lynetteholm og klapning i Køgebugt vil medføre tilførsel af næringsstoffer og tungmetaller til Østersøen. Dette er bekymrende.

Det bemærkes, at anlæg af Nordhavn har medført tydelige ændringer i strømforhold i Øresund nær Nordhavn og i Bugten mod Svanemøllen, Hellerup og Svanemøllen. Der sker øget tilsanding i bugten og ved Hellerup Lystbådehavn.

Det er ikke tilstrækkeligt undersøgt, hvordan Lynetteholm vil forstærke denne tilsanding. Det må antages, at etableringen af Lynetteholm, der vil fungere som en ”prop” i Kongedybet, forstærker tilsandingen i bugten.

7.4 Landskab

Generelt forholder kapitlet sig slet ikke til forandringen af København som ”havn”, og der redegøres ikke for implikationerne set fra havet.

Det bebyggede landskab, kulturlandskabet med København som havneby, både og bebyggelse vil forandres. Dette bør belyses, for det forandrede udtryk kan skade bylivet og turismen. Frem for at ligge ved havet, kommer København til at ligge indelukket uden skibe.

7.5 Materielle goder

Generelt forholder kapitlet sig slet ikke til påvirkninger for sejlere og sejlbåde. Det er en stor mangel.

7.5.1.3

Det bør beskrives, hvilke væsentlige konsekvenser anlægget af Lynetteholm har for fritidssejlerne i Københavns Havn og Margretheholm Havn.

Det bør beskrives, hvordan havnen forandrer sig, når sejlbådene forsvinder fra havnen.

7.5.1.4

Det bør beskrives, hvordan forandringen af København påvirker turismen.

7.6 Kulturarv og arkæologi

Det bebyggede landskab, kulturlandskabet med København som havneby, både og bebyggelse vil forandres. Dette bør belyses, for det forandrede udtryk kan skade bylivet og turismen. Frem for at ligge ved havet, kommer København til at ligge indelukket uden skibe.

København er opstået som en havn. Havnens aktiviteter har været grundlaget for byens udvikling og velstand. Derfor er havnen, der tilmed er en del af hovedstadens navn, en helt uadskillelig del af byen, dens historie og fremtid. Ved havnen finder man vigtige nationale og lokale monumenter og fortællinger. Byens identitet som aktiv havneby er også en unik parameter i den fortælling, som årligt tiltrækker hundredtusindvis af udenlandske besøgende.

Med til den aktive københavnske havn hører naturligvis både og skibe. Store og små. Med og uden master. Erhvervsskibe eller fritidsfartøjer. Robåde, kajakker, SUP, sejlbåde, motorbåde. Krydstogtsskibe, containerskibe og færger. Havnerundfarter. Og mange flere.

Vi vurderer, at etableringen af Lynetteholm og de negative konsekvenser for fritidssejlads i høj grad vil påvirke byens identitet og fortælling negativt. En by uden aktive sejlere i havnen er ikke en rigtig havneby. Læg dertil risikoen for, at vandkvaliteten forringes, så der måske ikke kan bades. Det kan få væsentlig betydning for København som turistby.

7.16 Forurenet jord

Det er kritisabelt og bekymrende, at havet fortsat skal benyttes som affaldsdepot for forurenet jord. Jorden bør kunne renses, genanvendes eller bortskaffes lokalt eller på anden vis.

7.17 Sejladsmæssige forhold

Afsnittet giver en helt utilstrækkelig beskrivelse af påvirkningen for fritidssejlads. Det drejer sig både om sikkerhed og rekreativt liv på havet og ved havnen.

Betydningen for sejlerturismen er ikke belyst.

Området, der fyldes op med jord, bliver af mange sejlere brugt som 'Den Blå Fælledpark'. Derfor opleves etableringen som et meget voldsomt indgreb.

Tusindvis af københavnske sejlere bruger området til søndagsudflugter, fisketure eller sommerudflugter. Det rummer desuden en populær kapsejladsbane for to af Dansk Sejlunions største sejlklubber. Kapsejladsbanen bruges også som stævnebane, hvor sejlere fra mange andre klubber deltager. Nedlæggelsen af kapsejladsbanen er ødelæggende for sejlsporten i hovedstadsområdet.

Der er ikke mulighed for at flytte aktiviteten længere østover, fordi farvandet tættere mod Middelgrund og vindmølleparken igennem årtier er blevet anvendt som losseplads, som gør området farligt at sejle i.

- Afstanden mellem Lynetteholm og det "urene" område er, så vidt vi kan måle, højst 600 meter på det smalleste sted. Fraregnet nødvendig sikkerhedsafstand til land/grund efterlades sejlerne med 4-500 meter til aktiviteter.

Kapsejladsbaner udlægges som hovedregel med en diameter på 0,6-1,0 sømil (godt 1.850 meter). Kapsejlads i området vil derfor slet ikke være muligt, hvor fx klubberne i Langelinje og Lynetten i dag har deres sejladser. Disse forhold er slet ikke berørt i VVM-rapporten. Hvilke tanker har bygherre og myndigheder gjort sig i forhold til nedlæggelsen af kapsejladsbanen og den rekreative brug, der nu forsvinder?

- Er det muligt at oprense affaldsdepotet på Middelgrunden som kompensation til fritidssejlerne?
- Lukningen af Lynetteløbet medfører, at al lystbådssejlads - særligt i småbåde - fra Amagers østside til Københavns havn i praksis ophører, fordi ruten bliver alt for lang. Det vil være særligt kritisk for småbåde.

Sejlads nord/syd i 'resterne' af Kongedybet og i Hollænderdybet er ikke belyst trods store sikkerhedsmæssige konsekvenser for den rekreative sejlads. En øget besejling i Hollænderdybet vil skulle ske i sejlløb og render, hvor der allerede er en intensiv erhvervstrafik. Der savnes oplysninger om forhold af betydning for den rekreative sejlads, som fx strømforhold. Der savnes oplysninger om afværgeforanstaltninger som fx forventelige nødvendige sejladsrestriktioner for den rekreative trafiks brug af Hollænderdybet.

7.18 Befolkning og menneskers sundhed

Afsnittet giver en helt utilstrækkelig beskrivelse af anlæggets betydning for det rekreative liv på havet og ved havnen. Det beskrives slet ikke, at sejlernes ” Blå Fælledpark” forsvinder. Det er kritisabelt og bekymrende, at projektet, lovforslaget og bemærkningerne ikke forholder sig til disse udfordringer.

Tusindvis af københavnske sejlere bruger området til søndagsudflugter, fisketure eller sommerudflugter. Det rummer desuden en populær kapsejladsbane for to sejlklubber. Kapsejladsbanen bruges også som stævnebane, hvor sejlere fra mange andre klubber deltager. Nedlæggelsen af kapsejladsbanen er ødelæggende for sejlsport i hovedstadsområdet.

Betydningen for turismen i anlægs- og driftsfasen ses ikke at være belyst.

Endelig forholder afsnittet sig ikke til de sikkerhedsmæssige risici, som projektet påfører fritidssejlerne i anlægs- og driftsfasen – særligt for mindre fritidsfartøjer uden eller med begrænset motorkraft.

7.21 Katastroferisici og ulykker

7.21.1

Afsnittet er generelt helt utilstrækkeligt og forholder sig på ingen måde til de risici, som Lynetteholm indebærer for fritidssejlere i sejlbåde, mindre motorbåde, robåde, kajakker, SUP m.v.

Den væsentligste risiko opstår, hvis Lynetteløbet lukkes, og trafik skal gennem Kronløbet. Kronløbet vurderes at være for smalt, hvilket indebærer store risici ved, at alle sejlere skal gennem det smalle løb. Vi er meget bekymrede for den fremtidige sikkerhed for fritidssejlere i både anlægs- og driftsfasen.

Der er ikke nødvendigvis tale om ”katastrofer”, men om større risici for menneskers liv og førlighed samt materiel vil opstå.

Hidtil har fritidssejlere til og fra Københavns Havn været henvist til sejlads gennem Lynetteløbet. Sejlads gennem Kronløbet har – af sikkerhedsmæssige årsager – været forbudt for fritidssejlere, men i fremtiden tvinges alle både sammen i Kronløbet.

Vi har deltaget i en simuleret sejlads for fritidsfartøj gennem Kronløbet. Vi har ikke set et notat med sejladsens konsekvenser. Vores testsejler er meget erfaren, men oplevede alligevel betydelige udfordringer for sejladsen – udfordringer, som hun kun kunne håndtere takket være erfaring og fartøjets beskaffenhed. Vi er meget bekymrede for, at mindre erfarne sejlere eller fartøjer af dårligere beskaffenhed, fx uden motorkraft, vil være i reel fare ved sejlads i det kommende Kronløb.

Det er kendt, at der ved krydstogtsskibene på Orientkaj skal være en sikkerhedsafstand som terrorsikring. Dermed er den frie bredde af Kronløbet til besejling reelt smallere end beskrevet i forslaget med deraf øgede risici.

7.22 Afværgeforanstaltninger

7.22.1

Afværgeforanstaltningerne vedr. sejladsmæssige foranstaltninger er utilstrækkelige.

Vi appellerer til, at Lynetteløbet bevares for fritidssejlere. Bevaring af Lynetteløbet som en kanal fra Københavns Havn mod øst vil give sikker passage og i øvrigt bidrage væsentligt til at overvinde de øvrige udfordringer, som Lynetteholm påfører København og de rekreative brugere i og omkring havnen. Bilpassage til Lynetteholm kan ske i en tunnel eller en akvædukt for fritidsfartøjer.

Afværgeforanstaltninger vedr. den rekreative besejling i Kronløbet mens erhvervsskibe passerer, er slet ikke oplyst, selvom der er beskrevet en betydelig påvirkning. En spærretid for lystfartøjer rummer en stor sikkerhedsmæssig risiko, særligt ved anløb. Hvor skal lystfartøjer opholde sig i ventetiden, hvor lang tid er ventetiden? Hvad anvises af konkrete afværgeforanstaltninger fx ved kraftige nordlige eller sydøstlige vinde, som ofte er forekommende i sejlsæsonen? Kan der anvises sikre venteområder? Kan det oplyses om søvejsreglerne tænkes sat ud af kraft?

Der beskrives en kanal mellem Kalkbrænderiløbet og Orientbassinet som en mulig aflastning af Kronløbet for de helt små både (kajakker, robåde, små, lave motorjoller mm.). Usikkerheden om åbningstidspunktet bevirker, at der er stor sandsynlighed for, at småbådene skal sejle gennem Kronløbet med øvrige fritidsfartøjer og erhvervstrafik i flere år, når byggeriet påbegyndes. Dette vil medføre væsentlig fare.

I forhold til sedimenttransport bør der opsættes måleudstyr i Svanemøllebugten for at følge udviklingen.

I forhold til stormflodssikring bør der ses på, hvordan arealerne ved Sundby og ved Svanemøllehavnen og Hellerup sikres mod eventuel øget risiko for stormflod.

<u>Bemærkninger til forslagets enkelte bestemmelser</u>

Vi henvisninger til første del af dette høringssvar, hvortil følgende ønsker knytter sig til ændring af bemærkningerne til lovforslaget.

§1

Bemærkningerne bør udvides med følgende hensyn:

Udformningen af perimeteren har afgørende betydning for den fremtidige anvendelse af Lynetteholm. Idet der er tale om en meget stor, ny bydel i forlængelse af havnen, bør den rekreative anvendelse allerede tænkes ind i anlægsfasen – herunder etablering af 1-2 lystbådehavne, som kan fortsætte fortællingen om København som havneby.

Margretheholm Havn er er en af Danmarks største lystbådehavne. Bådene – både turister og både med fast havneplads - skal kunne komme ind og ud i dagtimerne på hverdage. En akvædukt i dæmningen efter hollandsk forbillede vil sikre dette.

Lynetteløbet har af sikkerhedsmæssige årsager i årtier været den væsentligste adgangsvej for lystsejlere ind og ud af Københavns Havn. For at mindske de risici, som etableringen af Lynetteholm medfører for fritidssejlerne, er det bydende nødvendigt at fastholde Lynetteløbet som adgangsvej for fritidssejlere.

Køretøjer til Lynetteholm kan køre under akvædukter ved Lynetteløbet til øen efter hollandsk forbillede.

§2

Det bør fremgå, at den oplukkelige bro ved Margretheholm Havn bør være en akvædukt.

Det bør ligeledes fremgå, at trafikforbindelsen til Lynetteholm er en tunnel eller akvædukt under Lynetteløbet.

§ 22

Der knytter sig fortsat så store usikkerheder til projektet, at tidsplanen ikke er realistisk. Der bør foretages undersøgelser af alternativerne og fastlægges yderligere afværgeforanstaltninger.

Bilag 1 – Dansk Sejlunions bekymringspunkter

De væsentligste bekymrings- og kritikpunkter:
Vi har i høringssvaret til miljøkonsekvensrapporten bragt følgende bekymringspunkter op:

A. Sikkerhed for fritidssejlads – i Kronløbet og Lynetteløbet
B. Rekreative muligheder for fritidssejlere – Den Blå Fælledpark
C. Besejling af Margreteholm Havn og Prøvestenen
D. Københavns kultur
E. Udformning af projektet
F. Vandgennemstrømning, -kvalitet mv.
G. Øresund, Østersøen og Svanemøllebugten

Ad A: Sikkerhed for fritidssejlads

Vi er meget bekymrede for den fremtidige sikkerhed for fritidssejlere; både i anlægsfasen og i driftsfasen.

- *Vi har deltaget i en simuleret sejlads for fritidsfartøj gennem Kronløbet. Vi har ikke set et notat med sejladsens konsekvenser. Vores testsejler er meget erfaren, men oplevede alligevel betydelige udfordringer for sejladsen – udfordringer, som hun kun kunne håndtere takket være erfaring og fartøjets beskaffenhed. Vi er meget bekymrede for, at mindre erfarne sejlere eller fartøjer af dårligere beskaffenhed, fx uden motorkraft, vil være i reel fare ved sejlads i det kommende Kronløb.*
- *Vi har noteret, at Kronløbet bl.a. på baggrund af simuleringen er gjort bredere, men finder fortsat, at der er for store risici ved, at alle sejlere skal gennem det smalle Kronløb.*
- *Det er kendt, at der ved krydstogtsskibene på Orientkaj skal være en sikkerhedsafstand som terrorsikring. Dermed er den frie bredde af Kronløbet til besejling reelt smallere end beskrevet i rapporten med deraf øgede risici.*
- *Hidtil har fritidssejlere til og fra Københavns Havn været henvist til sejlads gennem Lynetteløbet. Vi appellerer til, at Lynetteløbet bevares for fritidssejlere. Vi vurderer, at denne mulighed ikke er analyseret og beskrevet grundigt i VVM-rapporten, hvor det tages som en forudsætning, at løbet lukkes. Alternativet vil være at bevare et sikkert Lynetteløb med bilpassage i en tunnel til Lynetteholm (eller en akvædukt for fritidsfartøjer) samt etablering af en stormflodsport i Lynetteløbet.*
- *Afværgeforanstaltninger vedr. den rekreative besejling i Kronløbet ved anløb/udsejling af erhvervsskibe er, uanset en beskrevet, betydelig påvirkning, slet ikke oplyst. En spærretid for lystfartøjer rummer en stor sikkerhedsmæssig risiko, specielt ved anløb. Hvor skal lystfartøjer opholde sig i ventetiden, hvor lang tid varer ventetiden? Hvad anvises af konkrete afværgeforanstaltninger fx ved kraftige nordlige eller sydøstlige vinde, som ofte er forekommende i sejlsæsonen? Kan der anvises sikre venteområder? Kan det oplyses om søvejsreglerne tænkes sat ud af kraft? Dette er en væsentlig mangel.*
- *Der beskrives en kanal mellem Kalkbrænderiløbet og Orientbassinet som en mulig aflastning af Kronløbet for de helt små både (kajakker, robåde, små, lave motorjoller mm.). Der gives forskellige oplysninger i det ikke-tekniske resume og i hovedrapporten om realiseringstidspunkt. Et scenarie er ultimo 2024, dog*

måske senere og usikkert på grund af det verserende byggeri af Nordhavnstunnellen og flytningen containerterminal. Det er ikke oplyst om den 20–30 meter smalle kanal med et 90 graders knæk kan afvikle sejladsen med robåde, havnerundfarter, motorbåde mm. sikkert, og dermed være et reelt alternativ til brug af Kronløbet. Usikkerheden om åbningstidspunktet bevirker, at der er stor sandsynlighed for, at småbådene skal sejle gennem Kronløbet med øvrige fritidsfartøjer og erhvervstrafik i flere år, når byggeriet påbegyndes. Dette vil medføre væsentlig fare.

- *Den rekreative besejling bygger på et utilstrækkeligt vidensgrundlag. AIS er på ingen måde dækkende for al rekreativ sejlads, men er i VVM-rapporten forsøgt kalibreret baseret på oplysninger fra nogle organiserede brugere. Derudover er der en betydelig ikke-organiseret sejlads i havnen, hvor oplysninger ikke er søgt fremskaffet. Omfanget af denne rekreative sejlads er søgt belyst ved en tælling over nogle dage i september. Da den rekreative trafik har store sæsonvariationer, med markante spidsbelastninger i vejmæssigt gode weekender i juni, juli og august, synes estimeringen af den rekreative trafik, baseret på få dage i september, ikke at være retvisende. Dette kan ændre hele vurderingsgrundlaget for miljøkonsekvensrapporten.*

Konsekvenserne for den rekreative besejling er, at der vil være en væsentlig påvirkning – både i forhold til sikkerhed og bekvemmelighed. Den rekreative besejling, som er væsentlig for friluftsliv, turisme mm., udsættes dermed for betydelig usikkerhed. Vi frygter, at projektet vil have en væsentlig negativ indvirkning på København som mål og ramme for fritidssejlads – særligt for både med master, men også for små fartøjer, indtil kanalen er færdigbygget. Generelt er VVM-rapportens forslag til afværgeforanstaltninger enten fraværende, uklare eller ukonkrete.

Ad B: Rekreative muligheder for fritidssejlere – Den Blå Fælledpark

Området, der fyldes op med jord, bliver af mange sejlere brugt som 'Den Blå Fælledpark'. Derfor opleves etableringen som et meget voldsomt indgreb.

Tusindvis af københavnske sejlere bruger området til søndagsudflugter, fisketure eller sommerudflugter. Det rummer desuden en populær kapsejladsbane for to af vores sejlklubber. Kapsejladsbanen bruges også som stævnebane, hvor sejlere fra mange andre klubber deltager. Nedlæggelsen af kapsejladsbanen er ødelæggende for vores sport i hovedstadsområdet.

Der er ikke mulighed for at flytte aktiviteten længere østover, fordi farvandet tættere mod Middelgrund og vindmølleparken igennem årtier er blevet anvendt som losseplads, som gør området farligt at sejle i.

- *Afstanden mellem Lynetteholm og det "urene" område er, så vidt vi kan måle, højst 600 meter på det smalleste sted. Fraregnet nødvendig sikkerhedsafstand til land/grund efterlades sejlerne med 4-500 meter til aktiviteter. Kapsejladsbaner udlægges som hovedregel med en diameter på 0,6-1,0 sømil (godt 1.850 meter). Kapsejlads i området vil derfor slet ikke være muligt, hvor fx klubberne i Langelinje og Lynetten i dag har deres sejladser. Disse forhold er slet ikke berørt i VVM-rapporten. Hvilke tanker har bygherre og myndigheder gjort sig i forhold til nedlæggelsen af kapsejladsbanen og den rekreative brug, der nu forsvinder?*

- *Er det muligt at oprense affaldsdepotet på Middelgrunden som kompensation til fritidssejlerne?*
- *Lukningen af Lynetteløbet medfører, at al lystbådssejlads - særligt i småbåde - fra Amagers østside til Københavns havn i praksis ophører, fordi ruten bliver alt for lang. Det vil være særligt kritisk for småbåde.*
- *Sejlads nord/syd i 'resterne' af Kongedybet og i Hollænderdybet er ikke belyst trods store sikkerhedsmæssige konsekvenser for den rekreative sejlads. En øget besejling i Hollænderdybet vil skulle ske i sejlløb og render, hvor der allerede er en intensiv erhvervstrafik. Der savnes oplysninger om forhold af betydning for den rekreative sejlads, som fx strømforhold. Der savnes oplysninger om afværgeforanstaltninger som fx forventelige nødvendige sejladsrestriktioner for den rekreative trafiks brug af Hollænderdybet.*

Ad C: Besejling af Margreteholm Havn og Prøvestenen

Margretheholm Havn er en af Danmarks største og mest aktive lystbådehavne. Den lokale sejlklub, Sejlklubben Lynetten, har selv etableret havnen og driver havn og klubaktiviteter på en dynamisk og aktiv måde til glæde for børn, unge og voksne københavnere og de mange turister, der benytter havnen som udgangspunkt for besøg i København. I projektet er det planlagt, at jordtransporten til Lynetteholm skal køre over havnen på en ny bro, som forudses åben for havnens brugere i weekender og på hverdage mellem kl. 16 og kl 07.

- *De beskrevne broåbningstider afspejler ikke behovet for en lystbådehavn, hvor der ikke kun er aktivitet i weekender og aftener.*
- *Pensionister, sejlerskole, ungdomsarbejde og de øvrige brugere i havnen benytter også havnen i dagtimer på hverdage. Dette udelukkes de fra med projektets broanlæg gennem havnen. Det er vigtigt i en storby, at foreningerne afspejler befolkningssammensætningen og giver alle mulighed for at være aktive, når det passer dem – uanset alder og beskæftigelse. Det er netop tilfældet i Sejlklubben Lynetten og Margretheholm Havn.*
- *Havnen er en vigtig gæstehavn for København. Denne funktion har vital betydning for havnens økonomi og tilfører derudover København en betydelig turistøkonomisk omsætning. Denne vil mere eller mindre forsvinde.*
- *Den planlagte bro over havnen er i projektet en dæmningsløsning med smal gennemsejling med broklap. Selv i åben tilstand vil den ikke muliggøre besejling for sejl. Havnens sejlførende både (dvs. uden hjælpemotor), joller, skolebåde og kapsejlende lystsejlere vil ikke længere kunne bruge havnen. Skal den aktivitet ophøre, vil det få konsekvenser for klublivet. Dette, og de manglende dimensioner på projektets broforslag, er ikke oplyst i VVM-rapporten.*
- *Området, hvor broen etableres, er ramme for klubbens træning af børn ved sejlads i optimistjoller. Denne vigtige aktivitet umuliggøres af broen.*
- *Margretheholm Havn er hjemsted for den frivillige søredningstjeneste. Placeringen i Margretheholm Havn er velbegrundet i forhold til det område, hvor der ydes assistance og i forhold til de frivillige. En bro vil kunne vanskeliggøre assistance og reelt umuliggøre, at havarister sikkert kan hjælpes i havn. Sejladssikkerheden er ikke vurderet i VVM-rapporten.*
- *De nærliggende løsninger, en vejtunnel under Margretheholm Havn eller en akvædukt for skibene, er ikke vurderet miljømæssigt.*

- *Det er i øvrigt heller ikke belyst, hvordan besejlingen af Prøvestenen Havn fremover skal ske. Hvordan skal skibene dertil sejle, når de skal dreje skarpt for at komme ind til Prøvestenen.*

Vi vil sammenfattende henstille til, at der i samråd med den lokale sejlklub findes en bedre løsning.

Ad D: Københavns kultur og identitet

København er opstået som en havn. Havnens aktiviteter har været grundlaget for byens udvikling og velstand. Derfor er havnen, der tilmed er en del af hovedstadens navn, en helt uadskillelig del af byen, dens historie og fremtid. Ved havnen finder man vigtige nationale og lokale monumenter og fortællinger. Byens identitet som aktiv havneby er også en unik parameter i den fortælling, som årligt tiltrækker hundredtusindvis af udenlandske besøgende.

Med til den aktive københavnske havn hører naturligvis både og skibe. Store og små. Med og uden master. Erhvervsskibe eller fritidsfartøjer. Robåde, kajakker, SUP, sejlbåde, motorbåde. Krydstogtsskibe, containerskibe og færger. Havnerundfarter. Og mange flere.

Vi vurderer, at etableringen af Lynetteholm og de negative konsekvenser for fritidssejlads i høj grad vil påvirke byens identitet og fortælling negativt. En by uden aktive sejlere i havnen er ikke en rigtig havneby. Læg dertil risikoen for, at vandkvaliteten forringes, så der måske ikke kan bades. Det kan få væsentlig betydning for København som turistby.

Vi finder ikke disse forhold belyst i rapporten.

Ad E: Udformning af projektet

Forslagets udformning beskriver kun perimeteren og jordopfyldningen. Der bør være muligheder for at anlægge nye lystbådehavne på Lynetteholmens øst- og nordside. Det bør allerede nu undersøges, hvor og hvordan de kan lokaliseres. Når forholdene inde i havnen forringes for så mange sports- og fritidssejlere med projektet, bliver der behov for mange nye bådpladser og klubfaciliteter ud mod Øresund. Dertil kommer behovet for bådpladser til de mange nye beboere. Det vil være rettidig omhu at foretage en miljøscreening af lokalisering af lystbådehavne som del af VVM-rapporten.

Ad F: Vandgennemstrømning, -kvalitet mv.

Det er vores vurdering, at etableringen af Lynetteholm påvirker vandgennemstrømningen i og omkring Københavns Havn. Vi oplever ikke, at disse forhold er tilstrækkeligt belyst i rapporten.

- *Gennemstrømning i inder-/yderhavn og dens betydning for evt. overløb med miljøfremmede stoffer i inderhavnen er ikke belyst. Værdien af en stormflodssikring, der i højere grad end Lynetteholmens blokering, fastholder større ind/udløb i havnens nordre indsejling belyses ikke. Oplysninger om, at en kommende dokport skal etableres tidligere på grund af Lynetteholms etablering, er ikke vurderet miljømæssigt. En konsekvens af denne mangel kan*

være, at det ikke oplyses, om den langsigtede udvikling vil føre til en væsentlig forlængelse af perioder med badeforbud i hele havneområdet.

- *Gennemstrømning som beskrevet oven for, og dens betydning for at begrænse algeopblomstring i havnen, er ikke belyst. Dette har også væsentlig betydning for vandkvaliteten og muligheden for også i fremtiden at kunne bade i hele havneområdet.*
- *Strømforholdene på østsiden af Lynetteholmens perimeter, hvor projektet viser badestrande, belyses ikke i forhold til badesikkerhed og kraftig strøm.*
- *Tangaflejring i bugterne på Lynetteholmens østlige perimeter belyses, men vurderes ikke som en negativ konsekvens, uanset lugt og dårlig vandkvalitet vil have en væsentlig negativ virkning på projektets kystlandskab. Det kvalificeres heller ikke, at tangproblemerne er en stor udfordring på Øresundskysten.*
- *Nettoafstrømning gennem havnen beskrives i VVM-rapporten korrekt som nordgående. Der savnes oplysninger om, der i basis er et væsentligt bidrag til vandskiftet fra ind/udstrømning gennem Kronløbet i et ligeledes uoplyst samspil med luknings- og åbningspraksis af stigbordet i Sydhavnen. Vi vurderer, at denne mangel kan have væsentlige, negative konsekvenser for vandmiljøet i havnen i driftsfasen, og for muligheden for at opretholde eller måske forbedre mulighederne for badning i havnen.*
- *Dimensioneringsåret for den hydrauliske konsekvens af Lynetteholmen er jvf. DHI basis i 2018. Året omtales som atypisk. Hvilken konsekvens har det for validiteten af DHI's konklusioner? I betragtning af de konsekvenser et atypisk basisår kan have for bl.a. vandkvalitet - hvorfor er data fra andre år ikke søgt inddraget for skabe en sikker belysning af Lynetteholmens miljøkonsekvenser?*
- *Brugere af havnen frygter for vandkvaliteten i Københavns Havn. Udsivning af miljøfremmede stoffer fra transport, oplag og behandling af forurenet jord er kun overfladisk belyst. Med en spunsning/bygning af hele Lynetteholmens perimeter, blokering af Lynetteløbet og etablering af en dokport vil Lynetteholm føre til betydelig mindre vandgennemstrømning i Københavns Havn. Det truer vandkvaliteten i hele havnen, og badevandskvaliteten ved Islands Brygge i særdeleshed. Dette scenarie er ikke belyst tilstrækkeligt i VVM-redegørelsen.*

Sammenfattende er det vores vurdering, at vandmiljø, badevandsvandskvalitet og badesikkerhed bliver væsentligt og negativt påvirket. Generelt er VVM-rapportens forslag til afværgeforanstaltninger enten fraværende, uklare eller ukonkrete.

Ad G: Øresund, Østersøen og Svanemøllebugten

Også uden for Københavns Havn og det nærmeste vand må vandkvaliteten, strømforhold med videre blive påvirket. Vi finder heller ikke disse forhold tilstrækkeligt belyst

- *Det er bekymrende, at Lynetteholm allerede med spunsning i 2023 vil begrænse gennemstrømningen ud for Københavns Havn og generelt påvirke hele vandgennemstrømningen i Kongedybet, uden at dette er underkastet en meget grundig granskning, som det skete ved anlæggelse af Øresundsbroen. Det skaber betydelig usikkerhed om sejladssikkerheden ud for Københavns Havn.*
- *Vandgennemstrømningen til Østersøen påvirkes negativt. Det affejes som problem i VVM-rapporten med henvisning til en forventning om, at et generelt stigende hav som konsekvens af klimaforandringerne vil udligne denne*

begrænsning. Vi mener, at det er en urimelig nyttiggørelse af klimaudfordringerne. Problemet bør analyseres ordentligt og afværgeforanstaltninger bør foreslås. Vi henviser i den forbindelse til samme problemstilling ved etablering af Øresundsbroen.

- *Der forventes op til 3 cm forhøjelse af stormflodshøjvander i indsejling og havnen generelt som konsekvens af Lynetteholmens etablering. Dermed får Lynetteholm, der bl.a. skal udgøre stormflodssikring, til dels den modsatte effekt.*
- *Afledte konsekvenser som øgede stormflodshøjvander i Svanemøllebugten og ved Hellerup er ikke belyst eller vurderet.*
- *Risikoen for øget tilsanding og aflejring i Svanemøllebugten og ved Hellerup er ikke belyst. Allerede som konsekvens af etableringen af Nordhavn blev strømforholdene i bugten væsentligt forandret med den konsekvens, at der sker en tilsanding og aflejring, så besejling vanskelliggøres. Det er vores bekymring, at Lynetteholm yderligere vil forstærke denne tendens, så det attraktive miljø for fritidssejlads ud for Svanemøllehavnen og Hellerup – hvor bl.a. de danske elitesejlere træner - ødelægges på sigt.*
- *Tilsvarende er risiko for oversvømmelser ved stormflod syd for Lynetteholm, ved havnene i Sundby og Københavns Motorbåds Klub ikke belyst. Dette bør analyseres.*
- *Lynetteholm vil, som beskrevet i VVM-rapporten, fremskynde behovet for en stormflodsport i Kronløbet. Det nævnes perifert, at dette vil få negativ betydning for vandkvalitet mm. i hele havnen. Hvorfor er miljøkonsekvenserne af denne akkumulerede virkning ikke vurderet ift. til vandmiljø og badevandskvalitet i havnen, og for vandkvalitetens betydning for friluftsliv, turisme, samfundsøkonomi mm?*

Risikoen for oversvømmelse i havnen som helhed, i nærområdet nord for havnen (Svanemøllen og Hellerup) samt mod syd øges væsentligt med etableringen af Lynetteholmen. Generelt er miljøkonsekvensrapportens forslag til afværgeforanstaltninger enten fraværende, uklare eller ukonkrete.

Danske Tursejlere
- FRITIDSLIV MED PERSPEKTIV
Vesterhavnen 5 • 5800 Nyborg
Tel: +45 7021 4242 • info@dansketursejlere.dk

Til Transport- og Boligministeriet
Att.: Anders Petersen
J.nr. 2020-2513

14. februar 2021

Høringssvar: Forslag til lov om anlæg af Lynetteholm

Danske Tursejlere repræsenterer 13.000 fritidssejler familier i Danmark og vi vil hermed kommentere **Forslag til lov om anlæg af Lynetteholm**.

Danske Tursejlere har tidligere indsendt høringssvar vedr. den gennemførte miljøkonsekvens-analyse for projektet. Da Forslag til lov om anlæg af Lynetteholm allerede er sendt til høring inden høringssvarene for miljøkonsekvensanalysen er behandlet og inkorporeret i lovforslaget, er det vores håb, at de bemærkninger til projektet, vi i den anledning har fremsendt, vil blive inddraget inden Folketinget behandler lovforslaget.

Det er vores håb, at høringen også er udtryk for vilje til at afsøge og undersøge, om de udfordringer, som Projekt Lynetteholm skal løse, kan nås bedre, billigere og hurtigere på anden måde.

I det fremsendte lovforslag er der en række bekymrende og kritisable aspekter, vi som organisation for fritidssejlerne må påpege. Det handler om følgende:

- Sø sikkerhedsmæssige aspekter
- Rekreative aspekter
- Miljømæssige aspekter
- Visionære perspektiver

Sø sikkerhedsmæssige aspekter

Lynetteløbet

Anlægget af Lynetteholm vil med et slag gøre sejlads ud af Københavns Havn meget vanskelig og farlig for lyst- og sportssejlere.
Ind- og udsejling af Københavns Havn begrænses til **et smalt løb**, hvor erhvervsskibe, krydstogtskibe, sejlbåde, kajakker, roere og motorbåde skal dele den sparsomme plads.

I dag er adskillelse af erhvervstrafik og fritidssejlads afgørende for sejladssikkerheden ind og ud af Københavns Havn. Opretholdelse af et selvstændigt løb for fritidssejlere og anden ikke erhvervsmæssig sejlads er derfor afgørende for fortsat at have den optimale sikkerhed til søs. Besejlingen af København skal kunne ske sikkert og på betryggende vis for vandets motionister, sports- og fritidssejlere.

Sikker adskillelse af erhvervstrafik og fritidssejlads har hidtil været det primære argument for fastholdelse af Lynetteløbet. Det bør det fortsat være.

Tunnel under Margretheholm Havn

Forslaget om en klapbro i forbindelse med færdsel til Lynetteholmen bør erstattes af en tunnelløsning under Margretheholm Havn. Der vil i anlægsperioden være omfattende

Vesterhavnen 5 • 5800 Nyborg
Tel: +45 7021 4242 • info@dansketursejlere.dk

Arbejdskørsel til stor gene for blandt andet Margretheholm Lystbådehavn, som er en af Danmarks største lystbådehavne og en vigtig gæstehavn for København.

Desuden har Dansk Søredningsselskab placeret en redningsbåd i lystbådehavnen.
.

Spunsning ved Kronløbet m.m.

- Det planlægges at sætte spuns rundt i hele Lynetteholmens perimeter i 2023. Dermed vil Lynetteløbet lukke, og en meget benyttet rute ud af Københavns Havn for fritidssejlere vil ophøre.
  Men spunsning ved Kronløbet kan vente, da opfyldning i Lynetteholmens nordlige del først forventes om 30 – 40 år.

- Al trafik skal gå gennem det nye Kronløb. Det estimeres, at Kronløbstrafikken vil gå fra ca. 28.000 og op til ca. 40.000 både i alle størrelser.
  Dette udgør en markant stigning i risikoniveauet for en ulykke i Kronløbet.

- Simulationer for sejlbåde påpeger, at det kræver erfarne sejlere og en vis motorkraft for at sejle sikkert ind og ud ad havnen.
  Kronløbet vil i praksis være umuligt at bruge for de fleste mindre sejl-, robåde og kajakker og der vil være en væsentlig øget risiko for alvorlige ulykker.

- Fra det tidspunkt hvor Lynetteløbet er lukket og til kanalen mellem Orientbassinet og Kalkbrænderihavnen etableres, vil der ikke være en sikker vej at komme ind og ud af Københavns Havn nord fra for kajakroere og roere.
  Igen er der en væsentlig øget risiko for alvorlige ulykker.

- Når Nordhavnskanalen er etableret, vil det være farligt for roerne at benytte denne, når de skal øst på langs Amager kyst, da krydset over sejlrenden ved Lynetteholm kun vil kunne lade sig gøre ved yderst gunstige vindforhold.
  Også her vil der være en væsentlig øget risiko for alvorlige ulykker.

Rekreative aspekter

Den Blå Fælledpark og internationalt potentiale

København Havns er en attraktion, der tiltrækker tusindvis af mennesker året rundt.
Det er et rekreativt område, hvor byens borgere udlever deres fritidsinteresser eller blot nyder oasen af fred og frihed i storbyen. Der bliver badet, fisket, sejlet og solbadet.
Desuden afholdes en lang række events og kulturelle aktiviteter sted ved havnen, som er et samlingssted for kreativ udfoldelse, som også appellerer til Københavns mange gæster og herunder også sejlende turister. Blandt andet af den grund er området også at sammenligne med en Blå Fælledpark, der giver byen puls og liv.

Området har potentiale til at blive en international attraktion med et kreativt miljø, sports- og kulturfaciliteter, der vil kunne danne ramme om endog meget store arrangementer.

Danske Tursejlere
- FRITIDSLIV MED PERSPEKTIV
Vesterhavnen 5 • 5800 Nyborg
Tel: +45 7021 4242 • info@dansketursejlere.dk

Flere vandsportsaktiviteter

Derfor bør lovforslaget også indtænke muligheden for, at flere vandsportsaktiviteter kan udfolde sig i området. Der bør være flere muligheder for at anlægge nye lystbådehavne på Lynetteholmens østside. Det bør allerede nu undersøges hvor og hvordan de kan lokaliseres på østsiden af holmen. Når forholdene inde i havnen forringes for så mange sports- og fritidssejlere med projektet, bliver der behov mange nye bådpladser og klubfaciliteter ud mod Øresund. Dertil kommer behovet for bådpladser fra de mange nye beboere.

Der bør tages hensyn til den alvorlige bekymring, som lystbådehavne, sejl- og motorbådsklubber, ro- og kajakklubber har udtrykt ved møder, høring af projektforslaget og senest VVM-høringen. Hensynene til disse grupper, der normalt regnes for et stort aktiv for København, er simpelthen fraværende i lovforslaget. Hensynet til de ni lystbådehavne i Københavns Havn, der mister uhindret adgang til Øresund forbigås, og en klapbro over Margretheholm Lystbådehavn, nævnes kun i forbindelse med, at åbningstider vil By & Havn forhandle. Men reelt indskrænkes lystbådehavnen til en weekend havn.

Miljømæssige aspekter

Anlæggelsen af Lynetteholm skal blandt tilvejebringe arealer til ny byudvikling samt løse behovet for at kunne anbringe, rense og nyttiggøre de meget store forurenede jordmængder fra bygge- og anlægsprojekter i København.

Margretheholm Havn er et kraftcenter, når det handler om fritidsaktiviteter på vandet. I lystbådehavnen er der masser af aktivet af børn, unge og voksne, og en livlig trafik af sejlende gæster/turister, der benytter havnen som base for deres besøg i København. I anlægsprojektet vedrørende Lynetteholm er det planlagt, at jordtransporten til opfyldning af Lynetteholm skal køre over havnen via en ny bro, som forudses åben for havnens brugere i weekender og på hverdage mellem kl. 16.00 og kl. 07.00.

Færdsel til Lynetteholmen bør kunne løses ved tunnel under Margretheholm Havn frem for en klapbro med omfattende arbejdskørsel.

Ud over alle de forhindringer denne transport udgør for de rekreative miljø på Margretheholm Havn, så vil den også afstedkomme store belastninger for det fysiske miljø.

Ifølge de tilgængelige informationer skal jorddepot og opfyldning på Lynetteholm ske med 700 lastbiler hver arbejdsdag gennem 40 år. Det svarer til en lastbil hvert andet minut hver vej ved en 24/7 model. Indskrænkes kørslen til kun i dagtimerne svarer det til en lastbil hvert minut i hver retning. Der bliver trængsel i den københavnske trafik, når så mange tunge lastvogne dagligt skal transportere enorme jordmængder gennem byens gader til Lynetteholmen. Dertil skal lægges de omfangsrige transport af byggematerialer og andre leverancer, der til sammen vil afstedkomme massive støj-, luft- og trængselsproblemer.

Der findes alternative former for jordtransport via vandvejen. På floderne i Holland, Belgien, Tyskland og Frankrig ser man stadig flere eldrevne pramme. Udviklingen er via støtte fra de

Danske Tursejlere
- FRITIDSLIV MED PERSPEKTIV
Vesterhavnen 5 • 5800 Nyborg
Tel: +45 7021 4242 • info@dansketursejlere.dk

respektive lande og EU så fremskreden, at teknologien er at finde i små fragtpramme såvel som store containerskibe.

I London har man i mange erfaringer med at transportere affald i pramme. De erfaringer bruges nu i ”Thames Tidal Tunnel”. Her har man transporteret to millioner tons overskudsjord fra tunnel-udgravningerne væk fra London på pramme, og målinger fra prammenes udledninger viser markante
miljøgevinster i forhold til lastbiltransport. Dertil skal lægges de støj og trængselsgener, som beboere og virksomheder skånes for, da der arbejdes døgnet rundt på projektet. Ligesom løsningen reducerer risikoen for trafikulykker med sårbare trafikanter som cyklister og fodgængere.

Danske Tursejlere er bekymret for at der vælges en traditionel løsning på transportproblematikken. I stedet kunne Danmark agere foregangsland i grøn innovation, og samle visionære ingeniører fra danske værfter med fremsynede planlæggere i bygge- og anlægssektoren for at finde og realisere løsninger, der ikke belaster miljø og mennesker.

Visionære perspektiver

Generelle betragtninger om Forslag til lov om anlæg af Lynetteholm.

Forslaget vil givet løse nogle Københavns behov for klimasikring, jordbortskaffelse, nye boligområder og ny infrastruktur. Men det vil afstedkomme ny problemer og udfordringer, som kan være uoprettelige.

Forslaget tager for lidt hensyn til samspillet mellem rekreative miljøer og fysiske miljøer. Mellem trivsel og trængsel. Mellem sikkerhed og udvikling.
Forslaget mangler en vision for mål, mennesker og miljøer.

I stedte mener Danske Tursejlere, at man bør kigge i retning af det forslag som Foreningen af Lystbådehavne i Danmark har fremlagt og som anbefaler en undersøgelse af en alternativ placering af Lynetteholmen længere ude i Øresund.
Og at fordele og ulemper ved en sådan placering bliver grundigt belyst.

Lynetteholmen er et meget stort projekt som rækker ud i evig fremtid og derfor fortjener projektet efter vor opfattelse et yderst veldokumenteret beslutningsgrundlag.

Med sejlerhilsen
Leif Nielsen

Danske Tursejlere

Lynetteholm.

Høringsindlæg til ”Forslag til lov om anlæg af Lynetteholm” fra Cyklistforbundet Københavns Afdeling.

Svar på indbydelsen til at indsende høringssvar til beslutningen om anlæg af Lynetteholm, som det er beskrevet i lovforslaget .

Vi undrer os især over udsigterne til det anlagte områdes fravær af tilbud om fremkommelighed for cykling, fodgængertrafik eller andre transportformer (bortset fra motortrafik, hvor en forbindelse til Østre Ringvej nævnes flere gange).

Selve lovforslaget rummer store og bekvemme regler for By & Havn I/S i samarbejde med Københavns Kommune om hvilke ansvarsområder og hvilke opgavefordelinger, disse myndigheder tænkes at skulle varetage.

Herunder er det bemærkelsesværdigt, at der på tidlige stadier under anlægsfasen og herefter, skal kunne uddelegeres en stor del af opgaverne til andre operatører – uden beskrivelse af disse operatørers ansvarlighed over for gældende regler om driften af en storby og en hovedstad.

Påtale- og justeringsret over for By & Havn I/S tilfalder – rent juridisk - Københavns Kommune, men uden særligt specifikke juridiske retningslinier for mulighederne for ønsker om ændring af planlagte operationer, når andre operatører er indliciteret i processerne.

Vi bemærker også, at der ikke i beskrivelsen af den påtænkte infrastruktur på – eller til og fra - Lynetteholm nævnes trafikale forhold, der kan muliggøre miljøbevidst transport til og fra de påtænkte bebyggelser eller det påtænkte kystlandskab på Lynetteholms østside. Med et citat fra Holger Bisgaard kan det siges meget kontant og præcist:

Tænk, at politikerne i verdens bedste cykelby har godkendt en principaftale med staten, som ikke indeholder et ord om, hvordan et nyt byområde til 35.000 indbyggere og 35.000 arbejdspladser skal betjenes med cykler, og hvordan man på cykel skal komme fra Lynetteholmen til Nordhavnen uden at passere Indre By? Og det er heller ikke kommet ind i aftalerne efterfølgende.

Som aktive i Cyklistforbundet undrer dette punkt os meget. Der savnes beskrivelser af infrastrukturen på Lynetteholm.

Mere overordnet er vi også bekymrede for, at trafikbelastningen med støj- og støvplager for befolkningen i store dele af Indre By og det nordlige Amager i mange år under anlægsfasen vil være en stærkt generende faktor.

Vi er også imod anlægslovforslaget, fordi tidligere tiders større byggerier langs havnefronterne typisk hidkalder interesse fra kapital-fikserede entreprenører, der lægger vægt på boligarealernes værdi over for mulige købere og lejere, der vil blive inspireret til at anse områderne for ”deres egne”, hvor passage til og fra det omgivende terræn ønskes begrænset mest muligt for ”uvedkommende færdsel”. Ved anlæg af boligområder i både 2150 Nordhavn og 2450 Sydhavn ses der mange eksempler på denne ”privatiserings-praksis”. Det vil – alt andet lige – ikke virke særligt fremmende for mulighederne for færdsel på cykel eller til fods til de attraktive kystområder i planen for det østlige Lynetteholm.

Sammenkædningen af Lynetteholm-planerne med motorvejsforbindelserne via en Østre Ringvej mod Lufthavnen i syd vil desuden efter vores opfattelse snarere øge motortrafikken til Københavns Kommunes områder, end dæmpe den – som påstået i indledningen til lovforslaget. Erfaringer fra andre større vejprojekter viser det modsatte, nemlig en forøgelse af såvel den udenoms- som den gennemkørende trafik.

Venlig hilsen

Flemming Møller

På vegne af

Cyklistforbundet København

11. februar 2021
ANRH
DI-2021-04375

Sendt til arp@trm.dk og trm@trm.dk

Dansk Industri
Confederation of Danish Industry

Høringssvar over forslag til lov om anlæg af Lynetteholmen

DI kvitterer hermed for muligheden for at afgive høringssvar over forslag til lov om anlæg af Lynetteholmen, som er sendt i offentlig høring af Transport- og Boligministeriet fra 15. januar til 14. februar 2021.

DI er grundlæggende positive over for etablering af Lynetteholmen og de muligheder, det giver for København og hovedstadsområdet i form af klimasikring og byudvikling. For at kunne indfri potentialet for nye beboere og arbejdspladser, er ny infrastruktur i form af en ny metrolinje og Østlig Ringvej afgørende vigtige og nødvendige.

Skal Lynetteholmen realiseres og ikke mindst blive en succes, skal de forskellige realiserings- og forudsætningsprojekter derfor belyses grundigt for at afdække de enkelte projekters konsekvenser, men også for at afdække, hvor projekterne overlapper og hvor der er sammenhænge, der skal planlægges for. DI opfordrer derfor til, at der skabes et godt og transparent hjemmelsgrundlag for såvel Lynetteholmen, som for de øvrige projekter. Ikke mindst for at imødegå de spørgsmål og bekymringer som erfaringsmæssigt følger med store udviklings- og anlægsprojekter.

Et anlægsprojekt af en størrelse som Lynetteholmen vil uundgåeligt påvirke de omkringliggende byområder i større eller mindre grad under arbejdet med at etablere øen. Ligeledes kan anlægsprojektets varighed bidrage til, at gener opleves som større og mere indgribende. DI opfordrer til, at der planlægges for at minimere de gener, som må komme i anlægsfasen mest muligt.

Lovforslaget nævner en række miljøforhold, som kan blive påvirket problematisk i projektets anlægs- og driftsfase. Det er angivet, at gældende EU-lovgivning samt nationale miljøkvalitetskriterier forventes overholdt ved projektet med de angive undtagelser - primært støj. Samtidig anviser lovforslaget også, at de sædvanlige klageadgang for den berørte offentlighed afskrives for en lang række lovområder for det omfattede projekt.

Der er ikke anvist en alternativ procedure til at sikre overholdelse af gældende miljøkrav ud over anlæggelse af retssager. Der er henvist til en implementeringsredegørelse for projektet, som dog ikke er en del af det udsendte høringsmateriale. Det er derfor ikke

H. C. Andersens Boulevard 18
1553 København V
Danmark
(+45) 3377 3377
di@di.dk
di.dk
CVR: 16 07 75 93
SAG

muligt direkte at læse, hvordan det sikres, at relevant EU-lovgivning samt nationale miljøkvalitetskrav håndhæves, herunder hvordan forskellige forhold vurderes i sammenhæng, f.eks. miljøforhold og økonomiske vilkår. Det skrives, at projektet samlede prioritet tillægges stor vægt. Det er ikke beskrevet, hvordan denne a priori vægtning vil have betydning for f.eks. en samlet vandplanlægning efter vandrammedirektivet.

Det samlede anlægsprojekt vil medføre en del lastbiltransportarbejde. Det vil kunne påvirke den samlede luftkvalitet i Københavns byområde. Området er underlagt EU's Ambient Air direktivs krav om luftkvalitet i byer. Lovforslagets tekst om luftkvalitet forholder sig ikke til dette direktiv. En samlet overholdelse af direktivet kan medføre stramme krav for andre aktiviteter i byen, som bør opregnes under lovforslagets konsekvensafsnit. Det skal i øvrigt venligt bemærkes, at direktivet forventes foreslået revideret af EU-Kommissionen inden for få år med henblik på at forfølge Zero-Pollutionsstrategien.

Det anbefales, at lovforslaget tilføjes relevant tekst om en transparent metode for ressortministeriets procedurer med tilladelses- og godkendelsessager, opfølgning her på samt hvordan henvendelser fra den berørte offentlighed og virksomheder vil blive behandlet.

./. Endeligt vedlægges kopi af høringssvar til miljøkonsekvensrapporten om etablering af Lynetteholmen fra henholdsvis DI Dansk Byggeri og Brancheforeningen Danske Shipping- og Havnevirksomheder, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har haft i høring fra den 30. november 2020 til den 25. januar 2021.

Heri omtales konsekvenser for den fremtidige sejladssikkerhed i Københavns Havn, alternativer for jordtransport, grænseværdier for modtagelse og konkurrencesituationen med andre projekter.

Med venlig hilsen

Michael Svane
Branchedirektør, DI Transport

Jakob Svane

From: Jakob Svane
Sent: 25. januar 2021 12:40
To: 'vvm@tbst.dk'
Cc: Danske Shipping- og Havnevirksomheder
Subject: Miljøkonsekvenshøring om Lynetteholmen - TS6020102-00024

Til Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen.

Brancheforeningen Danske Shipping- og Havnevirksomheder har enkelte bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten om etablering af Lynetteholmen.

Foreningen er bekendt med høringssvaret fra vort medlem Copenhagen Malmö Port. Vi vil gerne bakke op om dette høringssvar og vil i den forbindelse gerne fremhæve enkelte elementer, som vi finder af særdeles stor vigtighed for foreningens øvrige medlemmer.

Overordnet set bakker vi op om etableringen af Lynetteholmen, som vi finder er et projekt af stor vigtighed.

Der bør dog tages visse forholdsregler for at forbedre den fremtidige sejladssikkerhed i Københavns Havn – og ikke mindst i indsejlingen via Kronløbet – hvor en blanding af erhvervstrafik og lystsejlads mv. vil medføre øget risiko for ulykker. Denne risiko kan dog minimeres betragteligt ved at fastholde Lynetteløbet eller på anden vis etablere en kanal på tværs af Lynetteholmen eller mellem Lynetteholmen og Refshaleøen, som muliggør sejlads med mindre både, kajakker mv. på linje med den kanal, der er planlagt mellem Kalkbrænderihavnen og Orientkaj. Også den sidstnævnte kanal vil vi kraftigt opfordre til bliver etableret – netop af hensyn til den fremtidige sejladssikkerhed. Samtidig kan det overvejes at gøre indsejlingen bredere, især på det smalleste sted, hvor de 185 meter formentlig er et absolut minimum. En bredere indsejling vil være at foretrække ud fra et sejladssikkerhedsmæssigt synspunkt.

Den fremtidige indsejling til Prøvestenens Havn bør også etableres i dialog med erhvervet, så det sikres, at den bliver brugbar for den kommercielle skibstrafik.

Etableringen af arbejdsvejen til Lynetteholmen via Prøvestenen kan give anledning til erstatning af de berørte areallejere, hvilket vi forventer vil ske i det omfang, det er relevant.

I forbindelse med etableringen af Lynetteholmen vil der være megen jordfyldning, hvor der modtages jord fra andre forskellige egne af landet. Desuden vil der også være sandfyldning fra havbunden leveret af sandsugere fra søsiden. Vi vil opfordre til at der ved etableringen af Lynetteholmen benyttes søtransport i videst mulig omfang, for derved at minimere den megen tunge trafik igennem byen. Derved sikres det at jordfyldningen kan ske uafhængigt af trafikale forhold, trængsel og med bedre trafiksikkerhed til følge. Der bør kunne udvikles nogle innovative løsninger, eksempelvis med direkte jordfyldning fra lastbiler til pramme, som drives elektrisk, således at de økonomiske og miljømæssige omkostninger ved søtransporterne af jord minimeres.

Vi står naturligvis til rådighed hvis der måtte være spørgsmål.

Med venlig hilsen

Jakob Svane
Sekretariatschef
Danske Shipping- og Havnevirksomheder
(+45) 3377 3756
(+45) 2334 4358 (Mobil)
Mail: jasv@di.dk
Web: dshv.dk

DANSKE SHIPPING- OG
HAVNEVIRKSOMHEDER

DN København
Formand: Knud Erik Hansen. Telefon: 40404344
Næstformand Ole Damsgaard. Telefon: 50515880
koebenhavn@dn.dk:

Danmarks Naturfredningsforening

Dato: 14. februar 2021

Transport- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

På vegne af Danmarks Naturfredningsforening fremsættes hermed nedenstående indsigelse til Forslag til lov om anlæg af Lynetteholm.

Et Columbusæg som løser alle problemer?

Ifølge lovforslagets indledende bemærkninger skal anlæg af Lynetteholm bidrage til at løse en række udfordringer i hovedstaden. Blandt andet skal projektet skabe plads til deponering af overskudsjord, sikre arealer til flere boliger og virksomheder, øge lønsomheden af og skaffe finansiering til nye transportanlæg og indgå som et led i klimasikringen af København.

Danmarks Naturfredningsforening finder, at det præsenterede projekt langt fra løser de nævnte udfordringer. Tvært imod skaber projektet i sig selv en lang række problemer, som beskrives kort i det følgende:

Det er et demokratisk problem at selve projektideen og mulige alternative løsninger aldrig har været undersøgt og diskuteret offentligt. Beslutning af et så omfattende og et så miljø indgribende projekt ville normalt ske på baggrund af en grundig planlægning både på regionalt og kommunalt niveau og med inddragelse af offentligheden efter planlovens bestemmelser.

Projektet indgår således ikke i den senest revidere regionale plan for hovedstadsområdet, Fingerplan 2019, eller i den senest reviderede kommuneplan for København også fra 2019.

Det er et problem at projektets fulde konsekvenser for klima, natur og miljø ikke er blevet belyst tilstrækkeligt i den foretagne miljøvurdering, og at alternative muligheder ikke har været undersøgt. Ud over at det er problematisk i forhold til beslutningsprocessen er det i modstrid med EU's miljøvurderingsdirektiv.

Det er et problem at de eksisterende ellers oplagte muligheder for at rumme fremtidens byvækst i hovedstadsområdets øvrige kommuner fuldkommen negligeres i argumentationen for projektet.

Det er et problem at den centraliserede byudvikling i sig selv skaber et stort behov for nye store trafikanlæg, som kun delvist kan finansieres af grundsalg på Lynetteholm.

Det er et problem, at beslutningen om Lynetteholm skal tages uden en grundlæggende analyse af behovet for at deponere overskudsjord i fremtiden.

Der savnes her overvejelser i forhold til, at de kendte ressourcer af grus og sand i hovedstadsområdet er yderst begrænsende og kun rækker få årtier med den nuværende byggeaktivitet.

Det er derfor både et nationalt og regionalt mål, at overskudsjord i videst muligt omfang skal genbruges som erstatning for grus og sand.

Det er et problem, at Lynetteholm fremhæves som en nødvendig del af klimasikringen af København mod stormflod fra nord uden at gøre opmærksom på, at der findes langt billigere og mere miljøvenlige løsninger.

Den type klimasikring, som Lynetteholmen kan være en del af, er at etablere en stormflodsbarriere ved den nordlige indsejling til Københavns Havn

Det nævnes ikke, hverken i miljøvurderingen eller i lovforslagets bemærkninger, at en stormflodsbarriere udmærket kan etableres uden at anlægge Lynetteholmen. For eksempel ved at anlægge et dige langs bølgebryderen på begge sider af Tre Kroner Fortet eller en smal tange, fra Lynetten, tværs over Lynetteløbet, kombineret med en barriereport tværs over mundingen til havnen.

Det er et problem, at den valgte løsning udstrækker opfyldningsarealet til dybt vand, som kræver deponering af mest mulig overskudsjord.

Ud over at kunne give By og Havn de størst mulige indtægter for at modtage overskudjorden er det den dårligste tænkelige løsning set i forhold til havmiljøet. Opfyldningen strækker sig så langt mod øst at den ene hovedsejlrende, Kongedybet, totalt blokeres.

Udformningen og placering af Lynetteholmen medfører derfor, at både gennemstrømning og sejlads i Kongedybet bliver blokeret, hvilket har flere alvorlige konsekvenser.

Konsekvenserne for Østersøens miljø er et af disse problemer. Blokeringen af Kongedybet medfører, at der transporters mindre salt vand gennem Øresund til Østersøen. Både miljøvurderingen og lovbemærkningerne underbelyser disse mulige konsekvenser. Det er derfor ikke muligt på baggrund af de gennemførte beregninger at afvise at Lynetteholm vil påvirke Østersøens miljø negativt.

Det er videre et problem at miljøvurderingen underbelyser de negative konsekvenser for Øresunds lavvandede områder med ålegræs, som er en vigtig forudsætning for Øresunds biologiske mangfoldighed og for Øresund som opvækstområde for fisk.

Miljøvurderingen gør heller ikke i tilstrækkeligt grad rede for konsekvenserne for Natura 2000 området ved Saltholm.

Danmarks Naturfredningsforening skal derfor på det kraftigste opfordre Folketinget til inden der træffes beslutning om en anlægslov, at de fulde konsekvenser for hele Lynetteholm projektet undersøges med hensyn til klima, natur og miljø og at mulige alternative løsninger analyseres med hensyn til de formål projektet skal opfylde. En sådan konsekvens analyse og belysning af de mulige alternativer skal selvfølgeligt fremlægges offentligt og allerhelst foregå i regi af de regler og procedurer, som allerede findes i den eksisterende lovgivning.

Såfremt man på baggrund af en sådan proces stadig mener, at Lynetteholm skal anlægges, skal det foreliggende projekt justeres på en sådan måde, at blokeringseffekten i Øresund undgås, og at der tilstræbes en såkaldt nul-løsning på linje med de forudsætninger, som blev besluttet for etablering af Øresundsforbindelsen.

Det skal videre opfordres til, at de modelberegninger der ligger bag miljøvurderingen og ikke mindst tolkningen af dem gennemgås af en uafhængig ekspert.

Endeligt er det et problem at forslaget til anlægslov gennem sine delegationsbestemmelser fritager By og Havn I/S for at skulle søge tilladelse efter en række bestemmelser i blandt andet lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om kystbeskyttelse, lov om miljøbeskyttelse og lov om

naturbeskyttelse. Denne delegation betyder at de lovfæstede klagemuligheder i forhold til disse love sættes ud af kraft. Selskabet bemyndiges videre til uden godkendelse at foretage ændringer og udvidelser af projektet. Endvidere bemyndiges transportministeren til administrativt at godkende ændringer og udvidelser, som kan være til skade for miljø og natur. Disse administrative godkendelser kan ikke ankes.

Danmarks Naturfredningsforening finder, at en så vidtgående bemyndigelse af Udviklingsselskabet By & Havn I/S og transportministeren for dybt bekymrende og uhensigtsmæssig.

DN anbefaler derfor, at bemyndigelsen først overdrages til selskabet, når Lynetteholm projektet har været igennem en for offentligheden åben og transparent optimerings-proces, at bemyndigelsen gøres tidsbegrænset, at de ændringer og udvidelser, som kan besluttes i By og Havns eget regi præciseres og begrænses, at implementering og kontrol sker med fuld offentlig indsigt, og at ændringer, som kan være til skade for natur og miljø først kan godkendes, når offentligheden har været inddraget efter de gældende regler og procedurer med dertil hørende klagemuligheder.

Der henvises i øvrigt til de nedenstående uddybende kommentarer til lovforslaget og til den vedhæftede indsigelse til miljøvurderingsrapporten.

Lovforslaget mangler vigtige forudsætninger

Lovforslaget forudsætter, at der foreligger en godkendt miljøvurdering som fyldestgørende gør rede for anlæggets mulige miljømæssige påvirkninger. Dette er efter Danmarks Naturfredningsforenings opfattelse ikke tilfældet.

For det første omfatter den foreliggende miljøvurdering ikke det fulde Lynetteholm projekt, sådan som det for eksempel er beskrevet i regeringens udspil Danmarks hovedstad - Initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet fra 2018. Heraf fremgår det, at Lynetteholmen er et projekt der har til formål at udvikle en ny bydel, udvide metroen med højbanestationer, stormflodssikre København mod nord, øge byens rekreative arealer og indgå i en østlig Ringvej øst om København. Projektet er dermed kendt og defineret, og jordopfyld og kystsikring udgør kun projektets begyndelse.

Den foretagne partielle miljøvurdering er dermed ikke overensstemmelse med EU's miljøvurderingsdirektiv. EU Domstolen har ved flere principielle afgørelser slået fast, at alle sandsynlige påvirkninger af miljøet skal undersøges så tidligt som muligt i planlægnings- og beslutningsprocessen inden man låser sig fast til en bestemt løsning.

For det andet er den foreliggende miljøvurdering efter Danmarks Naturfredningsforenings opfattelse ikke fyldestgørende for den del af Lynetteholm projektet, som rapporten faktisk omfatter. Nogle af de væsentlige mangler er følgende:

Rapporten gør ikke fyldestgørende rede for mulige alternative løsninger. Det gælder for eksempel for deponering af overskudsjord. Rapporten underbelyser og bagatelliserer de mulige konsekvenser af at blokere Kongedybet for vandgennemstrømning og dermed den mulige negative indvirkning projektet kan få for Østersøens miljø. Rapporten belyser ikke i tilstrækkelig grad den mulige effekt, som sedimentspredning fra anlægsprojektet kan få for Øresunds ålegræsgroende områder, og dermed et livsvigtigt element i Øresunds samlede miljø. Den gennemførte væsentlighedsvurdering i forhold til Natura 2000 området ved Saltholm er ikke tilstrækkelig til at kunne afvise, at anlæg af Lynetteholm vil have en negativ påvirkning af Natura 2000 området. Miljøvurderingsrapporten er endvidere mangelfuld i forhold til vurdering af den mulige påvirkning af bilag IV arter på land. Ligesom den foretagne vurdering af den visuelle påvirkning af Lynetteholm er mangelfuld.

En supplerende miljøvurdering af uddybning of klapning fravælger at vurdere de mulige miljømæssige konsekvenser af uddybningen af sejlrenderne ind til Levantkajen og Prøvestenen med den begrundelse at man ikke forventer at de mulige konsekvenser får væsentlige indvirkninger på miljøet. Der argumenters med at der er tale om begrænsede mængder der skal optages, samt at uddybningen foretages over en begrænset tidsperiode. Der foretages heller ikke en væsentlighedsvurdering i forhold til Natura 2000 området ved Saltholm. DN er uenig i denne vurdering.

Projektet bør derfor efter Danmarks Naturfredningsforening sættes på holdt indtil der foreligger en fuldstændig redegørelse for projektets samlede miljømæssige konsekvenser, og de foreliggende miljøkonsekvensrapporter er suppleret på de ovenfor anførte punkter.

Der henvises i øvrigt til Danmarks Naturfredningsforenings indsigelser til miljøvurderingsrapporterne.

Specifikke kommentarer til bemyndigelsen af Udviklingsselskabet By & Havn I/S og transportministeren

Loven bemyndiger Udviklingsselskabet By og Havn I/S til at gennemføre projektet i overensstemmelse med lovforslagets § 1, med henvisning til lovens kortbilag 1-3, projektbeskrivelsen i lovforslaget, miljøkonsekvensrapporten samt en endnu ikke offentliggjort implementeringsredegørelse.

Det betyder realisering af projektet ikke kræver dispensation eller tilladelse efter blandt andet vigtige bestemmelser i lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om kystbeskyttelse m.v., lov om miljøbeskyttelse, lov om forurenet jord, lov om råstoffer og lov om naturbeskyttelse samt bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter. Reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning og kapitel 8 og 8 a i museumslov finder heller ikke anvendelse ved gennemførelse af anlægsprojektet.

Denne fritagelse gælder også ændringer og udvidelser af anlægsprojektet.

Videre bemyndiges transportministeren i henhold til §6 til at kunne fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsens, regionens eller en statslig myndigheds afgørelse om udførelse af anlægsprojektet, som træffes efter byggeloven, lov om kystbeskyttelse m.v., lov om naturbeskyttelse, lov om vandforsyning m.v., lov om miljøbeskyttelse, lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om råstoffer, lov om forurenet jord eller lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer eller regler udstedt i medfør af disse love, midlertidigt ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Transportministeren gives videre mulighed for administrativt at godkende ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet. Disse afgørelser kan heller ikke påklages til anden myndighed.

Danmarks Naturfredningsforening finder, at en så vidtgående bemyndigelse af transportminister og Udviklingsselskabet By & Havn I/S for dybt bekymrende og uhensigtsmæssig.

En vis bemyndigelse og fjernelse af klageadgang kan være egnet til store men meget veldefinerede projekter, hvor de miljømæssige konsekvenser er velbelyste, hvor eventuelle konflikter i forhold til eksisterende lovgivning er begrænsede, og hvor anlægsperioden er relativt kort, som det for eksempel kendes ved store vejprojekter.

Lynetteholm er langt fra defineret i sin endelige form og er langt fra et anlægsprojekt i traditionel form. For eksempel er der en række uafklarede spørgsmål i forhold til stabilitet af kystlinje, funktionalitet i forhold til klimasikring og mulig negativ indvirkning på havmiljø og Natura

2000 områder. Der vil dermed være mange potentielle konflikter under implementering af projektet i forhold til den gældende lovgivning.

Hvis man ønsker at gennemføre projektet i sin nuværende form, må det som minimum igennem en optimeringsproces. En proces, hvor den bedst mulige klimasikring opnås samtidig med, at den mulige påvirkning af havmiljøet og miljøgener på land minimeres. Denne proces må ske i fuld offentlighed med de ankemuligheder, som den eksisterede lovgivning giver.

Lynetteholm er ikke noget traditionelt anlægsprojekt, men et projekt med betydelige kommercielle interesser og som sammen med Refshaleøen skal ende med at blive en ny by med 50.000 indbyggere og 30.000 arbejdspladser.

Lynetteholm, som jorddepot, er ikke et tidsbegrænset projekt i og med projektet strækker sig over 30 år eller måske 10 eller 20 år mere afhængigt af den mængde overskudsjord der er til rådighed. Dette er en meget lang periode at sætte almindelige procedurer og regler for påklage ud af kraft. Dette begrundes med, at man vil opnå nogle administrativt enkle sagsgange for By og Havn. Herudover begrænses offentlighedens indsigt i projektets gennemførelse væsentligt i og med, at den omfattende bemyndigelse gives til et selskab og ikke som ved traditionelle anlægsprojekter til en offentlig myndighed.

Den lange of usikre tidshorisont giver efter DNs opfattelse alt for rigide rammer for fremtidens klima-, miljø- og naturpolitik herunder hensynet til de igangværende bestræbelser for at gøre Øresund til nationalt og internationalt marint beskyttelsesområde. DN frygter helt konkret, at nogle af de ændringer og udvidelser, som der administrativt kan gives tilladelse til med det foreliggende forslag, kan blive uhensigtsmæssige hindringer for fremtidens nationale implementering af Vandrammedirektivet og Havstrategidirektivet.

Det skal videre påpeges, at Udviklingsselskabet By og Havn I/S har store økonomiske interesser forbundet med projektet, først som jorddepot og senere som byudviklingsområde. Selvom bemyndigelsen i princippet pålægger selskabet at varetage de samme hensyn som den eksisterende lovgivning skal varetage, fjerner man offentlighedens indsigt i, og mulige kontrol af, om dette sker. Det kan videre argumenteres, at hensynet til for eksempel klima og havmiljø har en sekundær vægt i forhold til selskabets driftsmæssige og økonomiske interesser. Hensynet til klima, miljø og natur bringes på den måde i et ikke proportionalt forhold til klare økonomiske interesser.

Endeligt skal det påpeges, at transportministeren som gives administrativ bemyndigelse til at tillade ændringer og udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet ikke formodes at have den nødvendige faglige tyngde til at kunne varetage de klima-, miljø- og naturmæssige interesser fyldestgørende. Selvom andre statslige styrelser inddrages i denne proces er det transportministeren som træffer den endelige beslutning. Derfor og på grund af de mange uafklarede forhold, som nævnes ovenfor, er det vigtigt at opretholde offentlighedens mulighed for indsigt og klage.

DN skal på den baggrund anbefale at bemyndigelsen først overdrages til selskabet, når Lynetteholm projektet har været igennem en for offentligheden åben og transparent optimeringsproces, at bemyndigelsen gøres tidsbegrænset til for eksempel 5 år, at de ændringer og udvidelser, som kan besluttes i By og Havns eget regi præciseres og begrænses, at implementeringen og kontrollen med anlægsprocessen sker med fuld offentlig indsigt, og at ændringer, som kan være til skade for natur og miljø først kan godkendes, når offentligheden har været inddraget efter de gældende regler og procedurer samtidig med at klagemulighederne opretholdes.

Specifikke kommentarer til lovforslagets bemærkninger om Lynetteholms påvirkning af vandgennemstrømningen i Øresund

I lovbemærkningerne, side 45 nævnes, at "Lynetteholms påvirkning af vandstrømningen kan have indflydelse på vandskifte ind og ud af Østersøen. Samlet set er den dynamiske gennemstrømning gennem Øresund marginalt reduceret med mellem 0,09 % og 0,16 %, hvilket er mindre end usikkerheden på kompensationen for Øresundsbroen".

DN er uenig med denne tolkning af de modelberegninger der er lavet i tilknytning til miljøvurderingen. De nævnte tal er taget ud af en større sammenhæng og giver ikke et fyldestgørende billede.

For det første er der bemærkningerne om beregningsusikkerheden: Beregningsusikkerheden på de numeriske modeller, der er benyttet, er af størrelsesordenen ± 0,25%. Argumentationen med, at den beregnede reduktion i gennemstrømningen er mindre end usikkerheden er ikke en rimelig og seriøs måde at argumentere på!

Selv med usikkerheden bør man tilstræbe en udformning, som beregningsmæssigt giver en nulløsning, som så er bestemt med en usikkerhed på ± 0,25%.

Projektets reduktion betyder en retningsbestemt forringelse af gennemstrømningen, så det at størrelsesordenen ligger indenfor usikkerheden ændrer ikke ved at der er tale om en de facto forringelse. Ved anlæg af Øresundsforbindelsen blev der foretaget kompensationsafgravninger som sikrede at man opnåede en reduktion i gennemstrømningen i Øresund på 0,0%. Ovenstående formulering vedrørende beregningsusikkerheden i lovbemærkninger må derfor siges at være misvisende.

De forventede klimaforandringer medfører et voksende iltforbrug i Østersøens bundvand. Netop denne bundvandmasses iltindhold er helt afhængig af tilførslen af iltrigt bundvand gennem Øresund. En forringelse af den dybe indstrømning gennem Øresund gør derfor klimaeffekten i Østersøen større.

I miljøvurderingen argumenteres yderligere med, at havspejlsstigningerne, som er forudset som en konsekvens af klimaændringerne, efter ca. 10 år vil reducere den beregnede gennemstrømningsreduktion til nul. For saltreduktionen nævens i Dansk Hydraulisk Instituts baggrundsrapport side 10, at der skal 25 års havspejlsstigning til for at udligne den formindskede salttransport. Men gennemstrømning og saltbalance vil stadig være henholdsvis 0,25% og 0,21% mindre end hvis Lynetteholmen ikke var anlagt!

For det andet bemærkningerne om reduktionens størrelse: Lovbemærkningers konkrete henvisning til, at gennemstrømningen reduceres marginalt med mellem 0,09% og 0,16% er taget ud af en større sammenhæng og giver ikke i sig selv noget dækkende billede af blokeringen.

I Dansk Hydraulisk Instituts rapport, som danner grundlag for miljøvurderingen, opererer man med 3 forskellige begreber for blokeringen af gennemstrømningen, nemlig:

1: Ændring i årsmidlet vandføring, jævnfør tabel 6-3 og 6-4. Her anføres ændringer på 0,186% og 0,244% for henholdsvis alternativ 1 og 2 (Lynetteholm uden og med kystlandskab).

2: Ændring i nettovandføringen, jævnfør tabel 6-6 og 6-7. Her anføres ændringer på 0,09% og 0,16% for alternativ 1 og 2, som svarer til de tal der er anført på side 45 i lovbemærkningerne.

3: Ændring i blokeringseffekten for vandføringen, jævnfør tabel 6-7 og 6-8. Her anføres ændringer på 0,18% til 0,20% og 0,23% til 0,25% for alternativ 1 og 2.

Det er disse sidstnævnte blokeringsprocenter, som skal være nul for at opnå den såkaldte nulløsning.

Det er således disse tal der bør refereres til i bemærkningerne til anlægsloven.

DN skal i øvrigt opfordre til at man ligesom ved projektering af Øresundsforbindelsen lader en uvildig ekspert gennemgå Dansk Hydraulisk Instituts beregninger og ikke mindst fortolkningen af dem inden man går videre med en optimering af projektet.

DN skal slutteligt gøres opmærksom på, at Danmark med sin underskrift af Helsinki Konventionen (HELCOM) har forpligtiget sig til at arbejde for en forbedring af Østersøens miljø og at gøre dette i tæt samarbejde med de øvrige østersølande. En vedtagelse af anlægsloven for Lynetteholm uden tilstrækkeligt at sikre at projektet ikke er til skade for Østersøens miljø, og uden at inddrage i øvrige Østersølande i denne vurdering må anses at være i konflikt med Helsinki Konventionen.

I øvrigt henvises til vedhæftede bilag, Danmarks Naturfredningsforenings indsigelse til miljøvurderingen af Lynetteholm.

Kontakt vedrørende ovenstående bemærkninger

Ole Damsgaard
Næstformand DN København
50515880
ole.damsgaard@outlook.dk

DN København
Formand: Knud Erik Hansen/ næstformand Ole Damsgaard,
Telefon: 40404344/ 50515880, koebenhavn@dn.dk:

Danmarks Naturfredningsforening

Dato: 25. januar 2021

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Indsigelse til Miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholm.

SAMMENFATNING

Danmarks Naturfredningsforening skal hermed gøre indsigelse i forhold til følgende punkter:

- **Den foreliggende miljøvurdering omfatter kun en del af det samlede Lynetteholm projekt. Det er efter DNs opfattelse ikke i overensstemmelse med EU's miljøvurderingsdirektiv.**

- DN forudsætter derfor, at den foreliggende vurdering suppleres med de øvrige projekt elementer og i den detaljeringsgrad de nu foreligger sådan, at det bliver muligt få et billede at den samlede sandsynlige miljøpåvirkning af projektet

- **Der gøres ikke tilstrækkeligt rede for mulige alternativer med hensyn til klimasikring, byudvikling og muligheder og behov for deponering af overskudsjord**.

- DN forudsætter, at det foreliggende materiale suppleres, så de reelle alternative muligheder belyses og den optimale løsning kan vælges.

- Konklusioner vedrørende projektets indvirkning på vandgennemstrømning og salttransport gennem Øresund bygger på et ikke tilstrækkeligt grundlag

- DN forudsætter, at der sikres en nul-løsning i forhold til vandgennemstrømning og salttransport og at de foretagne modelberegninger vurderes af en uvildig ekspert.

- DN forudsætter videre at der foretages en optimering af Lynetteholms størrelse, udformning og placering, så havmiljø og klimasikring vægtes på lige fod med andre hensyn.

- **Vurderingen af den samlede negative indvirkning på Øresunds system af lavvandede ålegræspotentielle områder er mangelfuld.**

DN forudsætter, at miljøvurderinger suppleres på dette punkt og i denne vurdering inddrager samtlige større igangværende og planlagte projekter i Øresund.

DN forudsætter videre, at der gøres en større teknisk indsats for at mindske spredningen af sedimenter og forurenende stoffer fra anlægsprojektet.

- **Vurdering med hensyn til bilag IV arter er mangelfuld og opfylder ikke lovgivningens krav**.

DN forudsætter, at miljøvurderingen suppleres på dette punkt.

- **Væsentlighedsvurderingen i forhold til Natura 2000 området ved Saltholm er ikke tilstrækkelig i forhold til projektets mulige negative påvirkning.**

DN forudsætter, at miljøvurderingen suppleres i forhold til den mulige indvirkning på de lavvandede områder ved Saltholm og foreslår, at der udarbejdes et overvågningsprogram som blandt andet omfatter de ålegræsgroende områders tilstand i den centrale del af Øresund.

- **Vurderingen af klimabelastningen og sammenligningen med den globale klimabelastning er ikke relevant og er misvisende.**

DN forudsætter. at der foretages en vurdering af det samlede projekts klimabelastning, ikke kun, jorddepotet, og at denne belastning relateres til Københavns klimamål.

Ud over disse indsigelser foreslår DN:

- at der foretages en revidering af den østlige perimeterudstrækning sådan, at den får en mere realistisk udformning i forhold til strøm og herskende bølgeretninger,

- at det eksisterende informationsmateriale indtil videre forsynes med et forbehold, som gør opmærksom på at illustrationerne ikke viser den endelige udformning,

- at det forurenede vand fra jorddepotet renses inden det ledes ud i Øresund,

- at man ser nærmere på hollandske erfaringer med støjsvage nedramningssystemer,

- at den foreliggende miljøvurdering suppleres med illustrationer af hvordan bebyggelse af Lynetteholm påvirker den visuelle oplevelse,

- at denne supplerende analyse i det mindste omfatter de samme fotostandpunkter, som den nuværende miljøvurdering

- at der gennemføres et nyt sæt trafik- og støjberegninger, som medtager den trafikvækst der sker under hele anlægsperioden.

UDDYBNING AF DNs INDSIGELSE OG FORSLAG

Opdeling af miljøvurderingen

I regeringens udspil Danmarks hovedstad - Initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet fra 2019 fremgår det, at Lynetteholmen er et projekt der har til formål at udvikle en ny bydel med flere boliger, udvide metroen med højbanestationer, stormflodssikre København mod nord, øge byens rekreative arealer og indgå i en østlig Ringvej øst om København. Lynetteholm skal desuden ses i tæt sammenhæng med den ønskede byudvikling på Nordøstamager. Projektet er dermed kendt og defineret, og jordopfyld og kystsikring udgør kun projektets begyndelse.

Danmark har tidligere modtaget en åbningsskrivelse fra kommissionen (SG-Greffe (2005)D/201308) i sag 2003/4433 modtaget d. 22. marts 2005), hvor det blev slået fast, at der ikke i forhold EUs miljøvurderingsdirektiv gives mulighed for at udskyde vurderingen af en del af miljøvirkningerne til senere tilladelser, og at alle sandsynlige miljøvirkninger af et givet projekt skal vurderes, inden der gives tilladelse hertil. Danmark har i svaret til kommissionen erklærer sig enig i Kommissionens generelle fortolkning af direktivet.

I den foreliggende miljøvurdering indgår alene jordopfyld og delvist kystsikring, mens miljøvurdering af de øvrige dele af projektet udskydes til senere. Denne opdeling af et samlet pro-

jekt er i modstrid med EU's miljøvurderingsdirektiv og med de tilkendegivelser den danske stat tidligere har udmeldt til EU-kommissionen.

På informationsmøder, som har været afholdt om den foreliggende miljøvurdering, har repræsentanter for By og Havn argumenteret med at de øvrige dele af projektet endnu ikke er politisk vedtaget og dermed ikke er omfattet af miljøvurderingspligten. Endvidere nævnes i miljøvurderingen på side 102, at de øvrige delprojekter endnu ikke er konkrete nok.

DN er uenig med denne fortolkning i og med, at der er indgået en principaftale mellem regeringen og Københavns Kommune om etablering af Lynetteholm som et byudviklingsprojekt.

De øvrige delprojekter skal i følge miljøvurderingsdirektivet medtages i den detaljeringsgrad de forefindes på nuværende tidspunkt. I efteråret 2020 blev offentliggjort et omfattende materiale vedrørende forundersøgelser for en østlig ringvej og til nye metrolinjer med tilhørende trafikprognoser mv. Dette materiale havde været muligt at inddrage i den gennemførte miljøvurdering. Det havde ligeledes været muligt at vurdere miljøpåvirkningen af en by det pågældende sted med 35.000 indbyggere og 35.000 arbejdspladser på selve Lynetteholm og 15.000 boliger og 15.000 arbejdspladser på Refshaleøen, som i nu det foreliggende forslag bygges sammen med Lynetteholm.

En miljøvurdering som omfatter et stort og kompliceret projekt hvor de enkelte delelementer har forskellig detaljeringsgrad og befinder sig forskellige steder i en beslutningsproces kan så suppleres efterhånden, som de enkelte elementer besluttes i endelig form.

Den foreliggende miljøvurdering fremlægger ikke et samlet billede af de sandsynlige miljømæssige konsekvenser. Folketinget skal i dette forår tage beslutning til anlægsloven på et ufuldstændigt og delvist misvisende grundlag. Dette er problematisk.

Ud over ikke at overholde EU lovgivningen og ud over at Folketinget skal træffe beslutning på et ufuldstændigt grundlag, fraskriver man endvidere muligheden for en åben og demokratisk debat om det samlede projekt Lynetteholm. Jorddepotet tjener med dets størrelse og placering i sig selv ikke noget formål uden, at de øvrige elementer, byudvikling, trafikanlæg, sluseporte med videre etableres.

DN forudsætter, at inden der træffes beslutning om projektet, at den forelagte miljøvurdering suppleres med alle dele af det samlede projekt og dermed bringes i overensstemmelse med EU's miljøvurderingsdirektiv.

Alternativer

Referencescenarie/ 0-alternativ
I referencescenariet etableres Lynetteholm ikke. Det betyder i henhold til miljøvurderingen, at
- Klimasikring af København mod nord skal foretages på anden vis
- Byudvikling skal ske andre steder i København
- Der skal findes andre måder at disponere overskudsjorden fra Storkøbenhavn på og at
- Lynetteholm ikke kan bidrage til udbygning af infrastruktur

Klimasikring
I miljøvurderingen nævnes, at hvis Lynetteholm ikke etableres skal København klimasikres fra nord på anden måde.

Den type klimasikring, som Lynetteholmen kan være en del af, er at etablere en stormflodsbarriere ved den nordlige indsejling til Københavns Havn, sammen med en barriereport på tværs af mundingen til havnen. Men denne stormflodsbarriere er slet ikke vurderet i den foreliggende miljøvurdering.

Der nævnes heller ikke, at en sådan stormflodsbarriere udmærket kan etableres uden at anlægge Lynetteholmen. For eksempel ved at anlægge et dige langs bølgebryderen på begge sider af Tre Kroner Fortet eller en smal tange, fra Lynetten, tværs over Lynetteløbet, til hovedindsejlingen, kombineret med en barriereport tværs over mundingen til havnen.

En sådan løsning vil koste en brøkdel af Lynetteholm-løsningen og samtidigt været et langt mere skånsomt indgreb i det marine miljø.

Byudvikling andre steder i København

I miljøvurderingen refereres der til befolkningsudviklingen i Københavns kommune de sidste ti år. Hvis den udvikling fortsætter med samme styrke, skal der i 2031 være plads til 725.000 indbyggere indenfor kommunegrænsen.

Der gøres i miljøvurderingen ingen overvejelser, om den forventede befolkningsudvikling er realistisk eller om udviklingen kunne finde sted andre steder i Storkøbenhavn eller i den øvrige del af Hovedstadsregionen.

Københavns kommune har siden 2017 oplevet en negativ nettotilflytning. Det vil sige der flytter flere fra end til kommunen. Befolkningsudviklingen er dermed først og fremmest drevet af de mange der fødes i København. Lægges så dertil, at København historisk set i vækstperioder ofte har oplevet en forstærket fraflytning, synes den prognose som bruges som grundlag for beslutning om Lynetteholm at være mangelfuld og direkte misvisende.

Ses der på byggemulighederne udenfor Københavns kommune findes der gode muligheder for byudvikling og byomdannelse langs den letbane langs Ring 3, som det er besluttet et anlægge. Herudover findes der meget store byudviklingsmuligheder i den øvrige Hovedstadsregion.

Der findes med andre ord alternativer byudviklingsmæssigt lige uden for kommunegrænsen og i den øvrige del af regionen hvis Lynetteholm ikke etableres.

Overskudsjord skal anvises til andre miljøgodkendte anlæg

I miljøvurderingen nævnes at de største anlæg til modtagelse af jord på Sjælland er tæt på at være opfyldt. Der er ifølge miljøvurderingen ikke kendskab til andre større miljøgodkendte projekter på Sjælland, som vil kunne modtage jorden fra Københavnsområdet.

I denne vurdering gøres der ingen overvejelser over konsekvenserne af, at de kendte ressourcer af grus og sand i Hovedstadsregionen er yderst begrænsende og kun rækker få årtier ud i fremtiden. Derfor er det et både nationalt og regionalt mål, at overskudsjord i fremtiden i videst muligt omfang skal genbruges som erstatning for grus og sand. Herunder til det stigende behov for at klimasikre mod højere vandstand for eksempel med nye og forhøjede diger både i og uden for Hovedstadsregionen.

Et andet spørgsmål er behovet for overskudsjord til de ni øer, som Hvidovre Kommune har planer om at etablere ud for Avedøres Holme. Disse øer skal opbygges af overskudsjord fra det samme opland som skal betjenes af Lynetteholm depotet. Vil der være tilstrækkelige mængder overskudsjord til rådighed til begge projekter, samtidigt med at overskudsjord i fremtiden i større omfang skal anvendes som erstatning for grus og sand?

Endeligt er Lynetteholm-jorddepotet afhængigt af at anlægs- og byggeaktiviteten i København forsætter på samme niveau som de seneste 10 – 20 år. Bygge- og anlægsvirksomheden afhænger af den økonomiske- og regionale udvikling. Er det realistisk, at den vækst som København har oplevet de sidste 20 år, forsætter de næste 30 år? Og hvor skal byggeaktiviteten i givet fald foregå, nu hvor de fleste større gamle industri- og havneområder er omdannet til ny by?

Miljøvurderingen burde derfor som en del af 0-alternativet have overvejet konsekvenserne for det forventede større genbrug af overskudsjord fra bygge- og anlægsprojekter, konsekvenser-

ne af, at der samtidigt er planer om at anlægge en række holme i Hvidovre kommune, og endeligt konsekvenserne af, at mængden af overskudsjord til rådighed for Lynetteholm afhænger af bygge- og anlægsaktiviteterne i Hovedstadsregionen.

Lynetteholm kan ikke bidrage til udbygning af infrastruktur
Ifølge miljøvurderingen vil indtægterne fra byudviklingen af Lynetteholm kunne bidrage til at finansiere Østlig Ringvej og metrobetjening af halvøen. Men der gøres ikke opmærksom at denne mulige finansiering afhænger af, at der fortsat vil være tilstrækkeligt overskudsjord til at etablere en ø på 3 kvadratkilometer samtidigt med, at det forudsættes at stort set hele byvæksten i Hovedstadsregionen de næste 30 år skal finde sted i Københavns kommune. Hvilket er højst usikkert for ikke at sige en meget urealistisk forudsætning for en så stor samfundsmæssig investering og et så miljømæssigt omfattende indgreb.

Gennemførte projekttilpasninger/Alternativ udformning af Lynetteholm
Under projekteringen og miljøvurderingen af Lynetteholm er der sket flere projekttilpasninger. Blandt andet er arealet øget betydeligt fra 1,9 til 2,8 kvadratkilometer og øen er trukket længere væk fra Trekroner og kommer derved til at blokere Kongedybet for gennemstrømning af vand.

Der savnes i miljøvurderingen en redegørelse for, hvorfor Lynetteholmen har fået den udformning, som ligger til grund for den endelige udformning. Det fremgår af tidligere oplysninger på By & Havns hjemmeside og oplysninger givet på borgermøder, at den overordnede udformning af Lynetteholmens er skabt ved et indre og ydre cirkelslag, som udgør områdets begrænsninger imod vest og imod øst, samt en stort set retlinet afgrænsning mod nord.

En sådan udformning af et projektområde tager ikke tilstrækkeligt hensyn til miljøforholdene i området. Der er med andre ord ikke fortaget en miljøoptimering i udformningen af Lynetteholm, hvilket betyder at øen totalt blokerer for Kongedybet, med betydelig påvirkning af miljøet som følge.

Ligeledes savner man i miljøvurderingen en redegørelse for, hvorfor man lige er havnet på den størrelse af projektet som er lagt til grund for miljøundersøgelsen. Ved udvikling af et sådant projekt bør samfundsmæssige, miljømæssige og økonomiske hensyn analysers med henblik på at opnå en optimal udformning og størrelse af projektet.

Frem for at søge at etablere et byudviklingsareal billigst muligt med mindst mulige miljømæssige konsekvenser er resultatet det omvendte. I og med at opfyldningsarealet udstrækkes til dybt vand kræves der deponering af mest mulig overskudsjord. Dette er uheldigt da opfyldning på dybt vand har de største miljømæssige virkninger på gennemstrømningen i Øresund, således strækker opfyldning sig så langt imod øst at den ene hovedsejlrende, og strømrende, Kongedybet, totalt blokeres af opfyldningen. Dette er ikke diskuteret i tilstrækkeligt omfang i miljøvurderingen. Miljøvurderingen bør herudover tydeligt grafisk vise omridset af Lynetteholmen på et søkort, således at det tydeligt fremgår hvor omfattende og indgribende den foreslåede udformning er.

Udformningen af Lynetteholmen medfører, at både sejlads i Kongedybet og gennemstrømningen i Kongedybet, bliver blokeret, hvilket fører til flere alvorlige forhold:

Der opstår områder med stærkt øgede strømhastigheder ud for den østlige perimeter

Kongedybet er normalt den foretrukne sejladsrute for lystbåde. Denne blokeres nu totalt og lystbådene er forvist til en lavere sejlrute på kanten af Middelgrunden, netop der hvor der opstår øgede strømhastigheder, eller til Hollænderdybet, som hovedsagelig benyttes af erhvervstrafikken.

Den foreliggende miljøvurdering kan dermed siges af være både mangelfuld of misvisende med hensyn til vurdering af rimelige og realistiske alternativer i forhold til øens udformning og

placering. Sat på spidsen, har man valgt det mest uegnede projekt i forhold til de mål man angiveligt ønsker at forfølge.

DN forudsætter, at den foreliggende miljøvurdering suppleres med hensyn til alternativer i forhold til de ovennævnte punkter, sådan at der bliver mulighed for at vælge den mest egnede løsning på de problemer og behov man ønsker at opfylde.

Havmiljø

Hydrografi

Gennemstrømningen af relativt salt havvand fra Kattegat/Nordsøen til Østersøen forgår langs bunden af Øresund via en række dybe render. Etablering af Lynetteholm vil blokere en af disse render, Kongeløbet. Det betyder at salt bundvand presses op til overfladen allerede ved København Havn frem for længere mod syd i Østersøen.

Blokeringen af Kongedybet medfører en overordnet reduktion i gennemstrømningen i Øresund på 0,25%. Herudover resulterer blokeringen i, at salttransporten gennem Øresund reduceres med 0,21 – 0,23%. De to forhold tilsammen kan få en fatal indflydelse på den meget følsomme saltbalance i Østersøen.

Sammenlignes med etableringen af Øresundsforbindelsen var det et internationalt krav, at anlægget ikke måtte reducere gennemstrømningen, den såkaldte nulløsning. Der blev i forbindelse med udformningen af Øresundsforbindelsen foretaget kompensationsafgravninger på ca. 6 mio. m3 havbund, til en pris af ca. 2 mia. kroner, for at overholde kravet om nulløsningen.

Derfor er planerne om anlægning af Lynetteholmen tværs over Kongedybet en hån imod bestræbelserne på at gøre Øresund til marin nationalpark med den højeste beskyttelse som Unesco biosfæreområde. Man har end ikke forsøgt at beregne alternative udformningers blokering med henblik på at opnå en minimal og acceptabel gennemstrømningsreduktion.

Det er anført at beregningsusikkerheden på de numeriske modeller, der er benyttet til beregningerne, er af størrelsesordenen ± 0,25%, og at den beregnede reduktion i gennemstrømningen derfor er indenfor usikkerheden. Dette er ikke en rimelig måde at argumentere på, selv med usikkerheden bør man tilstræbe en udformning, som beregningsmæssigt giver en nulløsning, som så er bestemt med en usikkerhed på ± 0,25%. Projektets reduktion betyder nemlig en retningsbestemt forringelse af gennemstrømningen, så det at størrelsesordenen ligger indenfor usikkerheden ændrer ikke ved at der er tale om en de facto forringelse. Ved anlæg af Øresundsforbindelsen blev der foretaget kompensationsafgravninger som sikrede at man opnåede en reduktion i gennemstrømningen i Øresund på 0,0%.

Klimaforandringernes forventede virkning på Østersøen er bl.a. at der forventes et større iltforbrug i Østersøens bundvand. Netop denne bundvandmasses iltindhold er helt afhængig af tilførslen af iltrigt bundvand gennem Øresund. En forringelse af den dybe indstrømning gennem Øresund gør derfor klimaeffekten større.

Miljøvurderingen nævner, at havspejlsstigningerne, som er forudset som en konsekvens af klimaændringerne, efter ca. 10 år vil reducere den beregnede gennemstrømningsreduktion til nul. For saltreduktionen nævens i baggrundsrapporten side 10, at der skal 25 års havspejlsstigning til for at udligne den formindskede salttransport. Men gennemstrømning og saltbalance vil stadig være henholdsvis 0,25% og 0,21% mindre end hvis Lynetteholmen ikke var anlagt. Denne sammenligning er således misvisende.

Og der kan spørges, hvad vil der ske med Østersøen indtil vandgennemstrømning og saltbalance er helt eller delvist udlignet efter henholdsvis 10 og 25 år?

Lynetteholms mulige påvirkning af havmiljøet i Østersøen er et internationalt anliggende og det er et problem, at de konsulenter og eksperter der har foretaget beregningerne i forhold vandgennemstrømning og salttransport er købt og betalt af bygherre og dermed ikke kan betragtes uvildige og uafhængige. Danmark bør derfor som Østersøland vise sit ansvar og lade en uafhængig for eksempel svensk myndighed eller ekspert foretage de nødvendige kontrolberegninger.

På den baggrund må det konkluderes, at miljøvurderingen er mangelfuld i forhold til de sandsynlige konsekvenser for Østersøen og skal suppleres af en uvildig vurdering inden der gås videre i beslutningsprocessen.

DN skal videre opfordre til, at Lynetteholms ydre perimeter, størrelse og placering tilpasses så reduktionen af vandgennemstrømningen i Øresund bliver nul, og at der gennemføres en række nye modelberegninger som dokumenterer dette.

Kystmorfologi, etablering af ny natur og rekreative arealer

I miljøvurderingens kapitel 11 konkluderes at den sandsynlige påvirkning af eksisterende sandstrande nord og syd for Lynetteholm er ubetydelig. Der foretages imidlertid ingen vurdering af den nye kystlinjes stabilitet og dermed realismen i det nye naturprægede kyst, som projektet angiveligt vil tilføre København.

Den østlige perimeter af Lynetteholm er udformet som en uregelmæssigt forløbende kystlinje, jævnfør Figur 3-7, som definerer et kystlandskab omkring den overordnede cirkelform. Kysten består her af sektioner af sand- og ralstrande, stabiliseret af kystfremspring og bugter.

Et hovedkrav til den nye kunstige strand bør være, at den skal være stabil og har en god strandkvalitet. DN tvivler på, at dette er tilfældet.

Erfaringer fra tidligere anlæg af kunstige strande viser, at en strand bliver stabil, når den er orienteret imod retningen af de fremherskende bølger, og en strand får en god kvalitet når den eksponeres for bølger. For at undgå uønskede ansamlinger af tang kræves en jævn overgang mellem strandsektioner og støttekonstruktioner. Ifølge de udførte simuleringer af bølgeforholdene i området fremgår det, at de fremherskende bølgeretninger langs øst perimeteren er fra N, Ø og ØNØ. Strandsektioner langs denne perimeter skal således orienteres enten imod N eller imod en retning mellem ØNØ og Ø for at være stabile.

De to nordligste sandstrandsektioner er placeret i henhold til disse retninger, og skønnes således at være stabile. Den nordligste strandsektion afsluttes dog med en bugt imod nord. Det vurderes at denne bugt vil sande til, og dermed trække sand ud fra den tilstødende sandstrand, og desuden vil bugten sandsynligvis komme til at lide af tangansamlinger. Den nordligste sektion med stenstrand har et uregelmæssigt forløb, hvilket er unaturligt og ustabilt. Desuden afsluttes denne stenstrandsektion med en dyb bugt (vandret udstrækning). Denne bugt vil destabilisere strandsektionen og den vil virke som en tangfælde. Dette bør der rettes op på, hvis man virkeligt ønsker en naturpræget kyst. Den sydligste del af den østlige perimeter er vist som en fremskudt stenstrand, på østsiden af et kystfremspring. Denne strand vil heller ikke være stabil.

Med henblik på at opnå en velfungerende østlig naturpræget perimeterstrækning bør det foreslåede forløb af sand- og stenstrandsektioner, kystfremspring og bugter således revideres. Hvis en sådan revision af kystlinjen ikke foretages vil det blive nødvendigt med en kontinuerlig sandfodring, hvilket med de store havdybder vil være en meget ressourcekrævende og meget lidt naturvenligt.

Illustrationerne af det foreslåede projekt, som har været publiceret i dagspressen og fremlagt på By og Havns informationsmøder må på den baggrund siges at være misvisende.

Det bør overvejes om der i tilknytning til den østlige perimeter kan etableres en række stenrev som en delvis kompensation for de 3 kvadratkilometer havbund der ødelægges af projektet.

DN skal hermed opfordre til, at der foretages en revidering af den østlige perimeterudstrækning sådan, at den får en mere realistisk udformning. Det eksisterende informationsmateriale bør indtil videre forsynes med et forbehold, som gør opmærksom på at illustrationerne ikke viser den endelige udformning, men blot illustrere den tilstræbte karakter af naturkyst.

Vandkvalitet

På side 18 i miljøkonsekvensvurderingen fastslås, at der under opfyldning af Lynetteholm med jord vil ske udledning af vand fra opfyldningsområdet med forurenende stoffer, næringsstoffer og mikroorganismer, herunder bakterier, med effekt på badevandskvaliteten og det marine miljø. Påvirkningen af badevandskvaliteten fra frigivelse af forurenende stoffer og næringssalte vurderes at være lille eller ubetydelig. Mens effekten for havmiljøet som helhed ikke vurderes.

Vand som udledes og udsiver fra Lynetteholm forventes at have en sammensætning og forureningsgrad som vand, der udledes fra KMC Nordhavn. Den nødvendige opblandingszone til overholdelse af kvalitetskriterierne er generelt 10 m, dog op til 24 m for nogle stoffer. Ved diffus udsivning fortyndes i en grad, så koncentrationerne 50 m fra udsivningspunktet er lavere end fortyndingen ved punktudledningen. Påvirkning af vandkvalitet med forurenende stoffer fra udledning og udsivning fra Lynetteholm er vurderet at være lille. Der gøres dog ingen overvejelser om langtidseffekter i forhold til at der er risiko for ophobning (bioakkumulation) af miljøfarlige stoffer i det biologisk aktive bundlag i de nærmeste havområder.

Af side 283 fremgår, at man ikke påtænker nogen afværgeforanstaltninger i forhold til det overskudsvand der skal ledes ud af depotet idet "det vil medføre endog store etablering- og driftsomkostninger at opnå en rensning…".

DN finder det ikke ansvarligt at lede forurenet vand ud i Øresund. Selvom det for de fleste stoffer hurtigt fortyndes ned under grænseværdierne, vil det alligevel betyde en uacceptabel belastning af havmiljøet og en sundhedsrisiko for badende og andre brugere af Københavns Havn og kyster.

DN skal derfor opfordre til at overskudsvandet fra jorddepotet renses inden det ledes ud i Øresund.

Bundvegetation og bundfauna

Ud over at der forsvinder knap 3 kvadratkilometer havbund med en rig bundvegetation og fauna vil de planlagte anlægsaktiviteter resultere i spredning og frigørelse af sedimenter.

Selve tabet af havbund vurderes på side 386 i miljøvurderingen at være af moderat betydning.

Opgravningen af havbunden under Lynetteholm vil ud over sedimentspredning føre til frigivelse af forurenende stoffer, herunder metaller, og organiske forurenende stoffer. Mange af disse stoffer har ifølge miljøvurderingen side 390 et stort potentiale for at være bioakkumulerbare og/eller kan være akut giftige ved forhøjede værdier.

I området hvor Lynetteholm planlægges anlagt og i de nærmeste dele af Øresund findes der store partier med ålegræs. Ålegræs er hjemsted for en række arter af fisk, snegle, muslinger og krebsdyr, ligesom det er opvækstområde for fiskeyngel. Ålegræs spiller desuden en væsentlig rolle for klimaet fordi det kan absorbere store mængder CO_2, langt større end et tilsvarende areal på land med skov.

I forhold til det påtænkte anlægsarbejde er Ålegræs følsomt overfor at blive begravet af sediment, og der er, ifølge miljøvurderingen side 389, registreret høj dødelighed (50-90%) ved begravelse under 2-4 cm sediment. Ålegræs kan desuden blive påvirket ved at sediment aflejres på blade, hvilket dels mindsker fotosyntesen, men også forhindrer optag af ilt, CO2 og svovlbrinte fra vandet.

Ålegræs vurderes derfor at have høj sårbarhed overfor sedimentaflejring. Bundlevende organismer vil blive overdækket af sedimenter og i værste fald blive dræbt. Tilsvarende kan mulighederne for at af zooplankton organismer (f.eks. muslingelarver) kan fæste på havbunden blive forhindret.

På baggrund af modelberegninger vurderes det, at aflejring af sediment først og fremmest foregår lokalt omkring Lynetteholm. Aflejringstykkelsen øst for Trekroner på 25-30 mm vurderes lokalt at have høj intensitet og medføre en væsentlig påvirkning, da det vurderes at ville forårsage øget dødelighed på ålegræsplanterne.

Ved Middelgrund og i øvrige (lokale) områder med ålegræs, vurderes aflejringstykkelserne ikke at være høje nok til at forårsage øget dødelighed, da aflejringen skønnes at være under 10 mm. Der tages dog ikke højde for en eventuel tilbagegang i biomassen og den deraf følgende formindskede evne til at optage CO2 fra vandet.

På den baggrund vurderes på side 390 at påvirkningen er væsentlig lokalt, men den overordnede betydning vurderes at være lille, da arealet, der påvirkes, hvor der forekommer ålegræs er lille i forhold til den samlede udbredelse af ålegræs i hovedopland Øresund. I denne betragtning indgår ikke, at forekomsten af lavvandede ålegræsbegroede områder i Øresund generelt er under pres og at disse tilsammen udgør et netværk af interagerende biotoper. Hvis afstanden bliver for stor mellem den enkelte ålegræsforekomst, vil det påvirke havmiljøet i større dele af Øresund, fordi de nærmest beliggende ålegræsgroede områder og de arter der er afhængige af ålegræs bliver ustabile. Den såkaldte konnektivitet bliver svagere. En lokal ødelæggelse kan derfor medvirke til, at havmiljøet som helhed sættes under pres og bliver ustabilt. Den foreliggende miljøvurdering har ingen overvejelser om dette.

For Middelgrunden fastslås på side 396, at fordi ændringer i strømforhold kan blotlægge helt hård kalkbund vil ålegræsset formodentligt forsvinde på de dele der ligger tættest på Lynetteholm. I andre områder vil der ske en forøgelse af ålegræs biomassen. Samtidig vil visse områder med blødbundsfauna blive erstattet med hårdbundfauna, hvilket kan øge kolonisering af blåmuslinger.

På den baggrund vurderes det i miljøvurderingen at påvirkningen er lokal og kun har virkninger på den vestligste lavvandede del af Middelgrund og dermed har lille betydningen overordnet set.

Denne vurdering er efter DNs opfattelse mangelfuld og misvisende. Der tages ikke hensyn til i hvilket omfang det samlede system af lavvandede ålegræsbegroede system påvirkes. Dette ikke mindst set i sammenhæng med de øvrige igangværende projekter i hele Øresund. Flere steder i miljøvurderingen argumenters med, at den ødelæggelse der sker af de ålegræsgroende områder, vil være reversibel. Dette er muligt, men ikke sikkert og under alle omstændigheder en proces, der kan vare ti år eller mere. Dermed sættes under alle omstændigheder kvaliteten af havmiljøet tilbage i en længere årrække.

Der gøres ikke rede for klimaeffekten, hvad betyder tilbagegangen af ålegræs som følge af Lynetteholm og andre projekter i Øresund for Danmarks CO2 balance.

Med hensyn til påvirkning fra de forurenende stoffer som frigøres fra sedimenspredningen vurderes påvirkningen af bundvegetation og bundfauna, at være af lokal udbredelse, mellemlang, samt af lille intensitet. Derfor vurderes på side 394, at den samlede påvirkning at være lille.

Her savnes en mere grundig diskussion af, hvad frigivelsen af de store mængder forurenende stoffer betyder set i sammenhæng med hvad der frigives i andre igangværende og planlagte projekter. Hvad betyder for eksempel, at en del af disse stoffer bringes fra dybereliggende ikke biologisk aktive bundlag og aflejres i de øvre biologisk aktive lag af havbunden?

I vurderingen af de kumulative påvirkninger side 397, indgår kun to andre projekter (flytning af Container havn og Nordhavnstunnellen). I begge tilfælde spredes der sedimenter og frigives forurenende stoffer. I begge tilfælde vurderes at de vi have mindre lokal betydning. Specielt vil nedgravning af Nordhavnstunnelen give anledning til sedimentspredning, men en stor del af denne vil blive dæmpet af afværgeforanstaltninger. Det konkluderes på den baggrund at den kumulative effekt af de tre projekter er ubetydelig.

For det første kan det diskuteres om det er rimeligt kun at medtage de to nævnte projekter? For det andet kan selve metoden diskuteres. Fordi en række mindre projekter medfører lokale påvirkninger, som hver især er små set i et samlet Øresundsperspektiv, så er den samlede kumulative ikke nul! Der savnes en mere reel vurdering af den samlede effekt af de mange projekters lokale indvirkning på det marine miljø herunder de ålegræsgroede områder i Øresund.

Ifølge miljøvurderingen side 400 påtænkes der ingen afværgeforanstaltninger i forhold til sedimentspredning og i forhold til spredning af forurenende stoffer. I anlægsfasen skal der 1 gang ske monitering af bundvegetation og bundfauna omkring Lynetteholm samt monitering af indhold af udvalgte forurenede stoffer i muslinger.

I forhold til sedimentspredning finder DN dette utilstrækkeligt og vil foreslå at det udredes, hvad der kan opnås ved forskellige initiativer for at mindske sedimentspredningen, for eksempel effekten af brug af siltgardiner, som er en helt almindeligt forekommende afværgeforanstaltning.

Det er i øvrigt væsentligt, at der ved miljøgodkendelse og senere udbud af projektet stilles præcise krav til de afværgeforanstaltninger der skal foretages. Det er ligeledes vigtigt, at der i miljøgodkendelse og udbud stilles præcise retningslinjer for hvordan moniteringen af bundvegetation og fauna skal foregå og hvilke tærskler der skal gælde for at gennemføre supplerende afværgeforanstaltninger.

DN finder at vurderingen af den samlede kumulative effekt af Lynetteholm og en række andre igangværende eller planlagte projekter er mangelfuld specielt i forhold til disse projekters negative indvirkning på Øresunds system af lavvande ålegræsbegroende områder. Miljøvurderinger skal derfor suppleres på dette punkt. DN finder videre at der bør gøres en større indsats for at mindske spredningen af sedimenter og forurenende stoffer fra anlægsprojektet.

Natur på Land

<u>21.7 Påvirkning af bilag IV-arter</u>
Habitatbekendtgørelsen fastlægger i § 10, stk. 1 en pligt for myndigheder, til at varetage beskyttelseshensyn i forhold til yngle- eller rasteområder for de strengt beskyttede dyrearter på habitatdirektivets bilag IV – også uden for Natura 2000-områder. Der kan således ikke gives tilladelse eller godkendelse til projekter, hvis de kan beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er optaget i habitatdirektivets bilag IV.

I miljøvurderingen oplyses på side 449, at der ikke er fundet planter, padder eller andre dyr, bortset fra flagermus, der er optaget på bilag IV.

Her har man overset, at der ved Københavns Kommunes registreringer er fundet forekomster af bilag IV arten grønbroget tudse i Nordhavn, Refshaleøen og Kløverparken. Det er videre sandsynligt, at der også findes forekomst af grønbroget tudse på Prøvestenen. Da disse områder bliver berørt af anlægget af Lynetteholm, anlæg af nye veje og jordtransport og da der er tale om en bilag IV art er det en retlig mangel at dette ikke indgår i den foreliggende miljøundersøgelse. Miljøvurderingen kan dermed ikke endeligt vedtages før dette forhold er belyst og før behovet for nødvendige afværgeforanstaltninger er analyseret.

De registreringer der henvises, er følgende: "Undersøgelser af padder og krybdyr i København 2006. Nordamager: Lynetten, Pyrolysegrunden og Benzinøen. Rapport fra Amphi Consult til Københavns Kommune 13. oktober 2006" og "Beskyttede arter af padder og krybdyr i Københavns kommune. Status og muligheder for pleje. Rapport fra Amphi Consult til Københavns Kommune. 2. udgave, 27. oktober 2014".

DN forudsætter at den gennemførte miljøvurdering suppleres med hensyn til bilag IV arter på land inden der træffes beslutning om projektet.

Natura 2000

For område N142, Saltholm og Peberholm konkluderes på side 27 i miljøvurderingen, at det i både anlægs- og driftsfase på forhånd kan afvises, at der vil ske væsentlige negative påvirkninger af de udpegede terrestriske naturtyper i området.

Grundlaget for denne konklusion er, at det ved modelberegninger gøres sandsynligt, at forøgelser af sediment i vandsøjlen ved Saltholm ikke kommer til at overskride 2 mg/l og på det grundlag vurderes at spredning af næringsstoffer ikke vil have væsentlig påvirkning,

DN er ikke enig i denne konklusion. Uanset om den beregnede sedimentbelasning ligger under den værdi, der anses for at være en trussel i forhold til for eksempel ålegræs, kan selv en svag påvirkning af sediment og strømforhold føre til en svækkelse af habitatet.

Havet omkring Saltholm med sandbanker, lagune, bugt og rev har god vandkvalitet og en artsrig undervandsvegetation og er et godt leve- og fourageringssted for internationalt vigtige forekomster af trækkende og for ynglende fugle, som området er udpeget for. Særligt fokuseres på de særlige danske ansvarsarter: trækfuglene skarv, knopsvane, grågås og pibeand samt de nationalt truede arter: dværgterne, almindelig ryle, mosehornugle og edderfugl.

For N142 gælder, at der skal arbejdes på at opnå størst mulig naturmæssig robusthed og sammenhæng i områdets natur ved at sikre større driftsenheder af lysåbne naturtyper.

Dette gælder også for naturtyper under havets overflade – ålegræsarealer især – idet sammenhæng mellem disse områder (konnektivitet) er afgørende for at sikre robusthed for disse naturtyper. Fjernelse af 3 km2 fladvand ved Lynetteholm nedsætter robustheden og konnektiviteten i denne del af Øresund.

Derfor skal det dokumenteres ifølge Natura 2000 reglerne *uden for videnskabelig tvivl*, at sedimentspredningen fra Lynetteholm ikke negativt påvirker de lavvandede områder omkring Saltholm, idet de er af afgørende betydning for mange af de fuglearter der er på udpegningsgrundlaget. Tilslamning stammende fra Lynetteholm er en risiko da hovedparten af det fine sedimentspild må antages at gå med overfladestrømmen mod N i Øresund. Herudover bør indvirkning på konnektivitet belyses.

Den gennemførte væsentlighedsvurdering i forhold til Natura 2000 området ved Saltholm er efter DNs opfattelse ikke tilstrækkelig til at kunne afvise, at anlæg af Lynetteholm vil have en negativ påvirkning af område N142. Miljøvurdering skal derfor suppleres på dette punkt, og der bør udarbejdes et overvågningsprogram som

blandt andet omfatter de ålegræsgroende områders tilstand i den centrale del af Øresund.

Støj

I miljøvurderingen redegøres i afsnit 1.12 og kapitel 15 om den støjpåvirkning anlægsarbejdet vil udsætte københavnerne og naturen i Øresund under anlægsarbejdet, for eksempel under nedramning af spunsvæggene.

Ifølge støberegningerne vil store del af det centrale København og det nordøstlige Amager og Christianshavn udsættes for støj mellem 40 og 50 dB. Dette vil specielt udsætte rekreative områder for støj, der ligger over de vejledende grænseværdier.

Der angives, at der derfor vil blive ansøgt om lempelse i forhold til støjgrænserne for rekreative områder.

På side 357 anføres at Anlægsarbejdet skal gennemføres med nyt og mest støjsvagt materiel. Og at der i byggepladsens sydvestlige hjørne, tættest på boligområdet Margretheholm, ikke må forgå støjende aktiviteter i aften- og natperioden.

DN finder det ikke ansvarligt at udsætte rekreative områder og boligområder for støj, som ligger over de vejledende grænseværdier heller ikke i dagtimerne. Der angives ikke hvilken type støjsvagt materiel der skal arbejdes med, men det kan anbefales at man ser nærmere på hollandske erfaringer med støjsvage nedramningssystemer.

<u>Påvirkning af marine pattedyr</u>
Ud over at belaste store boligområder og vigtige rekreative områder med støj over de vejledende grænseværdier vil anlægsarbejdet medføre undervandstøj som specielt vil påvirke sæler og marsvin negativt. Figur 16-2 på side 365 viser støjudbredelse og påvirkningszoner til impulsstøj i et worst case scenarie, hvor der spunsrammes i åbent vand. PTS-zonen (Permanent Threshold Shift) på figuren angiver grænsen for hvornår et marsvin vil opleve permanent høretab i et scenarie, hvor modtageren (marsvinet) er stationær.

I forhold til marsvin konkluderes på side 24, at afstanden, hvor der kan opstå permanent høretab som følge undervandsstøj fra spunsramning er 300 m eller mindre, hvis der tages højde for at marsvinet bevæger sig væk fra støjkilden. Risikoen for, at et marsvin skades, vurderes dermed at være ubetydelig. Og videre, at konsekvensen af tab og ændringer af habitat og af frigivelse af sediment og eventuelle miljøfremmede stoffer heri er vurderet at være ubetydelig for marsvin og sæler, da de kan søge føde i naboområder.

Marsvinene tilhører den såkaldte Bæltpopulationen og det centrale Øresund har fået større tætheder om sommeren fordi der er sket en generel forskydning af marsvin mod øst i de indre danske farvande. Det betyder, at Øresund har fået en større betydning for marsvin
Gråsæl er fredet og bevaringsstatus for arten er vurderet ugunstig på grund af en meget lille og svingende bestand. Gråsæl optræder som sårbar art på den danske Rødliste.

DN finder ikke argumentet om, at marsvin og sæler kan svømme væk fra støjen og søge føde andre steder som fyldestgørende. Øresund er et vigtigt område for marsvin. Hvis dyrene stresses væk fra et område, vil presset på de områder de søger hen til blive større. Miljøvurderingen har ingen reel vurdering af, om fjernelse af habitat og støjpåvirkning vil påvirke tilstødende områder (for eksempel omkring Saltholm) negativt som følge af større pres fra fødesøgende dyr.

DN skal opfordre til, at der foretages en supplerende vurdering af anlægsprojektets sandsynlige indvirkning på marsvin og sæler i den centrale del af Øresund med henblik på virkningen af det stress projektet vil give i tilstødende områder. Der bør her-

udover etableres øget overvågning af marsvin og sæler i den periode anlægsarbejdet foregår.

Landskab

Ifølge miljøvurderingen vil den største visuelle og landskabelige påvirkning udgøres af den virkning Lynetteholm vil have i det åbne landskab i Øresund. Derudover vil visuelle og landskabelige påvirkninger bl.a. omfatte tilføjelse af et teknisk præg til området fra udgravning med gravemaskiner, kørsel med store maskiner, ramning af spuns, skibstrafik, opfyldning af jord, belysning og arbejdspladser på Lynetteholm samt i modtageområdet på Refshaleøen**.**

Den visuelle vurdering omfatter dermed alene anlæg og drift af jorddepotet og medtager ikke den meget markante visuelle indvirkning øen vil få, når den bliver bebygget og når de nødvendige infrastrukturanlæg etableres. Miljøvurderingen undervurderer derfor markant Lynetteholms negative indvirkning af det visuelle miljø og oplevelsen af Øresund set fra forskellige steder i København.

Lynetteholm vil uden bebyggelse være mest synlig fra nærzonen, Trekroner Søfort og fra havnekanterne vest for projektområdet. Men når der etableres by på øen, vil den være meget synlig også i mellemzonen, både set fra byen, i særlig grad fra Nordhavn og Langelinie samt set fra Øresund. København vil på den måde miste sin visuelle kontakt med Øresund. Fra fjernzonen set fra kysten fra nord og syd og set længere ude fra Øresund og fra den Svenske kyst vil den visuelle påvirkning af Lynetteholm også være markant.

Den foretagne miljøvurdering er derfor ikke tilstrækkelig. Den undervurderer kraftigt den visuelle effekt.

DN skal hermed opfordre til at den foreliggende miljøvurdering suppleres med illustrationer af hvordan en by af tilsvarende karakter som den by der for tiden bygges på Nordhavn, påvirker den visuelle oplevelse. Denne supplerende analyse bør i det mindste omfatte de samme fotostandpunkter, som den nuværende miljøvurdering.

Klima

I miljøvurderingen side 20 konkluderes sammenfattende, at projektets samlede klimapåvirkning for anlægs- og driftsfasen, som inkluderer både direkte emissioner og indirekte kilder relateret til transport og produktion af materialer medfører en anslået CO2 emission i størrelsesordenen 350.000 tons. Det er vurderet at projektet samlede påvirkning af det globale klima som følge af udledning af CO2 er moderat.

I denne beregning indgår ikke den CO2 emission, som hidrører fra klapning af det bundmateriale, der skal fjernes før Lynetteholm kan etableres og muligvis heller ikke indvinding og transport af det sømateriale, som skal stabilisere perimeterens ydersider idet disse to delprojekter miljøvurderes separat. Endvidere indgår der ikke CO2 belastningen fra de øvrige delprojekter, altså etablering af en Østlig Ringvej, nye metrolinjer, byudvikling og etablering af sluseporte.

Ud over at den beregnede CO2 udledning kun udgør en delmængde af det samlede projekts klimabelastning finder DN det bemærkelsesværdigt, at jorddepotets samlede CO2 emission alene vurderes som en andel af den globale CO2 emission. Ethvert dansk projekt vil uanset størrelse ud fra den synsvinkel være ubetydeligt eller moderat set i en global målestok.

I stedet bør projektet vurderes i forhold til målene i Københavns Klimahandlingsplan. Klimahandlingsplanen har som mål at København skal være CO2 neutral i 2025. Og man må formode, at Københavns Kommune ikke har til hensigt at have et mindre ambitiøst klimamål efter

2025. Det er derfor vanskeligt at se sammenhængen mellem den merbelastning det samlede Lynetteholm projekt vil generere og Københavns klimamål.

Sammenligningen af Lynetteholms klimabelastning med den globale klimabelastning er ikke relevant. DN skal opfordre til for det første, at det samlede Lynetteholm projekt indgår i klimabelastningsvurderingen og for det andet, at den samlede belastning relateres til Københavns klimamål.

Trafik

Miljøvurderingen forholder sig alene til den trafik som hidrører fra jordtransport i tilknytning til opfyldning af jorddepotet. By og Havn har beskrevet, at den allerede igangværende jordtransportblot skal omlægges fra en nuværende rute fra et lager i Nordhavn til en rute gennem de indre bydele over broerne til nordsiden af Amager og via en planlagt ny adgangsvej på vestsiden af Prøvesten til aflæsning og opfyldning i det kommende jorddepot. Miljøvurderingens konklusion side 28 - 29 er, at der er tale om en 0-løsning, hvor nye områder belastes mere, mens andre områder aflastes for lastbiltrafik.

Ifølge høringsrapporten skal trafikmængden i forbindelse med tung trafik ganges med en faktor 10, da tung trafik generelt er 10 gange mere støjende en normal trafik. Det nævnes ikke, at de anvendte lastbiler, som kan transportere omkring 30 tons jord, er ekstra lange og tunge og derfor fylder mere, støjer mere og slider mere på vejene.

Det stigende støjniveau bliver alene evalueret i forbindelse med omlægningen af den tunge trafik fra nord og sydover.

En sådan betragtning givet dog ikke et sandt billede af trafikstøjen idet den ikke ses i sammenhæng med den mertrafik der vil genereres i tilknytning til ibrugtagning af en Østlig Ringvej. Ifølge Forundersøgelse af en Østlig Ringvej fra 2020 vil det være muligt at tage vejen i brug i 2035.

Såfremt beregning af ændringer i støjniveauet tager udgangspunkt i den totale fremskrevne trafikvækst i 2035, som både omfatter konstruktion af Lynetteholm og den mertrafik som genereres af en Østlig Ringvej opnås et andet og langt højere belastningsniveau.

Miljøvurderingen vurderer ikke denne situation og giver dermed ikke et retvisende billede af miljøpåvirkningen af de indre bydele og det nordlige Amager som følge af omlægningen af jordtransporten fra nord til syd.

DN skal hermed opfordre til at der gennemføres et nyt sæt trafik og støjberegninger som medtager trafikvæksten der sker under hele anlægsperioden.

Kontaktperson vedrørende denne indsigelse:

Ole Damsgaard
50515800
ole.damsgaard@outlook.dk

https://www.ft.dk/samling/20201/almdel/TRU/bilag/122/index.htm

Transport- og Boligministeriet
Høringssvar
Vedr.: Forslag til Lov om anlæg af Lynetteholm

Afsender
Østerbro Havnekomité
ingerhutters@gmail.com

Det er generelt Østerbro Havnekomites opfattelse, at der ikke er skabt grundlag for at gennemføre et projekt af den foreslåede størrelse ved anlæg af Lynetteholm.

Selv om der foreligger en principbeslutning ved aftale mellem daværende statsminister Lars Løkke Rasmussen og Københavns daværende Overborgmester Frank Jensen om anlæg af Lynetteholmen, er der ikke i dag grundlag for gennemførelse af et sådant projekt, der vil have en række uheldige konsekvenser for Københavns befolkning og ikke er i tråd med behovet for byudviklingen af det samlede hovedstadsområde..

Projektet i sin oprindelige form hører en fortidig indstilling til, og er ikke i tråd med de nuværende behov.

Det fremlagte Udkast til Anlægslov er ikke velegnet som grundlag for et sådant projekt.

Dette begrunder vi med følgende forhold:

Udkastet til anlægslov bygger på et projekt, der ikke er færdigudviklet, men reelt kun er en del af et større projekt.

Der mangler således
- Finansiel plan for det færdige projekt
- Stillingtagen til de trafikale forhold (tilkørsel, gennemkørsel og frakørsel) for Lynetteholmen.

Der er ikke i projektet og dermed i lovudkastet vurderet og diskuteret betydningen af de to koncepter, der nu vinder frem internationalt
- ”naturbaserede løsninger (”naturbased solutions”) og ”building with nature”, og som nu understøttes af EU.

Udkastet er udarbejdet på grundlag af 2 VVM rapporter, der dels
- indeholder en række mangler og
- uden reelle konklusioner
- er udarbejdet på et geografisk for snævert grundlag.

Borgerindflydelse er helt udelukket, og der har ikke været mulighed for en drøftelse af projektet før Udkast til Anlægslov er fremlagt. Udkastet til Anlægslov er udarbejdet før der har været den lovmæssige og EU-bestemte høringsproces for de fremlagte 2 VVM redegørelser.

Det fremlagte Udkast til anlægslov bygger på

- en anlægslov, der på meget bastant og omfattende måde fratager borgere og virksomheder indflydelse og retsgarantier,
- og reelt fratages alle sædvanlige hørings- og klagemuligheder for borgerne og virksomheder..

Vi skal hermed begrunde dette.

Manglende borger- og virksomhedsindflydelse på VVM redegørelsen
Der har ikke reelt været borger- og virksomhedsindflydelse på projektet, ligesom VVM-redegørelserne er udarbejdet uden mulighed for borgerindflydelse. Vi henviser her til de to høringssvar på VVM redegørelserne, som Østerbro Havnekomité har tilstillet Transportministeriet.

VVM redegørelserne er udarbejdet på et for snævert geografisk grundlag
Der er tilsyneladende ikke inddraget hverken de danske eller de svenske miljømyndigheder i vurderingerne i VVM redegørelserne

Udkastet fratager borgerne og virksomheder de sædvanlige retsgarantier i form af høringspligt og klagemuligheder.
Lovudkastets kapitel 3 *Fravigelse af anden lovgivning* indeholder forslag om, at en lang række retsgarantier annulleres for

- borgerne
- virksomheder
- miljømyndigheder
- kommuner
- regioner
- andre fagministerier
- andre styrelser
- internationale konventioner
- historiske bevaring

De annulleres og alle rettigheder overlades til bygherren.

Det gælder hele vores samfund, der fratages klageadgangen. By- og Havn eller Transportministeriet overtager alle rettigheder, også her uden klageadgang.

<u>Lovudkastet tager ikke hensyn til de alvorlige konsekvenser for natur og miljø</u>.

Eksempler herpå:

Kapitel 2
Miljømæssige vurderinger

Manglende VVM-redegørelse

- Der er ikke lavet VVM for en motorvej, der via tunnel gennem havnen, krydse Nordhavn og Lynetteholm og forbinde Nordsjælland med Amager og Kastrup Lufthavn.
- Vejprojektet vil, i hht. til trafikforskere, ikke bidrage til en lettelse af den københavnske trafik og ikke bidrage til en forbedring af infrastrukturen i København.
- Derimod er den hård ved naturen i Øresund, hvad VVM-rapporternes manglende .

Hvis projektet vedtages af Folketinget, kommer byggerodet til at vare de næste 30-50 år til stor gene for hele Hovedstadsregionen.

Der lægges op til at sætte alle love om beskyttelse af havmiljøet ud af spil. Der bør derfor laves en hvidbog over høringssvar fra begge høringer med fagligt kompetente kommentarer fra Miljøstyrelsen og den kommunale miljøforvaltning. Her tager vi de punkter frem, der vedrører naturen i Øresund.

§ 3. Anlægsprojektet nævnt i § 1 skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. dog § 4.

Mangler i VVM-redegørelsernes behandling af miljø og natur

VVM-redegørelserne giver ikke så megen mening uden de tilknyttede projekter, som ikke er med i VVM-materialet. Der mangler f.eks. vurdering af:

- Etablering af sluse/dok-anlæg i bl.a. Kronløbet for stormflodssikring
- Udbygning og/eller flytning af rensningsanlægget Lynetten
  Den trafikale infrastruktur og den seneste udvikling i befolkningsantal i København, hvor fraflytning er blevet større end tilflytning.

Før vi kender miljøkonsekvenserne, såvel som økonomien, for disse tilsluttende store anlægsarbejder, kan der ikke træffes en kvalificeret beslutning om påbegyndelse af etablering af Lynetteholm.

Sediment, der skal flyttes

Sedimenterne, der skal flyttes, kommer dels fra havbunden indenfor perimeteren af den foreslåede Lynetteholm, dels fra uddybning af sejlrenden i Svælget mellem Middelgrunden og Prøvestenen samt Kronløbet langs Nordhavn. Der er taget 66 bundprøver; men der opgives kun forureningen for et gennemsnit af dem.

- *Det er utilstrækkeligt at opgive et gennemsnitstal!*
- *Det er heller ikke oplyst, om nogle prøver er fra havbunden ved det formodentlig meget forurenede område ved Prøvestenen.*
- *Uddybningen ved Prøvestenen forventes at bestå af 100.000 m^3 sediment plus tillæg. I alt skal 2,5 mio. m^3 sediment i løbet af de 6 vintermåneder 2021-22 og 2022-23 sejles til to områder i Køge Bugt.*
- *Flytning af sedimenter har både betydning for selve projektet Lynetteholm; men har også store konsekvenser for klapningsområdet og de omliggende områder, ja for hele Øresund.*
- *VVM-redegørelsen burde derfor mere klart og omhyggeligt vurdere konsekvenserne for de omliggende områder.*

Indhold af miljøfarlige stoffer i det flyttede sediment

Sedimentet indeholder yderst farlige kemikalier, hvoraf flere cellegiftstoffer, der i lav koncentration i høj grad vil skade både planter og dyr samt mennesker, der spiser fisk og skaldyr fra Øresund. Det drejer sig om

- Tungmetallerne kviksølv, kobber, cadmium og bly
- Sundhedsskadelige polyaromatiske hydrocarboner (PAH), hvoraf bl.a. benz(a)pyren anses for at være kræftfremkaldende i meget lave doser.
- Opløste næringssalte kvælstof (N) og fosfor (P), der øger væksten af planteplankton, som derved nedsætter lysets nedtrængning i vandet og hæmmer væksten af de meget vigtige havskove i området.

Sediment af denne meget farlige art bør overhovedet ikke flyttes.

Områder, der bliver påvirket af sedimentflytning

Det samlede areal, hvor sedimentsammensætningen kan påvirkes, bliver stærkt forøget udenfor klappladserne. Det forventes, at kun det grovkornede materiale forbliver på klappladsen.

- Ca. 1.4 mio. m^3 føres videre og vil dække havbunden andre steder i Øresund, også i de nærtliggende Natura 2000 områder.
- Udover kornstørrelse, vil bølger, strøm, vejrmæssige forhold og vanddybde afgøre, hvor det giftige finkornede slam havner.
- Det finkornende slam bærer en relativt større del af forureningen. Det spredes over et stort område tæt på eller ind over Natura 2000-områderne.
- VVM-redegørelsen burde have belyst disse farlige sedimentstrømme.

Afværgeforanstaltninger og overvågning områder

I rapporten står, at det skal afklares nærmere, om der skal iværksættes afværgeforanstaltninger til reduktion af mængden af klapmateriale, som aflejres udenfor klapområderne.

- Der vil ske grænseoverskridende påvirkninger af sedimentspild.
- Det finkornede, meget toksiske slam bliver ført ind i svensk farvand,
- Næringsstofferne kvælstof og fosfor, der fremmer vækst af planteplankton samt iltforbrugende organiske stoffer, vil også blive ført ind i svensk farvand.
- Behov for afværgeforanstaltninger til reduktion af mængden af klapmateriale, der aflejres udenfor klapområderne.
- Det er ikke bekrevet, hvordan det skal foregå. De finkornede fraktioner er nærmest umulige at indfange.

§ 4. Ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet, kræver en tilladelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

- Det burde være Miljøstyrelsen, der er miljøinstans her.

*Stk. 2. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen afgør på grundlag af en anmeldelse fra Udviklingsselskabet By & Havn I/S, og efter høring af relevante myndigheder, om der skal udarbejdes en supplerende miljø-konsekvensvurdering, inden der gives tilladelse efter stk. 1. Reglerne i bekendtgørelse om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale natur-beskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne finder anvendelse***.**

- Det bør afgjort foretages.

Stk. 3. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse efter stk. 1 og 2 og efter regler fastsat i medfør af stk. 5 kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

- Det er uhørt frækt og en ophævelse af demokratiet, hvis en lille gruppe i By & Havn i de næste 50 år skal kunne skalte og valte med offentlige natur- og kulturværdier. Det må indbringes for EU-domstolen.

Stk. 4. Bestemmelser i anden lovgivning, som fastsætter krav om miljøkonsekvensvurdering, finder ikke anvendelse på ændringer og udvidelser omfattet af stk. 1.

Stk. 5.

- **Transportministeren** Det burde være Miljøministeren kan fastsætte nærmere regler om anmeldelse efter stk. 2 af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, pligt for andre myndigheder og Udviklingsselskabet By & Havn I/S til at give de oplysninger, der er nødvendige for Trafik-,
- **Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens vurdering efter stk. 2** Det burde være Miljøstyrelsen og om indholdet af miljø- konsekvensvurderingen, vilkår for tilladelse efter stk. 1 og offentliggørelse,

herunder om udelukkende digital annoncering, af afgørelser efter stk. 1 og 2 og af supplerende miljøkonsekvensvurderinger.

Stk. 6. Transportministeren kan fastsætte regler om gebyrer til dækning af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen behandling af anmeldelser efter stk. 2.

- Det er helt urimeligt, at indbyggere i Hovedstadsområdet skal betale for det fuldstændig unødvendige Lynetteholm-projekt.

Kapitel 3

Fravigelse af anden lovgivning

§ 5. Udførelse af arbejder efter § 1 i denne lov kræver ikke dispensation eller tilladelse efter

- § 26 i lov om beskyttelse af havmiljøet,
- § 16 a, stk. 1, i lov om kystbeskyttelse m.v.,
- §§ 27-28 og 33 i lov om miljø- beskyttelse,
- § 24, stk. 3 og 4, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S,
- § 8 i lov om forurenet jord,
- §§ 20 b og 21 i lov om råstoffer og § 65, stk. 2, i lov om naturbeskyttelse samt § 8, stk. 4, i bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter.

Dette er fuldstændig udenfor lands lov og ret! Hvis nogen er så uopmærksomme på at stemme dette ind, må det umiddelbart bringes for EU-domstolen.

Stk. 2. Reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning og kapitel 8 og 8 a i museumslov

- finder ikke anvendelse ved gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1.

Det er ligeledes fuldstændig udenfor lands lov og ret! Hvis nogen er så uopmærksomme på at stemme dette ind, må det umiddelbart bringes for EU-domstolen.

Stk. 3. Hensynene bag de bestemmelser, der er nævnt i stk. 1, varetages af Udviklingsselskabet By & Havn I/S efter denne lov.

DET VIL GIVE EN MEGET SNÆVER KREDS I BY & HAVN ENEVÆLDE DE NÆSTE 50 ÅR.

§ 6. Transportministeren kan fastsætte regler om,
at kommunalbestyrelsens, regionens eller en statslig myndigheds afgørelse om udførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1, om træffes efter

- byggeloven,
- lov om kystbeskyttelse m.v.,
- lov om naturbeskyttelse,
- lov om vandforsyning m.v.,
- lov om miljøbeskyttelse,
- lov om beskyttelse af havmiljøet,
- lov om råstoffer,
- lov om forurenet jord
- eller lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer
- eller regler udstedt i medfør af disse love,

midlertidigt ikke kan på- klages til anden administrativ myndighed.

Det gælder om at få stoppet dette storhedsvanvid straks.

Stk. 2. Transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de love, der er nævnt i stk. 1,

- i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet nævnt i § 1.

Stk. 3. Transportministerens afgørelse i sager, hvor ministeren har overtaget kommunalbestyrelsens beføjelser efter stk. 2 **kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.**

Stk. 4. Transportministeren kan til brug for behandlingen af sager efter stk. 2

- fastsætte regler om kommunalbestyrelsens pligt til at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter lovene nævnt i stk. 1, inden for Københavns Kommune, herunder om, at oplysningerne skal afgives i en bestemt form.

§ 7. §§ 5 og 6 finder tilsvarende anvendelse på ændringer og udvidelser af anlægsprojektet nævnt i § 1, der er tilladt efter § 4.

§ 8. Transportministeren kan fastsætte regler om forurening og gener fra anlægsprojektet nævnt i § 1.

Transportministeren kan herunder fastsætte regler om egenkontrol og om tilsyn og håndhævelse, herunder at afgørelser om tilsyn og håndhævelse af regler fastsat efter denne bestemmelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

Stk. 2. Miljøbeskyttelsesloven og regler udstedt og afgørelser truffet i medfør heraf finder ikke anvendelse på forurening og gener fra de dele af anlægsprojektet, der omfattes af regler udstedt efter stk. 1.

De magtbeføjelser, By & Havn skal have de næste 50 år, er et projekt, der fuldstændig ophæver vores demokrati, vores ansvarlighed overfor Sverige, overfor havkonventionerne, Natura 2000 områder og den danske befolkning, der behøver natur, rent vand i Øresund og en fornuftig højvandssikring af diger tæt på land, ligesom i Vadehavet.

Der er ikke i dag grundlag for gennemførelse af et sådant projekt, der vil have en række uheldige konsekvenser for Københavns befolkning samt naturen i Øresund og ikke er i tråd med behovet for byudviklingen af Hovedstadsområdet.

Projektet i sin oprindelige form hører en fortidig opfattelse til, der ikke er i tråd med de nuværende behov og krav til naturbeskyttelse, luftforurening, CO_2-udledning og klima generelt.

Det fremlagte Udkast til Anlægslov er ikke velegnet som grundlag for et sådant projekt.

Dette begrunder vi med følgende forhold:

Udkastet til anlægslov bygger på et projekt,

- Der ikke er færdigudviklet, men reelt kun er en del af et større projekt.
- Der mangler således finansiel plan for det færdige projekt,
- Stillingtagen til de trafikale forhold (tilkørsel, gennemkørsel og frakørsel fra Lynetteholmen.

Udkastet er udarbejdet på grundlag af 2 VVM-rapporter,

- der dels indeholder en række mangler
- dels er udarbejdet på et geografisk for snævert grundlag.

Borgerindflydelse er helt udelukket i projektet, og der har ikke været mulighed for drøftelse af projektet, før Udkast til Anlægslov er fremlagt.

Udkastet til Anlægslov er udarbejdet, før der har været den lovmæssige og EU-bestemte høringsproces for de fremlagte 2 VVM-redegørelser.

Det fremlagte Udkast til Anlægslov bygger på en anlægslov,

- der på meget bastant og på omfattende måde fratager borgerne indflydelse og retsgarantier,
- idet der reelt fratages alle sædvanlige hørings- og klagemuligheder for borgerne.
- Det samme gælder for samarbejdet med Sverige
- Arbejdet for at gøre Øresund til en naturpark.

Lovudkastet tager ikke hensyn til de alvorlige konsekvenser for natur og miljø.
Baggrundsundersøgelsen af vegetation og fauna i Lynetteholm-området dokumenterer en betydelig vegetation og fauna i det område, hvor byggeriet er planlagt. De vil blive elimineret, hvis projektet bliver en realitet. I anlægsfasen vil både arealinddragelse til havs, etablering af perimeter, fysisk forstyrrelse på havbunden, frigivelse af forurenende stoffer i vandfasen, sedimentation på havbunden samt ændring af habitat påvirke vegetation og dyr, både dem, der er knyttet til bunden og de svømmende. Kongedybet består af et større område af ålegræs-skov med et frodigt liv. Indenfor Lynetteholms perimeter, som dækker en stor del af Kongedybet, er der også et rigt plante- og dyreliv, bl.a. et større ålegræsområde og en usædvanlig tæt bestand af unge torsk, som har været observeret i denne vinter. Der ødelægges altså sund natur for at gennemføre et højst tvivlsomt.

Konsekvenser for klimasikring

Aftaleparterne i Folketinget er enige om et mål på 70 % reduktion af drivhusgasser i 2030 i forhold til 1990 og et mål om klimaneutralitet i senest 2050. Reduktionerne skal ske på dansk grund. De nationale drivhusgasudledninger opgøres i overensstemmelse med FN's opgørelsesregler. 70 %-målet vil blive opgjort som et gennemsnitsmål over tre år for at minimere udsving i enkeltår. I 2030 vil det således være et gennemsnit af årene 2029-2031.

Øget CO_2-udledning fra Lynetteholm-projektet de næste 30-50 år

<u>Selve arbejdet ude på vandet er ikke medregnet I VVM-rapporten.</u> Kun en forventet total lasbilkørsel på 9.960 kørsler à 80 km. Den del vil årligt være 13.863 tons CO_2, 113 tons NOx, 1 ton SO_2 og 4 tons partikler mindre end 2,5 µm. *Det harmonerer dårligt med Klimalovens mål om 70% nedsættelse inden 2030.*

Tab af CO_2-fangst fra ødelagte ålegræs-enge

Tabet af CO_2-fangst fra de nedlagte eller ødelagte ålegræs-enge i Kongedybet, på Middelgrunden, i Køge Bugt og på Kriegers Flak er heller ikke medregnet.

<u>Projektet *står også i skærende modsætning* til konceptet om "naturbaserede løsninger/*nature-based solutions (NBS)*" og "*Building with Nature*" som vinder stærkt frem som klimaforbedring, bl.a. i EU-sammenhæng.</u>

De går ud på at beskytte og restaurere f. eks ålegræs-enge i løsninger i forhold til både klima- og biodiversitetsudfordringer.

Der synes ikke at være indhentet vurderinger og stillingtagen fra de svenske myndigheder til konsekvenserne af det foreslåede anlæg.

Det overlades til bygherren at varetage både de miljø- og kulturhistoriske hensyn, der bør tages ved ændring af Københavns Havn og centrum for den historiske hovedstad.

<u>Hvis man fastholder gennemførelse af projektet Lynetteholm bør dette ske ved en Anlægslov, der forinden fremsættelsen af lovforslag herom, er baseret på</u>

- <u>Borgerindflydelse ved udformning af et foreslåede projekt</u>
- <u>Fremlæggelse af det samlede projekt</u>

- Udarbejdelse af samlet VVM-redegørelse for hele projektet, med mulighed for sædvanlig borgerindflydelse på denne VVM-redegørelse
- At VVM-redegørelserne opfylder kravene i EU-direktiverne herom, og de danske miljøbestemmelser
- At det er afklaret, hvordan de svenske myndigheder stiller sig til projektet
- At en anlægslov ikke fratager borgerne deres nuværende retsgarantier vedrørende høringsret og klageret**.**

Der synes ikke at være indhentet vurderinger og stillingtagen fra de svenske myndigheder til konsekvenserne af det foreslåede anlæg.

Projektet berører hele Øresundsregionen, og dermed også den svenske del. Danmark har en række formelle og uformelle samarbejdsrelationer med svenske myndigheder. Det fremgår ikke af lovudkastet i hvilken omfang, d er har været drøftelser med de relevante svenske myndigheder.

Det overlades til bygherren at varetage de kulturhistoriske hensyn som der bør tages ved ændring af Københavns Havn og centrum for den historiske hovedstad.

Økonomiske konsekvenser for de københavnske forbrugere af nødvendige ledningsflytninger.
Efter lovudkastets kapitel 5 skal ledningsejerne betale for de nødvendige flytninger af ledninger. Udkastet til lovforslaget indeholder imidlertid ikke opgørelser og oversigt over, hvor omfattende sådanne ledningsflytninger, der jo også indeholder flytning af spildevands installationer, vil blive og hvilke omkostninger der vil blive overvæltet til forbrugerne i hovedstadsområdet i form af øgede forbrugsafgifter.

Manglende trafikplan
Der er i dag ikke udarbejdet en samlet trafikplan herunder for anlægsfasen, og for flytningen af jordmaserne.
Alt tyder på, at det i en længere årrække vil være voldsom tung trafik i Københavns Indre By og på Østerbro og Nordhavn.

Konklusion
Det er Østerbro Havnekomités opfattelse, at hvis man fastholder gennemførelse af Lynetteholmen bør dette ske ved en anlægslov, der forinden fremsættelsen af lovforslag herom, er baseret på

- Borgerindflydelse ved udformning af et samlet foreslåede projekt
- Fremlæggelse af det samlede projekt
- Udarbejdelse af samlet VVM redegørelse for hele projektet, med mulighed for sædvanlig borgerindflydelse på denne VVM redegørelse
- At VVM redegørelserne opfylder kravene i EU-direktiverne herom, og de danske miljøbestemmelser
- At det er afklaret, hvordan de svenske myndigheder stiller sig til projektet
- At den er afklaret i hht den kommende lov om fysisk planlægning på havet
- At en anlægslov ikke fratager borgere og virksomheder deres nuværende retsgarantier vedrørende hørings- og klageret.

14.2.2021 Inger Hutters, formand for Østerbro Havnekomité

DANSK ERHVERV
Børsen
1217 København K

www.danskerhverv.dk
info@danskerhverv.dk
T. + 45 3374 6000

DANSK ERHVERV

Transportministeriet
Att.: Anders Petersen
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Den 12. februar 2021

Høringssvar på høring vedrørende forslag til lov om anlæg af Lynetteholm

Dansk Erhverv har modtaget ovennævnte høring d. 15. januar 2021.

Lovforslaget skal give Udviklingsselskabet By & Havn I/S hjemmel til at anlægge Lynetteholm i Københavns Havn. Det indbefatter opfyld af et areal i Københavns Havn, anlæg af et modtageanlæg til jord på Refshaleøen samt adgangsvej hertil, uddybning af sejlrenden i Kronløbet og syd for Middelgrunden, samt klapning af materiale i Køge Bugt.

Anlægsloven vil dermed være den samlede tilladelse for Udviklingsselskabet By & Havn I/S til at igangsætte anlægsprojektet.

Dansk Erhverv støtter etableringen af Lynetteholm og de overordnede formål projektet har. Det vil sige, klimasikring af København, areal til byudvikling, disponering af overskudsjord og bidrag til finansiering af overordnet infrastruktur (metro og havnetunnel ringvej).

Vedtagelsen af anlægsloven er afgørende for at sikre det fornødne retsgrundlag for, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S kan udføre de fysiske arbejder, der er en forudsætning for at gennemføre anlægsprojektet. På den baggrund støtter Dansk Erhverv forslaget.

Dansk Erhverv noterer sig, at anlægsprojektets virkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i miljømæssige undersøgelser af projektet, som har været i selvstændig høring, men at det fremgår af nærværende lovforslag, at bygherren er forpligtet til at gennemføre anlægsprojektet inden for rammerne heraf.

Med venlig hilsen

Kristian Pindbo

Kristian Baasch Pindbo
Chefkonsulent

Til Transport- og Boligministeriet
Sendt pr e-mail til: arp@trm.dk og trm@trm.dk

Dok. ansvarlig: MEH
Sekretær:
Sagsnr: s2021-176
Doknr: d2021-3242-3.0
12. februar 2021

Bemærkninger til lov om Lynetteholm

Dansk Energi har modtaget udkast til lov om anlæg af Lynetteholm i høring via Dansk Ledningsejerforum. Dansk Energi kan konstatere, at der med etableringen af Lynetteholm er tale om et omfattende anlægsprojekt, der berører områder, hvor store og vitale forsyningsanlæg i København er placeret både til lands og til vands.

Det er derfor helt afgørende, at alle forsyningsmæssige forhold inddrages således, at Folketingets partier præsenteres for et lovforslag, der reflekterer alle hensyn og at det vedtagne lovforslag ikke pålægger ledningsejerne en uoverstigelig praktisk og økonomisk byrde. Forsyningsanlæggene og de tilhørende forsyningsnet, der berøres af lovforslaget, indgår alle som vitale dele i den forsyning, der er i københavnsområdet, og der vil være en betydelig mængde af anlæg i de arealer, der berøres af anlægsprojektet. Det kan dermed være forbundet med en betydelig konsekvens for forsyningssikkerheden, såfremt der skal udføres arbejder i arealer, der i dag anvendes som forsyningstracéer til et stort antal kabler, ledninger og rør ligesom det i sidste ende kan være en meget omkostningsfuldt løsning for samfundet.

<u>Lovforslagets anvendelse af gæsteprincippet</u>

Det fremgår af lovforslaget, at udgangspunktet for omkostningsfordelingen, i forbindelse med nødvendige ledningsarbejder, der afstedkommes af anlægsprojektet, skal baseres på det såkaldte ”gæsteprincip”. Der er i lovforslagets bemærkninger redegjort for indholdet af den retspraksis, der de seneste år er udviklet indenfor dette retsområde. Det er imidlertid Dansk Energis vurdering, at en henvisning til ”gæsteprincippet” vil være en forsimplet fremstilling af de udfordringer der reelt vil være tale om.

Det kan i den forbindelse nævnes at indholdet af ”gæsteprincippet” længe har og fortsat er under afklaring, og at der netop i januar 2021 er afsagt to domme ved Vestre Landsret om gæsteprincippet, der nuancerer begrebets anvendelse. Det er således ikke rimeligt, at der for et anlægsprojekt som det omhandlede blot henvises til gæsteprincippet som grundlag for omkostningsfordeling ved nødvendige ledningsarbejder.

I lovforslagets generelle bemærkninger afsnit 3.5.1.2 samt 3.5.2 beskrives ledninger på søterritoriet samt de overvejelser Transport og Boligministeriet i den forbindelse har gjort sig om retsstillingen. Som det fremgår, bygger overvejelserne ikke på lovgivning eller retspraksis

på området, men ministeriet har alligevel valgt at komme med en beskrivelse, der vel nærmest kan betegnes som et partsindlæg.

Dansk Energi kan ikke umiddelbart tiltræde de overvejelser ministeriet gør sig om ledninger i søterritoriet, idet de faktiske forhold for ledninger i sådanne arealer er markant forskellige fra de forhold, der må anses for at gøre sig gældende i arealer på landjorden.

Bemærkningerne til lovforslaget anfører derfor en markant udvidelse af anvendelsen af det retsprincip, der sædvanligvis omtales som ”gæsteprincippet”, uden der er juridiske holdepunkter for en sådan udvidelse, eller det i øvrigt fremgår af bemærkningerne, at der er tale om en udvidelse.

I lovforslagets § 13 fremgår det at tvister om erstatning for ledningsarbejder skal fastsættes af ekspropriationskommissionen i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Det er Dansk Energis forståelse at dette indebærer at ledningsejeren dermed skal opnå en fuldstændig erstatning ved indgrebet, hvormed ledningsejeren skal stilles som om ekspropriationen ikke var sket. Med andre ord skal ledningsejeren skadesløsholdes for enhver omkostning forbundet med de ledningsarbejder anlægsprojektet nødvendiggør. Dette svarer umiddelbart til den retsstilling der er i dag.

I bemærkningerne til § 13 i lovforslaget fremgår det imidlertid at ” Erstatningen kan helt bortfalde, hvis indgrebet skønnes at medføre større fordele for ejeren end det tab, der påføres ejeren ved foranstaltningen.” Det fremgår ikke andre steder i lovforslaget, hvad der skulle lægges til grund ved et sådant skøn, eller hvem der skal udføre dette skøn.

Det er Dansk Energis umiddelbare vurdering, at et bortfald af erstatning på baggrund af et skøn er uhjemlet og dermed ikke er i overensstemmelse med den erstatning ledningsejer er berettiget til jf. de almindelige ekspropriationsregler, hvor ledningsejer har ret til fuldstændig erstatning.

<u>Sammenfatning</u>

Sammenfattende finder Dansk Energi, at der med anlægsprojekter som nærværende – og anlægsprojekter i det hele taget – bør varetages et større hensyn til de ledningsejere, der i udgangspunktet alene er henvist til at skulle flytte sig eller foretage omfattende ledningsforanstaltninger for egen regning. Der er tale om ganske betydelige omkostninger, der ikke indregnes i anlægsprojektets økonomi, da det klart forventes, at omkostningen bæres af ledningsejer – og i sidste ende fx af elkunderne. Om en sådan omkostningsfordeling er rimelig, bør Folketinget – på et tilstrækkeligt oplyst grundlag – tage stilling. Og det bør ikke bare ”fejes” til side med en henvisning til gæsteprincippet.

Med venlig hilsen
Dansk Energi

Mette Louise Horneman

Indre By Lokaludvalg

Transportministeriet
arp@trm.dk og trm@trm.dk

Indre By Lokaludvalg drøftede forslaget til lov om anlæg af Lynetteholm i sit møde den 11. februar 2021, og besluttede følgende høringssvar:

I lokaludvalget er der delte meninger om Lynetteholm-projektet, men vi er enige om, at der skal mere og bedre information til om projektet, hvis Indre Bys borgere skal tage ejerskab til det.

Vi nævner dette, fordi vi har noteret, at mange har udtalt bekymring ved hele eller dele af Lynetteholm-projektet.

Så hermed en opfordring til, at man på møder med borgerne og på de sociale medier går bredt og tydeligt ud om fordele og ulemper ved Lynetteholm-projektet i sin helhed.

Indre By Lokaludvalg vil nu undersøge, om vi kan holde digitale informationsmøder om Lynetteholm-projektet. Vi håber i givet fald, at repræsentanter for staten, Københavns Kommune og By & Havn kan komme og holde oplæg om det.

14. februar 2021
J.nr. 2021-0038224

Kim Hyttel-Sørensen, Alternativet, afgav følgende protokolbemærkning, som Gunna Starck, Enhedslisten, tilsluttede sig:
"Jeg mener at Lynetteholmen er et projekt, der er præget af mangelfuld demokratisk borgerinddragelse, tvivlsomme prognoser og dokumentationer og jeg finder det bydende nødvendigt at projektet bliver bremset og sagsbehandling reevalueret i lyset af rækken af uvildige sagkyndiges vægtige indsigelser mod projektet."

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,
formand

Kopi sendt til Københavns Borgerrepræsentation og By & Havn.

Til Transport og Boligministeriet

Idet vi henviser til høringsbrev af 15. januar d.å. og høringsmateriale i jeres sagsnr. 2020-2513, henviser vi til vores bemærkninger i vedlagte borgerklage til Europaparlamentets Borgerklageudvalg, hvorved vi gør gældende, at vedtagelsen af en anlægslov for Projekt Lynetteholmen bør baseres på en VVM-redegørelse, der omfatter hele projektet. Det er vigtigt, at den kumulative miljømæssige indvirkning på miljøet er kendt, sådan at projektet ikke vedtages og påbegyndes i uvidenhed herom.

Derudover bør der foretages en beregning af projektets klimapåvirkning i henhold til Klimalovens måltsætning om en 70 pct.-reduktion af danske drivhusgasudledninger i 2030 målt ift. 1990. Denne beregning bør præsenteres for folketinget, så det sikres at Klimalovens målsætninger ikke overtrædes.

På vegne af Klimabevægelsen i Danmark

Frederik Roland Sandby

Under medvirken af

Eskil Nielsen, Advokat (H)

Rentemestervej 80, 2 sal.
2400 København NV,
Danmark

www.klimabevægelsen.dk
kontakt@klimabev.dk
+45 22 95 40 47

CVR: DK34364672
14. Februar 2021
Version 0.1

Klage til Europaparlamentets Borgerklageudvalg over VVM-redegørelse for Projekt Lynetteholmen i København

Klage til Europaparlamentets Borgerklageudvalg over VVM-redegørelse for Projekt Lynetteholmen i København i forhold til EP/Rdir2001/42 og EP/Rdir2011/92 som ændret ved EP/Rdir2014/52

Rentemestervej 80, 2 sal.
2400 København NV,
Danmark

www.klimabevægelsen.dk
kontakt@klimabev.dk
+45 22 95 40 47

CVR: DK34364672
14. Februar 2021
Version 3.3

Uploadet via portal
Europaparlamentets Borgerklageudvalg
Formanden for udvalget for Andragender
European Parliament

14.02.2021
18023 EN/sc

Klage til Europaparlamentets Borgerklageudvalg over VVM-redegørelse for Projekt Lynetteholmen i København i forhold til EP/Rdir2001/42 og EP/Rdir2011/92 som ændret ved EP/Rdir 2014/52

Klimabevægelsen i Danmark tillader sig hermed at klage over den danske regerings mulige tilsidesættelse af EU-lovgivningen, nærmere af bestemt EP/Rdir2011/92 (som ændret) og anmoder i den forbindelse om HASTEBEHANDLING, jf. nærmere nedenfor.

Klagen angår Projekt Lynetteholmen i København. Projekt Lynetteholmen blev af statsministeren ved præsentationen sammenfattet: ”Vi vil anlægge en ø, en ny ø i Øresund mellem Refshaleøen og Nordhavn. … Boliger til 35.000 mennesker, ligeså mange arbejdspladser, en havnetunnel, metro, klimasikring af København.”[11] Imidlertid agtes projektet iværksat på grundlag af en VVM-redegørelse, der alene omfatter øens afgrænsning og ikke boliger, havnetunnel, metro mv.

Klagen er således overordnet begrundet med, at regeringen ved transportministeren agter at påbegynde projekt baseret på en VVM-redegørelse, der alene omfatter en del af et langt mere omfattende samlet projekt, at dette er i strid med EU-retten, der fordrer, at de kumulative virkninger af projektet indgår redegørelsen.

Sagen bør således vurderes under hensyn til de særlige omstændigheder,

- at den danske regering har introduceret projektet som et samlet projekt og indgået en formel, skriftlig aftale om et samlet projekt, der indeholder en række yderligere endog meget omfattende arbejder mv., der udelades af VVM-redegørelsen,

- at det i VVM-redegørelsen helt åbenbart og udtrykkeligt tilkendegives, at VVM-redegørelsen alene omfatter en del af det samlede projekt, nemlig kun konstruktion af øens afgrænsning og ikke arbejderne vedrørende infrastrukturprojekterne Østlig Ringvej og metro til Lynetteholm, byudviklingen og en eventuel fremtidig dokport mellem Lynetteholm og Nordhavn,

- at regeringen derved aftalemæssigt er bundet og fuldt vidende om planerne for det samlede projekt og desuagtet med fuldt overlæg og helt bevidst søger projektet iværksat på et grundlag, der ikke tager højde for den samlede sandsynlige indvirkning på miljøet, herunder klimaet.

I. Kort om hensigten med direktiverne

Helt overordnet vil iværksættelse af Projekt Lynetteholmen på grundlag af den foreliggende VVM-redegørelse efter vores opfattelse være i uoverensstemmelse med de grundlæggende tanker bag EP/Rdir2001/42 og EP/Rdir2011/92, hvorved

> *”et projekts indvirkninger på miljøet bør vurderes under hensyn til ønsket om at beskytte menneskets sundhed, at bidrage til højere livskvalitet ved forbedring af miljøet, at sørge for de forskellige arters fortsatte beståen og at bevare økosystemets reproduktionsevne, som er selve grundlaget for livets fornyelse;”*[1]

[11] EP/Rdir2011/92, præambel (14)

og

> *”den bedste miljøpolitik består i at undgå dannelsen af forurening eller gener fra starten, frem for senere at forsøge at modvirke deres virkninger; [og] … virkningerne på miljøet skal tages i betragtning på et så tidligt stadium som muligt i alle tekniske planlægnings- og beslutningsprocesser ….”,*[2]

markeret som følger i aktuel kontekst:

> *”I løbet af det sidste årti har miljøspørgsmål som ressourceeffektivitet og bæredygtighed, biodiversitetsbeskyttelse, klimaændringer og ulykkes- og katastroferisici fået større betydning i politikudformningen. De bør derfor også udgøre vigtige elementer i vurderings- og beslutningsprocesserne.”*[3]

Klagen er aktualiseret også af ”Den europæiske grønne pagt” og talen ”Unionens tilstand 2020”

Klagen er yderligere særligt aktualiseret af nødvendigheden af en klimamæssig balance som aftalt med ”Den europæiske grønne pagt”[4] og senest markeret af kommissionens formand i talen ”Unionens tilstand 2020”,[5] samt med kommissionen forslag om ”at forhøje 2030-målet for reduktion af emissionerne til mindst 55 %.” og EU som klimaneutral i 2055.[6]

Realiseringen af EU’s tanker og forslag forudsætter medvirken fra regeringerne – som et absolut minimum sådan, at regeringerne loyalt efterlever direktivernes formål om en reel vurdering af miljø- og klimamæssige konsekvenser af planer og projekter.

Klimabevægelsen finder ikke, at igangsættelsen af Projekt Lynetteholmen uden en forudgående vurdering af projektets samlede indvirkning på miljøet loyalt bidrager til opfyldelsen af målet om et bedre klima.

II. Sagens væsentligste akter

Til nærmere belysning af sagen vedlægges (se link i særskilt fil og nederst):

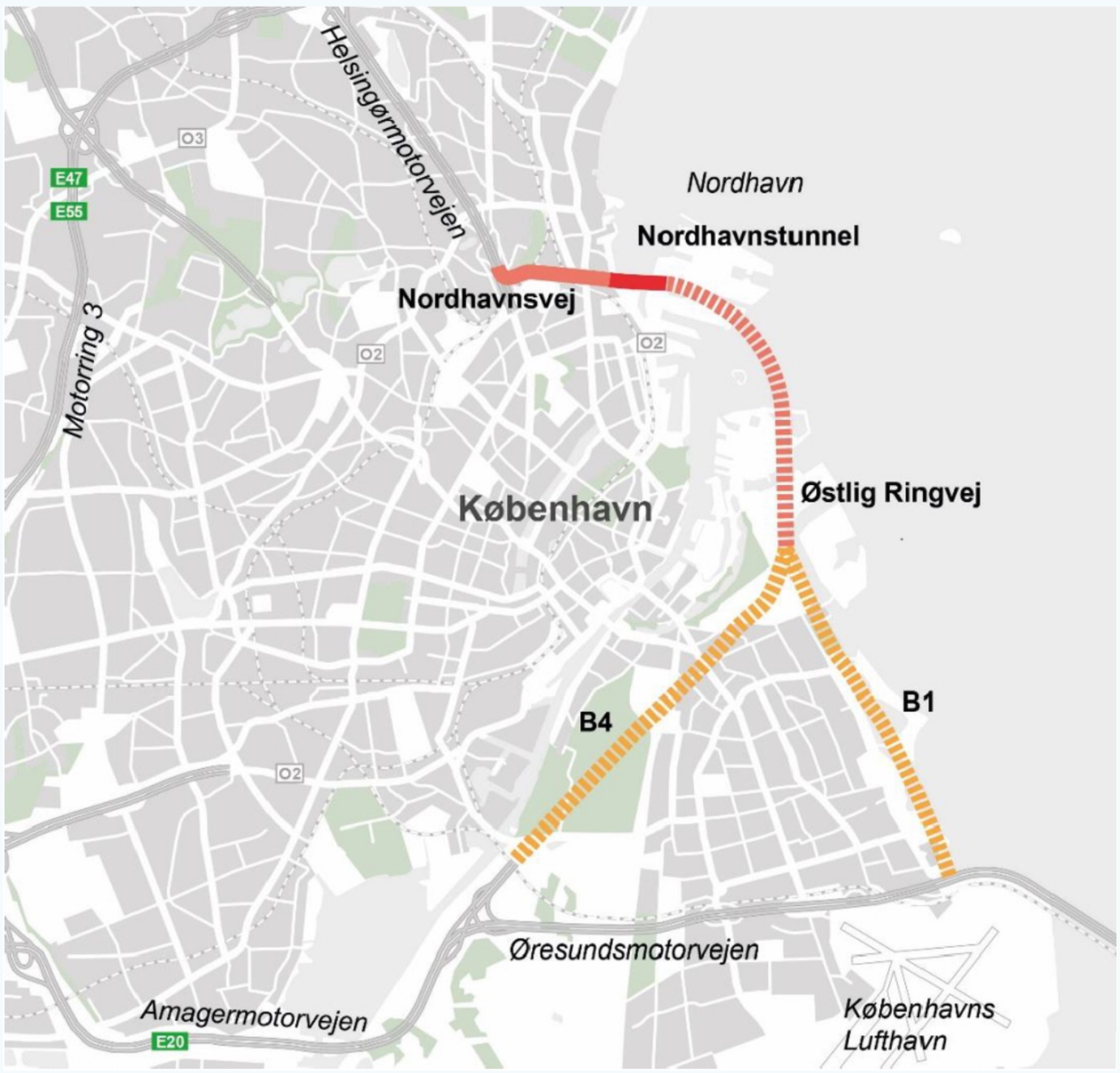
Bilag 1 Principaftale af 5. oktober 2018 mellem den danske regering og Københavns Kommune (vedlagt i papirformat)
Bilag 2 Pressemøde i Statsministeriet 5. oktober 2018 for Projekt Lynetteholmen via link
Bilag 3 Høringsskrivelse af 7. juli 2020 for afgrænsningsnotet for udarbejdelse af VVM-redegørelsen for projektet (via link)
Bilag 4 ”Lynetteholm Miljøkonsekvensrapport” udarbejdet af Rambøll Danmark A/S, dateret 24. november 2020 (via link)
Bilag 5 Transportministerens svar af 2. februar 2021 på sp. 163 / 2020-2021 fra Transportudvalget

[2] EP/Rdir 1985/337, præamblen
[3] EP/Rdir 2014/52, præambel (7)
[4] https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en
[5] https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/soteu_2020_en.pdf
[6] Jf. note 5, s. 9

III. Illustration af projektet og problematikken

Overordnet er Projekt Lynetteholmen af Statsministeriet ved præsentationen illustreret ved følgende rendering, Figur 1:[7]

Figur 1. Rendering af Lynetteholm med den planlagte boligbebyggelse midt i billedet. med tilhørende infrastrukturprojekt som følger:[8]



Figur 2. Principforslag til forbindelsesveje.

[7] https://www.stm.dk/presse/pressemoedearkiv/pressemoede-den-5-oktober-2018/ Gå til minut: 5:15
[8] https://www.stm.dk/presse/pressemoedearkiv/pressemoede-den-5-oktober-2018/ Gå til minut: 8.50

Heroverfor står, at omfanget af VVM-redegørelsen illustreres ved følgende rendering:[9]

Figur 3. Visualisering af Lynetteholm under opfyldning.

[9] VVM-redegørelsen, s. 1 (bilag 4)

IV. Baggrund – Om Projekt Lynetteholmen

a. Introduktion:

Regeringen og Københavns Kommune indgik den 5. oktober 2018 en principaftale om Projekt Lynetteholmen.[10]

Ved præsentationen i Statsministeriet 5. oktober 2018[11] sammenfattede statsministeren projektet med ordene:

> *"Vi vil anlægge en ø, en ny ø i Øresund mellem Refshaleøen og Nordhavn. Vi har foreløbig valgt at kalde den Lynetteholmen. Og det er i det område, der er markeret på kortet her – skal der være land, hvor der i dag er vand. Det er et kæmpeprojekt."*[12]

Statsministeren opsummerede principaftalens omfang med ordene: "Boliger til 35.000 mennesker, ligeså mange arbejdspladser, en havnetunnel, metro, klimasikring af København."[13]

På pressemødet omtaltes projektet af overborgmesteren i København som "det historiske store byudviklingsprojekt"[14] og af erhvervsministeren som "en kæmpe milepæl i Københavns historie, og dermed også i Danmarkshistorien".[15]

Supplerende understregede transportministeren forudsætningerne for planerne som følger:

> *"En forudsætning for, at vi kan bygge på Lynetteholmen er, at der skabes ordentlige forbindelser for både biler og kollektiv transport. Det er nødvendigt, at vi bygger både en ny vejforbindelse i form af en østlig ringvej, det er dén, I kan se på kortet her med to mulige linjeføringer – og en ny metroforbindelse."*[16]

Infrastrukturprojekterne Østlig Ringvej og metro til Lynetteholm blev illustreret ved følgende:[17]

b. Projektets omfang – belyst i tons jord og kroner og ører:

Med Projekt Lynetteholmen ønskes som nævnt iværksat et af de mest ambitiøse og omfattende anlægsarbejder i nyere danmarkshistorie. Lynetteholmen planlægges etableret som en kunstig halvø ved at opfylde et område på ca. 2,8 km2 øst for Trekroner Søfort mellem Nordhavn og Refshaleøen i Københavns havn med jord.[18] Det er forventningen at den årlige mængde jord, der skal placeres i Lynetteholm i gennemsnit er 2,6 mio. tons om året. Da Lynetteholm har en opfyldningskapacitet på ca. 80. mio. tons anslås det, at der vil være fyldt op om ca. 30 år. Med en årlig jordmængde på 2,6 mio. tons vil der i gennemsnit køre ca. 350 lastbiler i døgnet i hver retning igennem København – til og fra modtageanlægget i Lynetteholm.[19] Og heri indgår end ikke arbejderne vedrørende infrastrukturprojekterne Østlig Ringvej og metro til Lynetteholm, byudviklingen og en eventuel fremtidig dokport mellem Lynetteholm og Nordhavn.

[10] Bilag 1 og VVM-redegørelsen, s. 36
[11] Bilag 2
[12] Bilag 2, s. 2
[13] Bilag 2, s. 3
[14] Bilag 2, s. 5
[15] Bilag 2, s. 7
[16] Bilag 2, s. 6
[17] https://www.stm.dk/presse/pressemoedearkiv/pressemoede-den-5-oktober-2018/ Gå til minut: 8.50
[18] VVM-redegørelsen, s. 11
[19] VVM-redegørelsen, s. 14

Beregninger fra fagbladet Ingeniøren anslår, at udgifterne til etableringen af selve Lynetteholmen konservativt sat løber op i kr. 20 mia.[20]

De planlagte accessoriske anlægsarbejder anslås at ville koste kr. 60 mia. yderligere, hvorved de samlede omkostninger anslås til kr. 80 mia. Ingeniørens beregninger indikerer tillige omfanget af anlægsarbejderne vedrørende de accessoriske projekter er – beløbsmæssigt tre gange større end den i VVM-redegørelsen behandlede del af det samlede Projekt Lynetteholmen.

V. Kort om regelgrundlaget og retspraksis om opdeling af et samlet projekt i mindre dele i forhold til VVM-redegørelser

VVM-redegørelsen skal udarbejdes i overensstemmelse med lov nr. 973 af 2020/06/25, som igen skal udlægges i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU og direktiv 2001/42/EU. Det følger af direktiverne, at der skal redegøres for den samlede miljøpåvirkning af et projekt. Dette kan ikke omgås ved at dele projektet op i mindre projekter, hvis der, når redegørelsen udarbejdes, er kendskab til afledte eller accessoriske projekter, idet de samlede miljømæssige virkninger af projektet derved ikke indgår i beslutningsgrundlaget. Det er afgørende for klima og miljø, at beslutningen foretages på et grundlag, der er helt i overensstemmelse med lov og direktiv.

Der kan som eksempler på praksis til støtte herfor henvises til følgende sager fra EU-domstolen (vores understregninger):

EU-Sag C-142/07:

44 "... formålet med det ændrede direktiv ikke kan omgås gennem en projektopdeling, og at manglende hensyntagen til projekternes kumulative virkning ikke i praksis kan føre til, at samtlige projektdele fritages for vurderingsforpligtelsen, idet projekterne i deres helhed kan få væsentlig indvirkning på miljøet..."

46 "... det ændrede direktiv ... foreskriver, at der skal foretages en vurdering af de indvirkninger på miljøet, som projekter til ombygning og forbedring af byveje kan få..., som på grund af deres art, dimensioner eller placering i givet fald kan få væsentlig indvirkning på miljøet som følge af deres samspil med andre projekter."

EU-SagC-141/14:

95 "... Manglende hensyntagen til et projekts kumulative virkning med andre projekter kan nemlig i praksis føre til, at projektet fritages for vurderingsforpligtelsen, uanset at projektet i sammenhæng med andre projekter kan få væsentlig indvirkning på miljøet ..."

97 "Det skal derfor konstateres, at Republikken Bulgarien dels har tilsidesat sine forpligtelser i henhold til artikel 4, stk. 2 og 3, i direktiv 2011/92 ..., idet den i forbindelse med undersøgelsen af, om det var nødvendigt at foretage en vurdering af indvirkningerne på miljøet, ikke på en passende måde vurderede den kumulative virkning af vindmølleprojekterne"

[20] https://ing.dk/artikel/hovedstadsprojekt-udloser-dominoeffekt-80-milliarder-231358

Det kan nævnes, at kommissionen endog tidligere har indskærpet reglerne over for den danske regering, jf. åbningsskrivelsen fra kommissionen (SG-Greffe (2005) D/201308) i sag 2003/4433 modtaget den 22. marts 2005.[21]

VI. Om opsplitningen af projektet, jf. VVM-redegørelsen i forhold til lov og ret

a. Notorisk sker der en opdeling af projektet

I VVM-redegørelsen pkt. 1.1. anføres bl.a. følgende:

> *"Det projekt, som miljøvurderes i denne miljøkonsekvensrapport, er konstruktion af øens afgrænsning (perimeter) med ny adgangsvej og modtagelsesanlæg for nyttiggørelse af overskudsjord og opfyldning af området med ren og forurenet jord.*
>
> *En miljøkonsekvensvurdering skal foretages med udgangspunkt i et konkret projekt. Infrastrukturprojekterne Østlig Ringvej og metro til Lynetteholm, byudviklingen og en eventuel fremtidig dokport mellem Lynetteholm og Nordhavn er på nuværende tidspunkt ikke konkretiserede, og indgår ikke i denne miljøkonsekvensvurdering. De vil blive miljøvurderet på et senere tidspunkt som led i beslutningsprocessen for de respektive projekter."*

Det fremgår således helt udtrykkeligt af redegørelsen, at

> *"Infrastrukturprojekterne Østlig Ringvej og metro til Lynetteholm, byudviklingen og en eventuel fremtidig dokport mellem Lynetteholm og Nordhavn på nuværende tidspunkt ikke (er) konkretiserede, og ikke (indgår) i denne miljøkonsekvensvurdering.",*

b. Opfylder VVM-redegørelsen opfylder kravene i lov og direktiv?

I lyset af redegørelsen for reglerne, jf. pkt. V, ovenfor, at der efter vores opfattelse en betydelig risiko for, at VVM-redegørelsen ikke opfylder kravene hertil i lov og direktiv, og at en gennemførelse af anlægsloven, respektive projektet derfor vil være retsstridigt – med reelt helt uoverskuelige konsekvenser til følge, hvis Projekt Lynetteholmen desuagtet iværksættes.

Metro, byudvikling, infrastruktur mv. må efter vores opfattelse i forhold til forståelsen af direktiverne anses for integrerede dele af det samlede projekt og politisk autoritativt præsenteret som sådanne, at de må indgå i en samlet VVM-redegørelse. Anlæg af metro og havnetunnelen Østre Ringvej må reelt anses for en forudsætning for Projekt Lynetteholmen og derved en integreret del af projektet. Dette må gælde så meget mere, som at der er tale om meget omfattende dele af projektet, som selv isoleret set hver for sig ville fordre en miljøkonsekvensvurdering.

Udskillelsen af en del af et samlet projekt medfører, at beregningsmetoderne reelt kan være arbitrære og misvisende. Dette er i særlig grad betænkeligt derved, at det må forventes at VVM-redegørelsen i den foreliggende form og disponering skal danne "grundlag for en anlægslov, der skal give By & Havn bemyndigelse til at anlægge Lynetteholm", jf. VVM-redegørelsen, pkt. 2.3, s. 38. Derved er der risiko for, at en misvisende redegørelse kommer til at danne grundlag for en lov.

[21] Jf. bilag 5

c. Regeringens forsvar – Ministerens svar af 2. februar 2021 på sp. 163 / 2020-2021 fra Transportudvalget (bilag 5)

Regeringen forsvarer over for folketinget opsplitningen på følgende grundlag, jf. besvarelsen af det som bilag 5 fremsatte spørgsmål:

> *"Med bemærkningen om at jorddeponiet kun udgør en ud af flere dele af projektet, tillader jeg mig at lægge til grund, at spørgeren tænker på en mulig Østlig Ringvej, anlæg af en metrolinje, boligområder m.v. Jeg antager, at der her spørges til problemstillingen vedr. såkaldt "slicing" eller "salami-metoden".*
>
> *Det er ikke en hemmelighed, hvad visionen er for Lynetteholm. Det kan man læse i den politiske aftale af 25. oktober 2018 … om anlæg af Lynetteholm.*
>
> *Et er visioner, noget andet er konkret planlægning. Derfor er jeg heller ikke enig i spørgsmålets præmis om, at Lynetteholmen som jorddeponi og klimasikring kun er en del af et større samlet projekt. Vi er netop ikke på et stadium i planlægningen af efterfølgende projekter, som kan danne grundlag for blive inddraget i miljøvurderingen på nuværende tidspunkt. Det er ikke muligt at foretage en konkret miljøvurdering af f.eks. Østlig Ringvej eller metrolinjer, som endnu ikke er planlagt eller politisk besluttet.*
>
> *Det er også grunden til, at By & Havns udarbejdede miljøkonsekvensvurdering netop kun omhandler anlægget af Lynetteholmen. Projektet, som det foreligger nu, er et selvstændigt – og i øvrigt selvfinansierende – projekt, som meningsfuldt kan gennemføres for sig selv.*
>
> *… evt. anlæg af en metroforbindelse, Østlig Ringvej mv. efterfølgende naturligvis også blive miljøkonsekvensvurderet i overensstemmelse med alle miljøretlige krav, herunder også belys-ning af eventuelle kumulative effekter i forhold til Lynetteholmen."*

d. Bemærkninger om regeringens forsvar

Indledningsvis bemærkes, at regeringen i svaret endog selv refererer til det af VVM-redegørelsen omfattede projekt ("jorddeponiet") som "en ud af flere dele af projektet" og derved reelt bekræfter, at der er tale om et samlet projekt, som inkluderer også de øvrige dele, dvs. infrastruktur mv.

Svaret bekræfter således som notorisk, at regeringen som udslag – ikke af evt. skønsmæssige usikkerheder, men som udslag af et helt bevidst valg har dele af projektet. Det er således notorisk, uomtvisteligt og udtrykkeligt erkendt af regeringen, at VVM-redegørelsen ikke omfatter den samlede indvirkning på miljøet af Projekt Lynetteholmen.

Hovedpunktet i regeringens forsvar er imidlertid, at der alene er tale om en vision om et samlet projekt, jf. sentensen "Et er visioner, noget andet er konkret planlægning." Ministeren redegør ikke i svaret for grundlaget for sondringen i lyset af statsministerens præsentation og principaftalen, jf. ovenfor, men tanken er vel, at projektet endnu ikke er således konkretiseret, at det efter lov og direktiver bør indgå i VVM-redegørelsen. Det er vores opfattelse, at der klart er tale om dele af et samlet projekt, hvoraf alle dele er således tilstrækkeligt konkretiserede, at de bør indgå i VVM-redegørelsen inden projektet påbegyndes. Følgende konkrete forhold fremhæves i denne forbindelse:

i. Principaftalen (bilag 1)

Den danske regering og Københavns Kommune har indgået en formel, skriftlig og bindende aftale om det samlede projekt. Der kan henvises til principaftalen, som gennemgående omhandler det samlede projekt alle dets dele. Dette kan eksemplificeres med f.eks. følgende citater fra principaftalen:

> *"Regeringen og Københavns Kommune ønsker derfor i fællesskab at anlægge en ny stor ø, Lynetteholmen, der på længere sigt kan udvikles til en ny, attraktiv bydel. ...*
>
> *Lynetteholmen vil ligeledes kunne bidrage til at løse en række udfordringer i Hovedstaden, herunder skabe plads til deponering af overskudsjord, sikre arealer til flere boliger og virksomheder, øge lønsomheden af nødvendige infrastrukturinvesteringer, ...*
>
> *Lynetteholmen skal udvikles som en bæredygtig bydel med blandet bolig og erhverv ...*
>
> *Området vil på sigt kunne rumme ca. 2½-3 mio. etagemeter bolig- og erhvervsbyggeri og vil dermed kunne huse omkring 35.000 beboere og et tilsvarende antal arbejdspladser.*
>
> *Parterne er enige om, at etablering af Lynetteholmen inklusive den nødvendige infrastruktur – Østlig Ringvej og metrobetjening – må ske med det udgangspunkt, at der er tale om et projekt, der kan finansieres af egne indtægter ...*
>
> *Staten, [m.fl.] har igangsat en forundersøgelse af en Østlig Ringvej mellem afslutningen af den kommende Nordhavnstunnel og Amagermotorvejen. Parterne er enige om, at etableringen af et tilslutningsanlæg til betjening af Lynetteholmen skal indgå i forundersøgelsen.*
>
> *Den langsigtede udbygning af Lynetteholmen forventes understøttet gennem etablering af en metroforbindelse, der kan sikre den nye bydel en hurtig og sammenhængende forbindelse med resten af København."*

ii. Statsministerens fremstilling af projektet

Med den ovenfor som Figur 1 indsatte rendering tilkendegav Statsministeren projektets omfang, og Statsministerens sammenfatning efterlader for os at se ingen tvivl om projektets omfang "Boliger til 35.000 mennesker, ligeså mange arbejdspladser, en havnetunnel, metro, klimasikring af København."

Overborgmesterens beskrivelse af projektet som "det historiske store byudviklingsprojekt" (vores fremhævning)[14]

Erhvervsministeren beskrivelse af projektet som "en kæmpe milepæl i Københavns historie, og dermed også i Danmarkshistorien".[15]

iii. Transportministerens præcisering af forudsætningerne for projektet

Transportministeren præciserede forudsætningerne for projektet som følger:

> *"En forudsætning for, at vi kan bygge på Lynetteholmen er, at der skabes ordentlige forbindelser for både biler og kollektiv transport. Det er nødvendigt, at vi bygger både en ny vejforbindelse i form af en østlig ringvej, det er dén, I kan se på kortet her med to mulige linjeføringer – og en ny metroforbindelse."*

Transportministeren illustrerede sin redegørelse for projektet med den ovenfor som Figur 2. Principforslag til forbindelsesveje.indsatte skitse af Metro og Østre Ringvej.

iv. VVM-redegørelsen taler sit tydelige sprog om forudsætningerne

Alle nævnte projekter er en direkte del af eller direkte afledt af Projekt Lynetteholmen, jf. VVM-redegørelsens pkt. 2.1, side 36f. Det præciseres således f.eks. også VVM-redegørelsen, s. 88, at

> *"Som en central præmis for byudviklingen i det nye område skal der etableres ny infrastruktur, der blandt andet kan sikre tilgængeligheden for dem, der skal bo og arbejde på Lynetteholm. Det drejer sig om en Østlig Ringvej fra Nordhavn til motorvejen på Amager samt metrobetjening af området. Byudvikling på Lynetteholm bidrager til finansieringen af den nye infrastruktur, som man f.eks. kender det fra Ørestad og Nordhavn." (Vores fremhævninger)*

Infrastrukturen til betjening af Lynetteholmen er således ikke en option. Infrastrukturen "skal", som det udtrykkes, etableres, men er – som udslag af et helt bevidst valg – udeladt i redegørelsen.

v. Vi er netop ikke på et stadium i planlægningen af efterfølgende projekter, som kan danne grundlag for blive inddraget i miljøvurderingen på nuværende tidspunkt

Sætningen er uklar, men giver anledning til at bemærke, at direktivets krav om en vurdering af den samlede indvirkning skal opfyldes inden et projekt iværksættes, og at direktivets krav ikke kan omgås ved en henvisning til langsom planlægning eller tilsvarende tekniske omstændigheder. I modsat fald kunne myndighederne komme udenom direktivets hensigt blot ved at udskyde sit arbejde med projektet. De samlede virkninger må skønnes bedst muligt, således som omstændig-hederne konkret tilsiger, og der vil altid være unøjagtigheder knyttet til at sådant skøn, men myndighederne kan ikke blot udelade en vurdering af dele af et projekt med henvisning til senere yderligere konkretisering af projektet.

vi. Det er ikke muligt at foretage en konkret miljøvurdering af f.eks. Østlig Ringvej eller metrolinjer, som endnu ikke er planlagt eller politisk besluttet

Vi henviser til det oven for under v anførte.

Der kan øvrigt henvises til, at planlægningen af de øvrige dele af Projekt Lynetteholmen er påbegyndt, og der er sket en sådan konkretisering, at der – som altid, efter bedste evne – kan foretages et skøn over de samlede virkninger af projektet. Der henvises herved f.eks. til rapporterne udarbejdet af regeringen (ved Transportministeriet) m.fl. så tidligt som august 2020 under titlerne *"Forundersøgelse af Østlig Ringvej Sammenfattende rapport Rapport 604 – 2020*" og "*Forundersøgelse Metrobetjening af Lynetteholmen*". Eksistensen af rapporterne modsiger i øvrigt, at disse dele af projektet – som hævdet af regeringen – ikke er planlagt.

Når regeringen henviser til, at nævnte dele af projektet ikke er "*politisk besluttet*" som begrundelse for at undlade VVM-redegørelser af det samlede projekt kan det indikeret, at regeringen grundlæggende har misforstået reglerne, hvis opfattelsen er, at kravet om VVM-redegørelser forudsætter en endelig beslutning om projektet (som jo i øvrigt foreligger, jf. Principaftalen (bilag 1)). Det er netop pointen i direktiver, at indvirkningen på miljøet skal være vurderet "inden der gives tilladelse", jf. EP/Rdir2011/92, art. 2.

vii. Projektet, som det foreligger nu, er et selvstændigt – og i øvrigt selvfinansierende – projekt, som meningsfuldt kan gennemføres for sig selv.

Der henvises til det oven for anførte, med bemærkning om, at det ikke er et kriterium for kravet om vurdering af de samlede indvirkninger på miljøet, om de enkelte dele af projektet er selvfinansierende.

> *"[…] evt. anlæg af en metroforbindelse, Østlig Ringvej mv. efterfølgende naturligvis også blive miljøkonsekvensvurderet i overensstemmelse med alle miljøretlige krav, herunder også belysning af eventuelle kumulative effekter i forhold til Lynetteholmen."*

Der henvises til det oven for anførte, med bemærkning om, at det ikke er et kriterium for kravet om vurdering af de samlede indvirkninger på miljøet, om der senere foretages en vurdering af kumulative virkninger. Pointen i direktiverne er netop, at der som grundlag for en stillingtagen til et projekt skal foretages en vurdering af de samlede virkninger inden projektet påbegyndes, så dette står klart som grundlag for beslutningstagerne – og så der kan tages højde herfor f.eks. i forhold til yderligere klimatiltag på andre områder som kompensation for en klimabelastning forårsaget af et projekt.

vii. Regeringens opfattelse ses udfordret af Region Hovedstaden

Regeringens opfattelse ses udfordret af anden offentlig myndighed, nemlig Region Hovedstaden, jf. følgende fra afgrænsningsnotatet (bilag 3), under pkt. 9, jf. følgende:

> *"Der udtrykkes i flere høringssvar bekymring for, at alle projektets formål ikke indgår i miljøvurderingen. Det bemærkes bl.a. af lokalråd og Region Hovedstaden, at der ønskes foretaget en miljøvurdering af nuværende og fremtidige projekter på Lynetteholm (Jordopfyldning, klimasikring, byudvikling og fremtidig infrastruktur – alle principaftalens formål), og at det vil være hensigtsmæssigt, at der foretages en helhedsvurdering og en vurdering af kumulative effekter ved alle de kommende anlægsprojekter på Lynetteholm. Her nævnes også, at klimabelastningen ved både nuværende og kommende projekter bør belyses som afledt effekt."*[22]

[22] Vi har søgt om, men endnu ikke fået aktindsigt i høringssvarene.

ooOoo

På dette grundlag er det vores opfattelse, at regeringens forsvar, jf. bilag 5, ikke afkræfter de af os fremførte betænkeligheder i forhold til lovgivningen.

VII. ANMODNING OM HASTEBEHANDLING – AKTUEL STATUS

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sendte VVM-redegørelsen i 8 ugers offentlig høring fra den 30. november 2020 til 25. januar 2021.

På baggrund af den offentlige høring vil der blive udarbejdet et høringsnotat og en indstilling til Transportministeriet. Herefter er det op til en videre politisk drøftelse og stillingtagen, om projektet skal gennemføres via en anlægslov.

Gangen er videre, at ministeriet har sendt en anlægslov for Lynetteholm i høring i fire uger fra den 15. januar til d.d. VVM-godkendelsen sker ved anlægsloven. Anlægsloven forventes af By og Havn at blive førstebehandlet i Folketinget i marts 2021 og tredjebehandlet i juni 2021. Herefter kan *"anlæg af øen og senere etablering af infrastrukturen igangsættes."*[23]

Henset til at anlægsloven ifølge tidsplanen forventes første behandlet allerede i marts 2021. Når loven er vedtaget, må det forventes, at arbejderne til anlæg af Lynetteholmen iværksættes. Er anlægsarbejderne iværksat kan projektet i sin helhed meget vel være irreversibelt, uanset at de hensyn, der varetages via direktiverne, ikke er iagttaget. En standsning af arbejderne kan få endog meget betydelige økonomiske konsekvenser for bygherren, og derved for borgerne.

Det forhold, at regeringen søger at eskalere processen med kun kort tid til behandling af lov mv. på trods af, at der er tale om et projekt med en mere end 50-årig horisont kan efter omstændighederne isoleret set tale for hastebehandling.

Vi finder på det grundlag, at der er tale om en hastesag og tillader os derfor at anmode om hastebehandling af sagen.

ooOoo

Giver henvendelsen i øvrigt anledning til spørgsmål, er Borgerklageudvalget naturligvis velkommen til at kontakte os, og finder Borgerklageudvalget, at det eventuelt kunne bidrage til oplysning af sagen redegør klager og undertegnede naturligvis også gerne nærmere under foretræde for udvalget.

På vegne af Klimabevægelsen i Danmark

Frederik Roland Sandby

Under medvirken af

Eskil Nielsen, Advokat (H)

[23] Faktaark til principaftalen, https://www.trm.dk/media/3102/faktaark-om-proces.pdf

Klimabevægelsen I Danmark

Rentemestervej 80, 2 sal.
2400 København NV,
Danmark

www.klimabevægelsen.dk
kontakt@klimabev.dk
+45 22 95 40 47

CVR: DK34364672
14. Februar 2021
Version 3.3

Bilag

Bilag 1 Principaftale af 5. oktober 2018 mellem den danske regering og Københavns Kommune (vedlagt i PDF-format)

Bilag 2 Pressemøde i Statsministeriet 5. oktober 2018 for Projekt Lynetteholmen i PDF-format og via linket https://www.stm.dk/presse/pressemoedearkiv/pressemoede-den-5-oktober-2018/

Bilag 3 Høringsskrivelse af 7. juli 2020 for afgrænsningsnotet for udarbejdelse af VVM-redegørelsen for projektet via linket https://www.trafikstyrelsen.dk/da/-/media/TBST-DA/Miljoevurdering/Lister/VVM-dokumenter/Lynetteholm/Samlet-afgr%C3%A6nsningsudtalelse-for-Lynetteholm.pdf

Bilag 4 "Lynetteholm Miljøkonsekvensrapport" udarbejdet af Rambøll Danmark A/S, dateret 24. november 2020, via linket https://onedrive.live.com/?authkey=%21ADMaythdwy3jbs8&cid=2FE4BD688BDA06DA&id=2FE4BD688BDA06DA%21994&parId=2FE4BD688BDA06DA%21965&o=OneUp

Bilag 5 Transportministerens svar af 2. februar 2021 på sp. 163 / 2020-2021 fra Transportudvalget (Vedlagt i PDF-format)

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Henrik S. Lund (hl@dkfisk.dk)
Titel: Høring vedrørende forslag til lov om anlæg af Lynetteholm
Sendt: 14-02-2021 21:44

Danmarks Fiskeriforening har følgende kommentarer til Høringen.

Processen har været kort og der er ikke blevet givet den fornødne tid til, at gennemføre tilstrækkelige videnskabelige udregninger i forhold til grænseoverskridende miljøpåvirkninger for projektet. Fiskerne er meget bekymret omkring begrænsningen af vand gennemstrømningen i Øresund, da Østersøen er meget afhængig af saltholdigt vand fra Kattegat ned gennem Øresund. Mange af de fiskebestande der findes i Østersøen er meget afhængige af, at der findes en vis saltkoncentration i Østersøen for, at kunne vokse og formere sig. Ved at begrænse denne bevægelse af vand gennem Øresund er det fiskernes frygt at man på sigt vil gøre Østersøen uegnet for mange af de fiskearter der findes der i dag. Forholdene skal undersøges til bunds inden projektet evt. endelig godkendes.

Med venlig hilsen

Henrik S. Lund
Biolog

DANMARKS FISKERIFORENING
Producent Organisation

Direkte +45 76 10 96 52
Mobil +45 29 24 55 65
Mail hl@dkfisk.dk

Nordensvej 3,Taulov
DK - 7000 Fredericia

www.fiskeriforening.dk
cvr.nr. 45 81 25 10

Denne e-mail og eventuelt vedhæftede filer kan indeholde fortrolig information. E-mailen er kun beregnet for den tilsigtede modtager anført ovenfor og hvis du ikke er den tilsigtede modtager, bedes du returnere e-mailen til afsenderen og slette den permanent uden at læse, kopiere, videresende eller gemme e-mailen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen! København d. 19. januar 2021

Emne: Høringssvar til miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholmen

Vi skriver som Københavns kajakklub, og repræsenterer mere end 500 brugere af Københavns havn og hvor adgangen til Øresund er en vigtig del af vores brug af havnen. Formålet med dette høringssvar er at bede Københavns Kommune genoverveje den nuværende konstruktionen af 'Lynetteholm' og der som minimum laves kanal fra Nyholm til Amager Stand.

Vi motiveres af vores bekymring for Københavns havn som rekreativt område og sikkerheden for kajakroere i forbindelse med sejlads til og fra Øresund.

Klagepunkter:

1. **Planen om at blande erhvervs og lystsejlads i Kronløbet, hvilket kan føre til at kajakroere kan blive involveret i alvorlige ulykker.**

2. **Afstanden fra Københavns havn til Amager Strand og længere sydpå øges, så det bliver vanskeligt for kajakroere at komme ud på havet.**

3. **Lynetteholm-projektet er uforeneligt med kommunens løfter om at København skal være en 'grøn by', og vil modvirke den store indsats der har været lagt for at gøre havnen til et reakreativt asset for byen.**

Vi mener, at projektet med etablering af **Lynetteholmen bør genovervejes** og hvis byggeriet gennemføres skal der som minimum laves en kanal fra Nyholm til Amager Stand, kanal ved Nordhavn, bølgedæmpende foranstaltninger og bedre afmærkning af sejlrenden for at tilgodese den massive fritidsbrug af havnen.

Kanal fra Nyholm og til Margretheholm

Ved at anlægge en kanal på dette smalle sted, vil man åbne for adgangen mellem Øresund og Københavns Havn for alle klubberne på Amagers østkyst, samt for klubberne i havnen, som vil ud langs Amager, og dermed leve op til at være en grøn by, hvor borgerne har mulighed for at komme til rekreative områder.
Dette kunne være en relativ smal kanal med fast bro over, så dels ville anlægsudgiften være lav, og dels vil det være relativt enkel at lukke for indstrømmende vand, så København fortsat er sikret mod en stormflod.

Kanal ved Nordhavn

At man sikrer at kanalen mellem Kalkbrænderihavnen og Orientbassiner vil være etableret sommeren 2023, så ind- udsejling til Københavns Havn for kajakroere kan foregå der i stedet for via Kronløbet.

Denne kanal vil være en forudsætning for at kajkroere fortsat vil kunne komme risikofrit ud/ind ad Københavns Havn, da benyttelse af Kronløbet som tidligere beskrevet vil være forbundet med stor risiko.
Man skal dog også være opmærksom på, at distancen fra Københavns Havn og til Amagers østkyst blive øget med 10 km, hvilket umuliggør kajakroere at komme ud/ind ad havnen på hverdagsture, da 20 km mere svarer til 3-4 timers længere tur. Derfor foreslår vi ovenstående kanal mellem Nyholm og Margretheholm.

Bølgedæmpende foranstaltninger

At man etablerer bølgedæmpende foranstaltninger langs den nordlige perimeter, hvor trafikken er tættest og både hækbølger som refleksbølger vil udgøre en væsentlig risiko for kajakker.

Afmærkning af sejlrenden

Da der vil være mange kajakroere som vil krydse lige nord for perimeteren, når de roer i en nord-sydgående retning, ville det være hensigtsmæssigt med flere bøjeafmærkninger end normalt på strækningen Middelgrundsfortet og Lynetteholmen, så det er tydeligt at se, når man er inde i sejlrenden.

Ovenstående foranstaltninger vil skabe mulighed for at vi som kajakklub og andre sårbare brugere af havnen, fortsat kan udnytte de unikke muligheder som havnen og adgangen til Øresund tilbyder. Mange af de andre fritidsbrugere af havnen vil fortsat være frataget muligheden for at udnytte samspillet mellem havn og Øresund. Vi mener derfor at den bedste løsning vil være at genoverveje projekt Lynetteholm for at tilgodese alle fritidsbrugere, og som minimum lave ovenstående foranstaltninger for at tilgodese kajakroere og andre sårbare brugere.

På vegne af
Københavns Kajakklub

CHRISTIANSHAVNS LOKALUDVALG

Transportministeriet
arp@trm.dk og trm@trm.dk

13. februar 2021
J.nr. 2021-0047451

1. Transport- og Boligministeriet har sendt forslag til Lov om anlæg af Lynetteholm i offentlig høring med frist for høringssvar d. 14. februar 2021. I den anledning skal Christianshavns Lokaludvalg fremkomme med dette høringssvar. Høringssvaret er baseret på det vedhæftede høringssvar vedr. VVM-redegørelsen for Lynetteholm, som Lokaludvalget d. 22. januar indsendte til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

2. I lighed med høringen om VVM-redegørelsen hilser Lokaludvalget muligheden for at afgive et høringssvar om forslaget til anlægslov velkommen. Helt parallelt med høringen om VVM-redegørelsen beklager Lokaludvalget dog endnu engang, at høringen om forslaget til anlægslov gennemføres i en tid, hvor corona-restriktionerne forhindrer fysiske debatmøder.

3. Ved siden af VVM-redegørelsen om anlæg af Lynetteholm er der i forbindelse med anlægsloven en offentlig høring om en VVM-redegørelse for uddybning af sejlrenden i Kronløbet og klapning af opgravet havbundsmaterialer. Fristerne for afgivelse af høringssvar om de to redegørelser er henholdsvis 25. januar og 17. februar. Forslaget til anlægslov blev sendt i høring d. 15. januar. Denne tidsplan vidner om et ualmindeligt hastværk.

Hastværket afspejles i, at der i bemærkningerne til lovforslaget ikke kan anføres, hvor mange høringssvar, der er modtaget om de to VVM-redegørelser. Det er derfor anført med "xxx". Men ét er antal høringssvar, noget andet og mere væsentligt er høringssvarenes indhold og hvordan der tages højde herfor. Den sammenpressede tidsplan giver indtryk af, at høringssvarene er ligegyldige for anlæg af Lynetteholm og i særdeleshed for udformningen af anlægsloven.

Kunne man forestille sig, at der i høringssvarene fremkom så substantielle bemærkninger, at planerne for anlæg af Lynetteholm må justeres? Det kunne f.eks. dreje sig om transport af jorden til Lynetteholm. I bemærkningerne til lovforslaget anføres, at det skal ske med lastbiler og at der skal anlægges en ny adgangsvej til brug herfor med en oplukkelig bro over indsejlingen til Margretheholm havn. Kunne man forestille sig, at et høringssvar om pramning (jf.

pkt. 6 nedenfor) peger på en så smart løsning, at den bliver imødekommet af tekniske og/eller politiske grunde? Med den pressede tidsplan og det fremlagte forslag til anlægslov synes svaret på forhånd at være, at høringssvarene ingen indflydelse vil få.

En sådan fremgangsmåde fremmer ikke borgernes tillid til - og engagement i offentlige høringsprocesser om væsentlige samfundsmæssige planer og investeringer. Lokaludvalget finder derfor den pressede tidsplan stærkt kritisabel. Anlæggelse af Lynetteholm er et meget stort projekt, der vil strække sig over et halvt århundrede. Derfor må det være muligt at tilrettelægge en planlægningsproces, der sikrer bedre inddragelse af borgerne og at høringssvar bliver taget seriøst.

4. Lynetteholm-projektet har i henhold til principaftalen fra oktober 2018 fire komponenter, men VVM-redegørelsen om anlæg af Lynetteholm omhandler kun øens afgrænsning med ny adgangsvej og modtagelsesanlægget for overskudsjord og opfyldning af området. Komponenterne om klimasikring, byudvikling og infrastruktur indgår således ikke i VVM-redegørelsen.

I lyset heraf skal Lokaludvalget gentage sin holdning fra sit høringssvar om VVM-redegørelsen om, at der for at skabe et retvisende overblik over projektets samlede miljøkonsekvenser bør udarbejdes en sammenfattende VVM-redegørelse for alle projektets komponenter og at en sådan samlet VVM-redegørelse må følges op af en anlægslov, der tilsvarende omfatter samtlige projektets komponenter.

5. Af Lynetteholm-projektets fire formål anser Lokaludvalget klimasikring som en meget høj prioritet. Lokaludvalget finder derfor, at en miljøkonsekvensvurdering af dokporten i Kronløbet må igangsættes straks, så dokporten kan være på plads, ikke om 15-20 år, men hurtigst muligt, hvilket bør være i umiddelbar forlængelse af, at Lynetteholms perimeter er etableret.

I det foreliggende lovforslag er der ingen omtale af en dokport i Kronløbet. Det bør der være. Hermed vil klimasikringsaspektet i forbindelse med stormflod fra nord være medinddraget i overensstemmelse med den prioritet, sagen tillægges i den politiske beslutning om projektet.

6. For at undgå jordtransport på lastbiler gennem beboede områder i København, herunder Indre By og Christianshavn, finder Lokaludvalget det afgørende, at jorden sejles til Lynetteholm. Lokaludvalget er uforstående overfor at det skulle være uøkonomisk

og ønsker dokumentation herfor fremlagt. Dog bør ikke kun økonomiske kriterier afgøre jordtransport-metoden. Menneskelige og miljømæssige omkostninger må vægtes højest.

Som et eksempel på at jordtransport kan prammes miljø- og klimavenligt ønsker Lokaludvalget at henvise til høringssvaret fra Svitzer, Norrecco og Vattenfall. Her gøres der rede for elektrificeret søtransport og eldrevet lastning og losning. Pramning af jord med en sådan løsning vil give meget få støj- og trængselsgener for byens borgere, kan foregå alle døgnets timer og kan både omfatte mellemoplaget på Nordhavn og jord fra hele københavnsområdet, som kan prammes fra Nordhavn, Avedøre Holme eller et andet egnet udskibningssted.

I det omfang at lastbiler alligevel må benyttes, må der i anlægsloven indsættes en tvangsrutebestemmelse om, at jordtransport ikke kan foregå over Knippelsbro. Der må også tages højde for, at jordtransport med diesel-lastbiler påvirker borgernes sundhed væsentligt langs køreruten, bl.a. i anlæggets nærområde. En løsning med fossilfri lastbiler må i givet fald etableres.

7. Sejlads i Københavns Havn vil blive negativ berørt af anlæggelsen af Lynetteholm. Det vil gælde sejlads til og fra hele havneområdet, herunder Christianshavn. Forholdene for sejlads til og fra Margretheholm havn vil i særdeleshed blive negativt påvirket, medmindre der findes en løsning som f.eks. en adgangsvej med tunnel. Derfor finder Lokaludvalget det afgørende, at der gennemføres kompenserende foranstaltninger, som mindsker Lynetteholm-projektets konsekvenser for både fritidssejlads og kommerciel sejlads og at sådanne kompenserende foranstaltninger indskrives i anlægsloven.

Jeg har orienteret Københavns Borgerrepræsentation om dette høringssvar.

Med venlig hilsen

Poul Cohrt,
formand

CHRISTIANSHAVNS LOKALUDVALG

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
vvm@tbst.dk

Lynetteholm

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sendte d. 30. november 2020 Miljøvurderingen af Lynetteholm i høring med frist for høringssvar d. 25. januar 2021. I den anledning skal Christianshavns Lokaludvalg fremkomme med dette høringssvar. I høringssvaret ønsker Lokaludvalget at kommentere syv forhold, som vi på det foreliggende grundlag finder af særlig betydning. Det drejer sig om:

I. Høringsprocessen
II. Behov for en samlet miljøvurdering og faseopdeling
III. Klimasikring
IV. Jordtransport
V. Anlæggets nærområde
VI. Borgernes sundhed
VII. Sejladsmæssige forhold

I. Høringsprocessen

Lokaludvalget hilser muligheden for at afgive et høringssvar velkommen. Imidlertid beklager Lokaludvalget, at høringen om VVM-redegørelsen gennemføres i en tid hvor corona-restriktionerne forhindrer fysiske debatmøder. En virtuel høringsproces giver ikke samme mulighed for inddragelse af berørte og interesserede borgere i grundige debatter om et så væsentligt og omfattende projekt som Lynetteholm.

22. januar 2021
J.nr. 2021-0014269

Høringsprocessen burde forlænges så den offentlige høring slutter en måned efter, at forsamlingsforbuddet er ophævet. Hermed kunne et borgermøde, som måtte aflyses grundet corona-restriktionerne, og som Christianshavns Lokaludvalg og Indre By Lokaludvalg har planlagt, afholdes inden høringsfristens udløb og en bredere kreds af borgere blive hørt.

II. Behov for samlet miljøvurdering og faseopdeling

Som det fremgår af VVM-redegørelsen, har Lynetteholm-projektet i henhold til den politiske principaftale fra oktober 2018 som formål at 1) bidrage til klimasikring af København, 2) skabe et areal til byudvidelse, 3) muliggøre deponering af overskudsjord og 4) bidrage

til finansiering af overordnet infrastruktur. Redegørelsen omhandler dog kun to forhold: 1) konstruktion af øens afgrænsning med ny adgangsvej og 2) modtagelsesanlæg for nyttiggørelse af overskudsjord og opfyldning af området.

Lokaludvalget anser komponenterne om klimasikring, byudvikling og infrastruktur som integrerede elementer i projektet. Lokaludvalget finder det derfor beklageligt, at der ikke foreligger en miljøkonsekvensvurdering af samtlige komponenter, som i henhold til den politiske principaftale udgør formålet med Lynetteholm.

Det gælder også forholdene om fjernelse af blød havbund og påfyldning af sand. Det fremgår af VVM-redegørelsen, at disse arbejder behandles i selvstændige miljøvurderinger. Da Lynetteholm ikke kan anlægges uden disse arbejder og da arbejdet hermed formodes at starte tidligt i anlægsarbejdet, burde indvinding af sand fra Kriegers Flak og klapning af havbundsmaterialer i Køge Bugt være med i en samlet miljøvurdering. Bl.a. er det væsentligt at få belyst de mulige problemer med erodering af kysten, som kan være forbundet med opsugning af op til 4 mio. m^3 sand til brug for Lynetteholm.

I lyset af beslutningen om, at København skal være CO_2-neutral i 2025, og regeringens mål om at reducere CO_2-udledningen i Danmark med 70% i 2030, finder Lokaludvalget, at der må foretages en samlet vurdering af projektets CO_2-belastning. I den forbindelse er det relevant, at projektet vurderes i relation til realiseringen af FN's 17 Verdensmål, jf. den betydning de tillægges i planen, "Verdensby med ansvar", for Københavns udvikling de næste 12 år. Det vil i øvrigt flugte med By & Havns ambition om at levere langsigtet, bæredygtig og helhedsorienteret byudvikling.

For at skabe et retvisende overblik over projektets samlede miljøkonsekvenser finder Lokaludvalget derfor, at en sammenfattende VVM-redegørelse over projektets samlede miljøkonsekvenser burde foreligge forud for udformning af den anlægslov der igangsætter projektet.

Ønsket om en samlet miljøkonsekvensvurdering af alle projektets komponenter betyder ikke, at Lokaludvalget ikke anerkender behovet for en faseopdeling af et så stort projekt som Lynetteholm. Tværtimod. I lyset af den meget lange tidshorisont og projektets betydelige økonomiske omfang er det vigtigt med en faseopdeling, også ud over den opdeling, der allerede opereres med ved afgrænsning af jordopfyldning i to faser.

En sådan faseopdeling, som bl.a. kan anvendes til at rangordne de forskellige nærliggende og stormflodssikringsafledte projekter, skal tilrettelægges med henblik på at muliggøre, at politiske beslutninger kan justeres i takt med, at vidensgrundlaget for tekniske, miljømæssige og socioøkonomiske forudsætninger løbende opdateres og præciseres. Dertil kommer, at Københavns Kommunes erklærede ønske om dialog med borgerne vil kunne fremmes med en veltilrettelagt faseopdeling.

III. Klimasikring

Som det følger af det foregående, er det beklageligt, at en miljøkonsekvensvurdering af dokporten i Kronløbet ikke indgår i VVM-redegørelsen. Skønt det ikke er tilfældet, ønsker Lokaludvalget at fremkomme med følgende kommentarer hertil og til klimasikringsspørgsmålet.

Af de fire formål med Lynetteholm anser Lokaludvalget klimasikring som en meget høj prioritet. Ifølge beregninger baseret på FN's Klimapanels prognoser er Christianshavn blandt de områder i Storkøbenhavn, som vil blive mest berørt af vandstandsstigning og stormflod. Allerede i dag står vandstanden faretruende højt under stormfloder langs havnepromenaden og kanalerne på Christianshavn, som det f.eks. sås under stormen Bodil i 2013. Uden klimasikring vil risikoen kun blive forøget.

Lokaludvalget finder derfor, at en miljøkonsekvensvurdering af dokporten må igangsættes straks, så dokporten kan være på plads, ikke om 15-20 år, men hurtigst muligt, hvilket bør være i umiddelbar forlængelse af, at Lynetteholms perimeter er etableret.

Lokaludvalget undrer sig over, at det i VVM-redegørelsens indledning er nævnt, at "en eventuel dokport mellem Lynetteholm og Nordhavn" ikke indgår i redegørelsen. Hvorfor omtales det som en "eventuel" dokport, når klimasikring netop er ét af de fire politisk besluttede formål med Lynetteholm? Formuleringen efterlader indtryk af, at der er usikkerhed om denne væsentlige komponent, hvilket forstærker kritikken af, at der ikke foreligger en samlet miljøkonsekvensvurdering af samtlige projektets komponenter.

Endvidere ønsker Lokaludvalget at påpege, at begrænsningen af bredden af Kronløbet mellem Nordhavn og Lynetteholm er begrundet i hensynet til klimasikring med en dokport. Enhver tvivl om at klimasikringen gennemføres, herunder etableringen af en

dokport i Kronløbet, vil således fjerne begrundelsen for, at Kronløbets bredde indsnævres.

Yderligere noterer Lokaludvalget sig, at det budget der var afsat til planerne om klimasikring af Københavns metro, herunder metroen på Christianshavns Torv, er blevet lagt til side. Det er tilsyneladende sket med henvisning til, at de midler der var afsat, vil blive omallokeret til klimasikringen i Lynetteholm-projektet. Beslutningen giver absolut ingen mening, hvis klimasikringskomponenten i Lynetteholm drages i tvivl og vi er uenige i den, hvis klimasikringskomponenten ikke fremskyndes som en topprioritet.

Klimasikring og stormflodsrisici er et problemkompleks, der ikke kun vedrører Christianshavn, men andre områder i København og dets nabokommuner. Det fremgår klart af Københavns Kommunes Stormflodsplan fra juni 2017. Lokaludvalget tager hatten af for, at klimasikring indgår i Lynetteholm-projektet, men så må man også tage skridtet fuldt ud og vurdere projektet i sammenhæng med de klimasikringsprojekter, der derudover skal til for at sikre københavnsområdet.

Derfor foreslår Lokaludvalget, at der gennemføres en miljøkonsekvensvurdering, som rettes specifikt mod klima- og kystsikringsaspekterne og som baseres på et helhedssyn, der omfatter de regionale perspektiver og som kan udgøre grundlaget for en mulig faseopdelt klimasikringsplan for hele Hovedstadsområdet.

En sådan vurdering, som kunne finansieres af puljen til tiltag i opfølgning på VVM-redegørelsen, kunne udformes som en ajourføring og udbygning af Københavns Kommunes Stormflodsplan, hvori det forudsættes, at den skal videreudvikles til en konkret plan, hvis komponenter (bl.a. dokporte, dæmningsanlæg og andre beskyttelsestiltag) skal afdækkes.

Lokaludvalget konstaterer med tilfredshed, at klimasikringskomponenterne er nævnt som nærliggende projekter VVM-redegørelsen og at det i Kommunens udkast til risikostyringsplan, der aktuelt er i høring, anføres, at der vil blive set på forudsætningerne for en sikring i nord, herunder portløsninger i Kronløbet

For god ordens skyld bemærkes, at skønt Stormflodsplanen anbefaler stormflodssikring af København fra syd først, vil det være helt forkert, hvis der ikke i forbindelse i Lynetteholm gives prioritet til dokporten mod nord.

IV. Jordtransport

De mange forhold, der indgår i miljøvurderingen, deles i tre hovedkategorier: 1) væsentlige påvirkninger, 2) moderate påvirkninger og 3) små, ubetydelige eller ingen påvirkning. Af tre forhold der vurderes at give væsentlige påvirkninger, omhandler det ene transport af jord fra mellemoplaget på Nordhavn med 2,7 mio. tons jord samtidig med transport af øvrig overskudsjord på 2,6 mio. tons årligt fra københavnsområdet.

Det anføres i redegørelsen, at Københavns Kommune har oplyst, at jorden fra mellemoplaget i Nordhavn sejles til Lynetteholm. For at undgå jordtransport på lastbiler fra mellemoplaget på Nordhavn til Lynetteholm via Indre By og Christianshavn finder Lokaludvalget det afgørende, at jorden sejles til Lynetteholm. Vi noterer os tilkendegivelsen fra Københavns Kommune og lægger til grund, at Kommunen vil sikre, at det sker.

Transporten af den løbende produktion af restjord til Lynetteholm med lastbil er i modsætning til den kortvarige transport af mellemoplaget ikke noteret som en væsentlig påvirkning af miljøet. Det drejer sig om 350 lastbillæs derud, 350 tomme lastbiler derfra, i alt 700 lastbilkørsler dagligt, 250 dage om året.

Lokaludvalget er helt uenig i, at denne transport, som vil foregå i mindst 15 år frem til den mulige åbning af Østre Ringvej, ikke er en væsentlig påvirkning af miljøet. Det bygger på den fejlagtige vurdering, at den daglige kørsel med nogenlunde tilsvarende jordmængder i perioden siden begyndelsen af 1990'erne ikke har været en væsentlig miljøpåvirkning. Det har den. Eller den fejlagtige antagelse, at der ikke er alternativer til at flytte overskudsjord til Lynetteholm. Det er der naturligvis. I den forbindelse finder Lokaludvalget følgende forhold afgørende:

Beslutningsgrundlaget for, at pramning er uøkonomisk, bør fremlægges. Så meget som muligt af den løbende tilførsel af jord til Lynetteholmen bør prammes fra Nordhavn eller fra Prøvestenen. I VVM-analysen anføres, at pramning vil være uøkonomisk. Men grundlaget for denne vurdering er ikke fremlagt.

Beslutningsgrundlaget må fremlægges. Mer-CO_2-belastning fra pramning indgår også som en selvstændig begrundelse. Det er ikke velbegrundet. Der findes kendt el-teknologi, der kan bringes i anvendelse, hvilket bør lægges til grund.

Ingen jordtransport over Knippelsbro. Det fremgår af VVM-redegørelsen, at Torvegade har 154 daglige jordtransporter og at Lynetteholm-projektet medfører yderligere 30 daglige transporter. Det svarer til en stigning på mere end 16 % og medfører samlet en jordtransport hvert 4. minut i 12 timer om dagen. Samtidig reduceres antallet af transporter på Langebro.

Derfor må der i Lynetteholm-loven indsættes en tvangsrutebestemmelse på linje med den, der i VVM-redegørelsen foreslås for Raffinaderivej / Kløvermarken / Forlandet, så jordtransport til Lynetteholm ikke sker ad Knippelsbro og Torvegade samt gennem andre tæt befolkede områder i Indre By og Christianshavn.

Kapacitetsproblemerne på Torvegade er allerede betydelige. Kommunens igangværende planer om at løse kapacitetsproblemerne, f.eks. i forhold til cykeltrafikken, vil blive vanskeliggjort, hvis der fortsat skal køre jordlastbiler og tilmed i et større omfang end nu.

Pramning må fortsætte fra Nordhavn og modtageanlægget på Nordhavn må bevares også efter 2023. Det giver ikke mening, at jord fra den nordlige del af københavnsområdet skal køres gennem Indre By og det nordlige Amager til Lynetteholm. Pramning af jord herfra må fortsætte, også efter at mellemoplaget på de 2,7 mio. tons jord er sejlet til Lynetteholm. Selv om der p.t. ikke er planer herom, må der skabes mulighed for en løbende politisk og økonomisk revurdering heraf. Der bør ikke på forhånd spændes ben for en beslutning om fortsat pramning fra Nordhavn gennem en nedlæggelse af modtageanlægget.

Lynetteholm-projektet bør anerkende behovet for overgang til fossilfri lastbiltransport i den københavnske miljøzone. På nuværende tidspunkt giver lovgivningen om miljøzoner ikke kommunen mulighed for at forbyde kørsel med diesellastbiler i den københavnske miljøzone. Men af miljøhensyn kan det ikke udelukkes, at et flertal i Folketinget vil åbne for denne mulighed inden for en kort årrække. Der ønskes en klar tilkendegivelse fra Lynetteholm-projektet af, at man i givet fald vil støtte op om hurtigst muligt at forbyde diesellastbiler i København, også selv om det kan betyde, at jordtransport med lastbil til Lynetteholm fordyres.

V. Anlæggets nærområde

Lokaludvalget anerkender, at den foreslåede vejføring for jordtransport på nordøst-Amager er den mindst belastende af de

mulige adgangsveje i området. Den nye adgangsvej fra Prøvestenen til Refshaleøen forventes imidlertid først færdiggjort i 2023. I perioden 2021-23 indtil den nye vej er anlagt forventes det, at materiel, herunder formentlig tungt materiel, vil blive kørt til byggepladserne på Kraftværksøen og Refshaleøen ad Raffinaderivej, Kløvermarksvej, Forlandet og den nordlige del af Refshalevej.

Også selv om der gennemføres aflastningsforanstaltninger finder Lokaludvalget dette uacceptabelt. Det skyldes især, at den nordligste del af Forlandet er tæt bebygget og at dette vejstykke og den nordlige del af Refshalevej er snæver og snørklet. Alle de nævnte vejstrækninger er allerede svært belastede. Lokaludvalget lægger derfor vægt på, at vejene ikke vil blive brugt som anført, men at materiel i hele perioden vil blive sejlet til de nævnte lokaliteter, der alle er umiddelbart tilgængelige fra søsiden.

Området ved Margretheholm med omkring 3.000 beboere er en trafikflaskehals og nærmeste nabo til den byggeplads, der i mange år vil fungere i forbindelse med projektet. Derfor ønsker Lokaludvalget, at der gennemføres forbedrede og effektive afværgeforanstaltninger ved krydset Refshalevej/Forlandet samt Forlandet / Margretheholmsvej, f.eks. i form af lysregulering, vejbump, lav hastighed eller andre tiltag.

Hvad angår støj må Margretheholmområdet forventes særligt påvirket fra byggepladsen, der skal anlægges mindre end 150 m fra byggeriet Udsigten og lige op til et grønt område her. Konsekvenserne heraf for livskvaliteten for beboere i området er kun overfladisk beskrevet. Lokaludvalget anmoder om overvejelser om, hvordan afstanden kan øges til mindst 200 m og om, hvordan effektiv afskærmning kan etableres.

VI. Borgernes sundhed

Refshaleøen fra Christianshavn i sydvest til Lynette-rensningsanlægget i nordøst er et område med nybyggeri til bolig og erhverv med arealer afsat til offentlige institutioner og rekreative formål. Anlæg af perimeteren og driften af jordpåfyldning af Lynetteholm får som nævnt konsekvenser for borgerne i de bolig- og erhvervsområder, der ligger tæt på den kommende byggeplads og de transportveje, der skal anvendes.

Lokaludvalget finder, at såvel anlægsfase som driftsfase, som beskrevet i VVM-rapporten, vil få omfattende negative konsekvenser for berørte borgeres sundhed og at der derfor må findes tekniske

løsninger for at afbøde de negative konsekvenser af ikke mindst følgende forhold:

Ramning af spuns til etablering af perimeteren vil give et støjtryk, der påvirker boligområder på Margretheholm, Østamager, Christianshavn, Indre By, Østerbro og boligområdet i Nordhavn. Det oplyses i VVM-rapporten, at støjen vil overholde de gældende grænseværdier, men samtidig kalkuleres med muligheden for dispensation derfor. Arbejdet planlægges udført 24/7 fra 4. kvartal 2021 til 4. kvartal 2023. Erfaringer fra andre store projekter – metrobyggeri f.eks. – peger dog på, at det kan forventes at vare væsentligt længere. En støjpåvirkning af den karakter over 2 år eller mere er ikke acceptabelt for de borgere, der bliver berørt deraf.

Støj og støv er blandt de vigtige faktorer, som VVM-rapporten beskæftiger sig med. Vurderingen tager udgangspunkt i forureningselementernes grænseværdier og det fremhæves, at de sjældent bliver overskredet.

Imidlertid er det bekymrende, at forureningsbelastningen påvirker de samme lokaliteter over en lang tidsperiode. Det er de samme beboere, de samme kolonihaver og samme arbejdspladser, de samme marine habitater, der over en meget lang årrække påvirkes af støj, støv og anden forurening. I lyset heraf ønsker Lokaludvalget oplyst, hvordan grænseværdien på 40 dB(A) agtes overholdt i de områder, f.eks. Margretheholm, hvor spunsning i VVM-redegørelsen opgøres at ville medføre et støjniveau på min. 45-50 dB.

I særdeleshed vil støj og støv fra transportaktiviteterne være en væsentlig påvirkningsfaktor. Den planlagte forsyningsvej langs Kraftværksøen over Margretheholm havn giver ikke en nævneværdig støj- og støvmæssig beskyttelse pga. den korte afstand til de berørte områder.

VVM-rapporten koncentrerer sig om de sidste kilometer frem til Lynetteholms modtageanlæg, men det må forventes, at støj og støv bliver en lige så stor påvirkningsfaktor på indfaldsvejene over Christianshavn, Indre By, Østerbro mv. Lokaludvalget savner en vurdering heraf.

Forureningsfaktorer fra transport, grave- og udfyldningsarbejde. I VVM-redegørelsen tages udgangspunkt i den aktuelle maskinpark, hvor de anvendte maskiner – lastbiler, udfyldnings-, grave- og pumpemaskiner – drives af dieselmotorer med stor udledning af CO_2, NO_x og SO_2.

Aktiviteterne bidrager til at øge forureningen i lokalområderne og langs forsyningsvejene i den lange projektfase, som vil få betydning for berørte borgeres sundhed. Lokaludvalget efterlyser et svar i VVM-redegørelsen på, hvordan den omfattende forurening stemmer overens med Københavns Kommunes planer om at gøre København CO_2-neutral i 2025.

Trafiksikkerheden i de berørte byområder bliver truet af stigning i tung trafik. I årene frem mod 2035 vil jordpåfyldningen påvirke trafikmængden væsentligt og derefter vil materialeleverancer – til boliger, infrastruktur, Metro mv. – i yderligere mange år fortætte trafikken i tilstødende byområder. Lokaludvalget efterlyser derfor, at der fra starten tages højde for sikkerhed i trafikken for de mange cyklister og andre bløde trafikanter, der berøres af byggeriet.

Der savnes således en overordnet beskrivelse af, hvilke tiltag der tænkes ind for at sikre bløde trafikanter i forbindelse med den øgede trafik, projektet medfører i form af bl.a. transport af personale, maskiner/udstyr og byggematerialer med såvel tunge som lettere køretøjer.

Lokaludvalget finder det væsentligt, at der ud over foranstaltningerne nævnt ovenfor under jordtransport og anlæggets nærområde planlægges og gennemføres trafiksikkerhedsfremmende tiltag i alle berørte områder i form såvel midlertidige som permanente tiltag som cykelstier, afstribninger, lysregulering, vejbump, belysning m.m.

Miljøkonsekvenserne af havbundsændring er blandt de forhold VVM-redegørelsen beskæftiger sig med. Til havs må det forventes, at de maritime beskyttelsesområder samt Natura 2000 områder bliver truet af sedimentflytning, herunder forurenet sediment samt tungmetaller og sandpumpning fra Kriegers Flak.

Lokaludvalget henviser samtidig til Länsstyrelsen Skånes notat af 7. november 2019 ang. Espoo-konventionens gyldighed ved etablering af Lynetteholm, hvori der gøres opmærksom på det mulige varige tab af maritimt habitat i et omfang, der vil berøre den svenske del af Øresund. Udover de ovenfor nævnte VVM-redegørelser om indvinding af sand og klapning af havbundsmaterialer efterlyser Lokaludvalget de danske myndigheders svar på de svenske bekymringer.

VII. Sejladsmæssige forhold

Sejlads i Københavns Havn vil på mange måder blive negativ berørt af anlæggelsen af Lynetteholm. Det vil gælde sejlads til og fra hele havneområdet, herunder Christianshavn. Og det vil gælde både kommercielle fartøjer og fritidsfartøjer, som kun levnes en relativt smal passage gennem det indsnævrede Kronløb.

Byen forventes at rumme flere og flere borgere, men ved at opfylde en væsentlig del af "Den blå Fælledpark" = Københavns Havn med jord til byudvikling, udelukker man mange mennesker fra at bruge byens måske største og internationalt anerkendte aktiv: Nem og uhindret adgang til Øresund.

I den indledende anlægsfase bliver Sejlklubben Lynetten og Københavns Motorbådsklub generet. Det foreslåede anlæg til jordtransport fra Benzinøen til Refshaleøen kan få markante konsekvenser for søadgangen til sejlklubbernes havneanlæg. En dæmning fra Prøvestenen til Kraftværkshalvøen vil være til gene for besejlingen af Københavns Motorbådsklubs havn - også selv om en smal åbning etableres.

I VVM-redegørelsen vurderes det, at forholdene for sejladsen i Margretheholm havn er ét forhold, der vil være "en væsentlig påvirkning". Lokaludvalget deler denne vurdering og frygter, at den begrænsede adgang til Margretheholm havn kan føre til nedlæggelse af 700-800 bådpladser.

Som kompenserende foranstaltning foreslås etableret en dæmning med klapbro fra Kraftværkshalvøen til Refshaleøen. Tanken er, at mastebærende skibe i S/K Lynetten - og det er flertallet - vil kunne lukkes ud og ind uden for arbejdstid og i weekender. Løsningen er langt fra optimal. Der sejles, når vejret er til det og ikke når en bro er oppe om aftenen og natten.

Uden kompenserende foranstaltninger kan den begrænsede adgang til Margretheholm havn også få konsekvenser for klubaktiviteterne i Margretheholm havn og store økonomiske konsekvenser for havnens funktion som gæstehavn. En særdeles bæredygtig turisme kan ende med at blive nedlagt. Ikke alene medlemmer og havnens virksomheder kan miste hvad de gennem mere end fyrre år har opbygget. Et nærområde kan miste sin historie og en væsentlig kultur.

Dansk Søredning, der har københavnerbase i Margretheholm havn, er landets mest benyttede, når fritidssejlere får problemer til søs. En lukket klapbro vil hindre, at havarister kan bringes i tilstrækkelig sikkerhed. Det vil forringe søsikkerheden for fritidssejlere i den danske del af Øresunds centrale farvand.

I lyset af disse problemer lægger Lokaludvalget afgørende vægt på, at der gennemføres de afværgeforanstaltninger til mindskning af konsekvenserne for sejladsforholdene, der anbefales i VVM-redegørelsen.

Der er også behov for anden eller supplerende kompenserende foranstaltning hvad angår adgangen til Margretheholm havn. Ud over pramning af jord til Lynetteholm kunne der blandt mulighederne også være at etablere en tunnel, så broåbningsproblematikken undgås. Uanset hvilke løsninger der kan blive tale om, må de findes i tæt dialog med de berørte borgere.

VIII. Afrunding

Samlet set konkluderer Lokaludvalget,

- at høringsprocessen bør forlænges, så borgerne kan få en ordentlig debat på et oplyst grundlag med beslutningstagerne om Lynetteholm-projektet.

- at anlægsloven for Lynetteholm skal bygge på en samlet VVM-redegørelse for alle komponenter, som projektet omfatter; især klimasikringen i forhold til vandstandsstigning og stormflod.

- at den påtænkte løsning med jordtransport til Lynetteholm med diesel-lastbil påvirker såvel miljøet som anlæggets nærområde og borgernes sundhed væsentligt, hvorfor der er behov for tiltag, som mindsker miljøpåvirkningen, mindsker belastningen af nærområdet og afværger truslen mod befolkningens sundhed.

- at sejlads i og omkring Københavns Havn vil blive berørt negativt af Lynetteholm-projektet, hvorfor der skal kompenserende foranstaltninger til, som mindsker konsekvenserne af projektet for fritidssejladsen i området.

Vedlagt ses resultaterne af borgerpanelundersøgelsen om Lynetteholm-projektet, som Lokaludvalget gennemførte i perioden 7.-12. januar 2021 i samarbejde med Indre By Lokaludvalg.

Lokaludvalget beder om, at høringssvaret og resultaterne af borgerpanelundersøgelsen tages i betragtning i den videre proces.

Med venlig hilsen

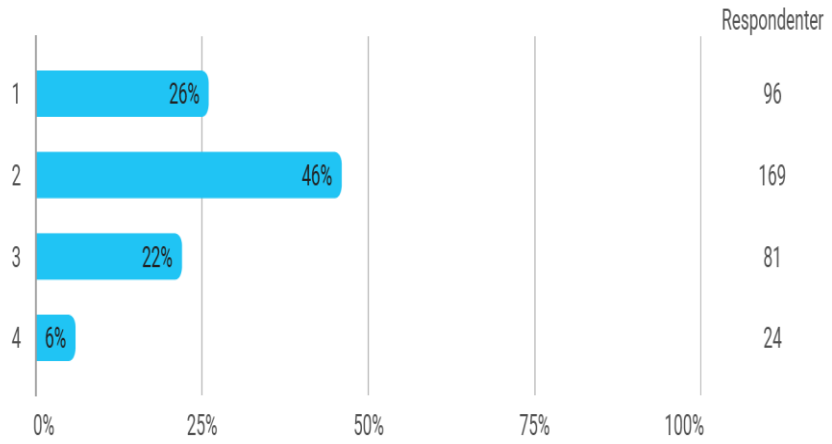
Poul Cohrt,
formand

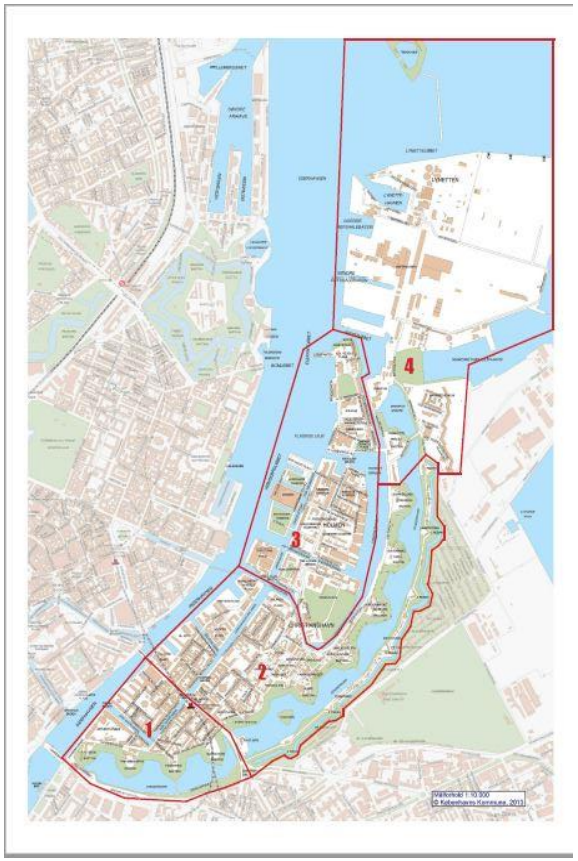
Sammenfatning af borgerpanelsundersøgelse om Lynetteholm januar 2021

Baggrund:

Spørgsmål 1 – 4 omhandler om bopæl, køn og alder:

- Undersøgelsen er gennemført i perioden fra den 8. – 12. januar 2021.
- 355 borgere bosat på Christianshavn har gennemført undersøgelsen. Hvilket svarer ti 30 % af de 1172, som undersøgelsen er udsendt til.
- Nedenstående diagram viser i, hvilke kvarterer at respondenterne er bosat.





Alder:

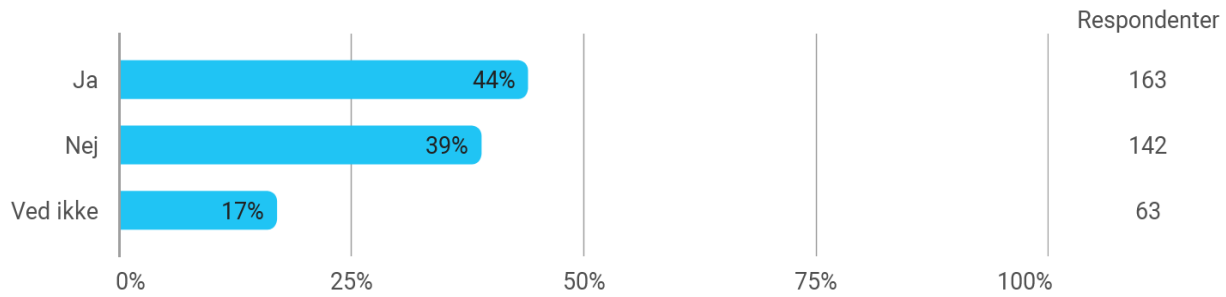
- 0 % af respondenterne er under 20 år.
- 3 % af respondenterne er mellem 20 – 29 år.
- 10 % af respondenterne er mellem 30 – 39 år.
- 20 % af respondenterne er mellem 40 – 49 år.
- 18 % af respondenterne er mellem 50 – 59 år.
- 25 % af respondenterne er mellem 60 – 69 år.
- 20 % af respondenterne er mellem 70 – 79 år.
- 3 % af respondenterne er 80 år eller derover.

Køn:

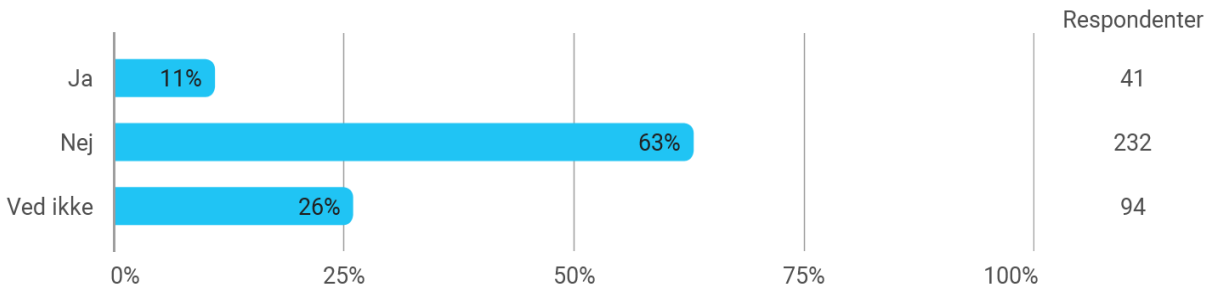
- 46 % af respondenterne er mænd.
- 54 % af respondenterne er kvinder.

Spørgsmål til Lynetteholm

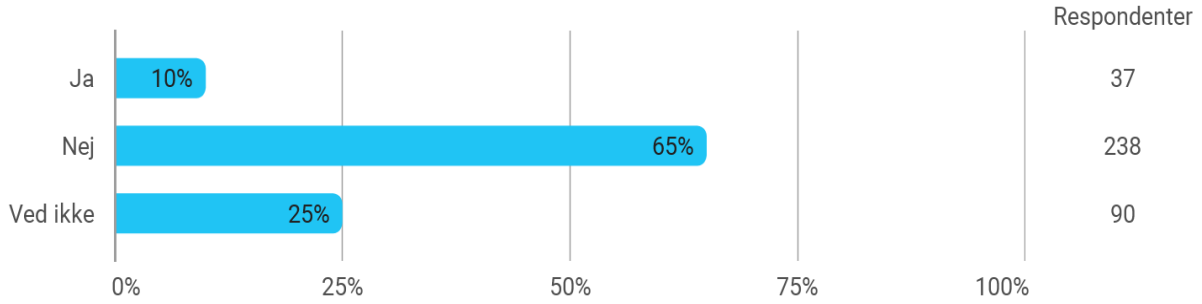
5. Synes du overordnet, at Lynetteholm-projektet er en god ide?



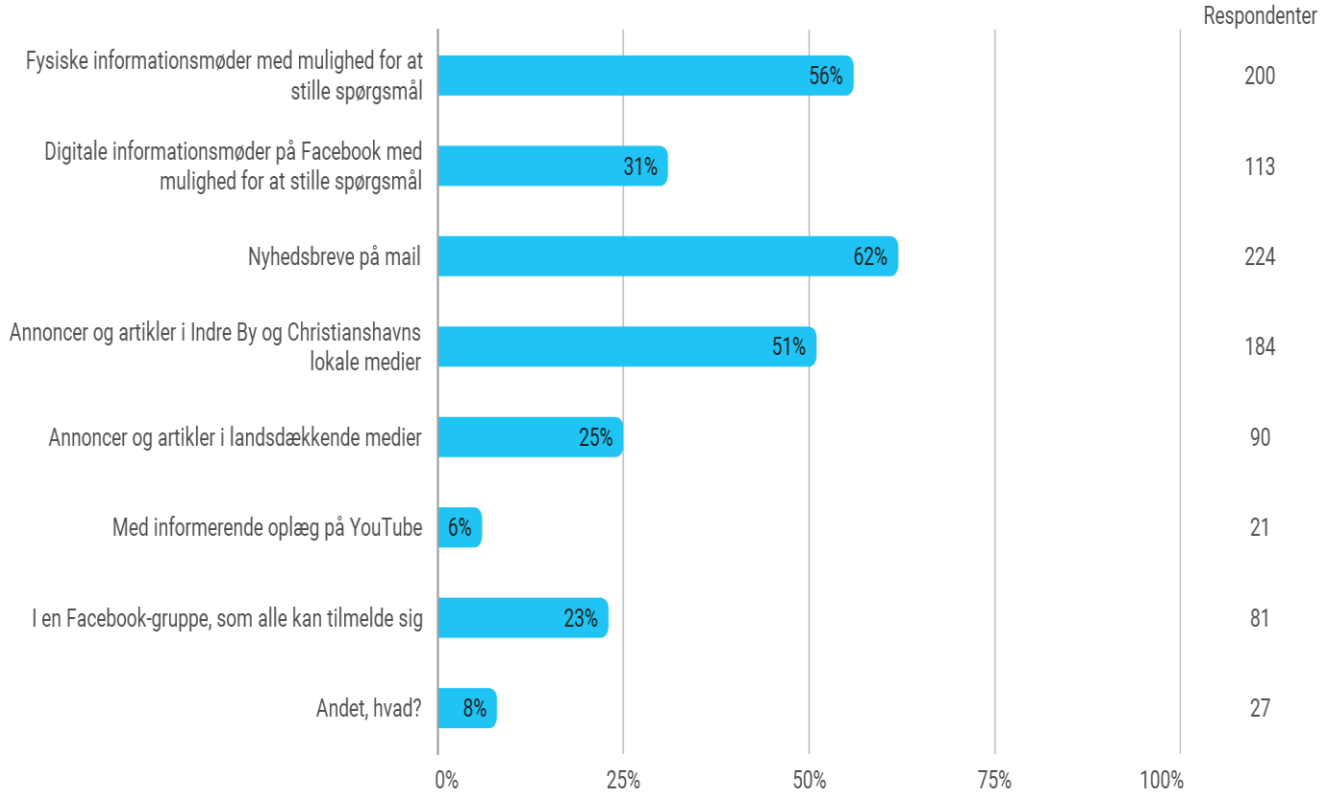
6. Synes du, at der hidtil har været tilstrækkelig borgerdialog om Lynetteholm-projektet?



7. Tror du, at københavnerne har taget ejerskab til Lynetteholm-projektet?



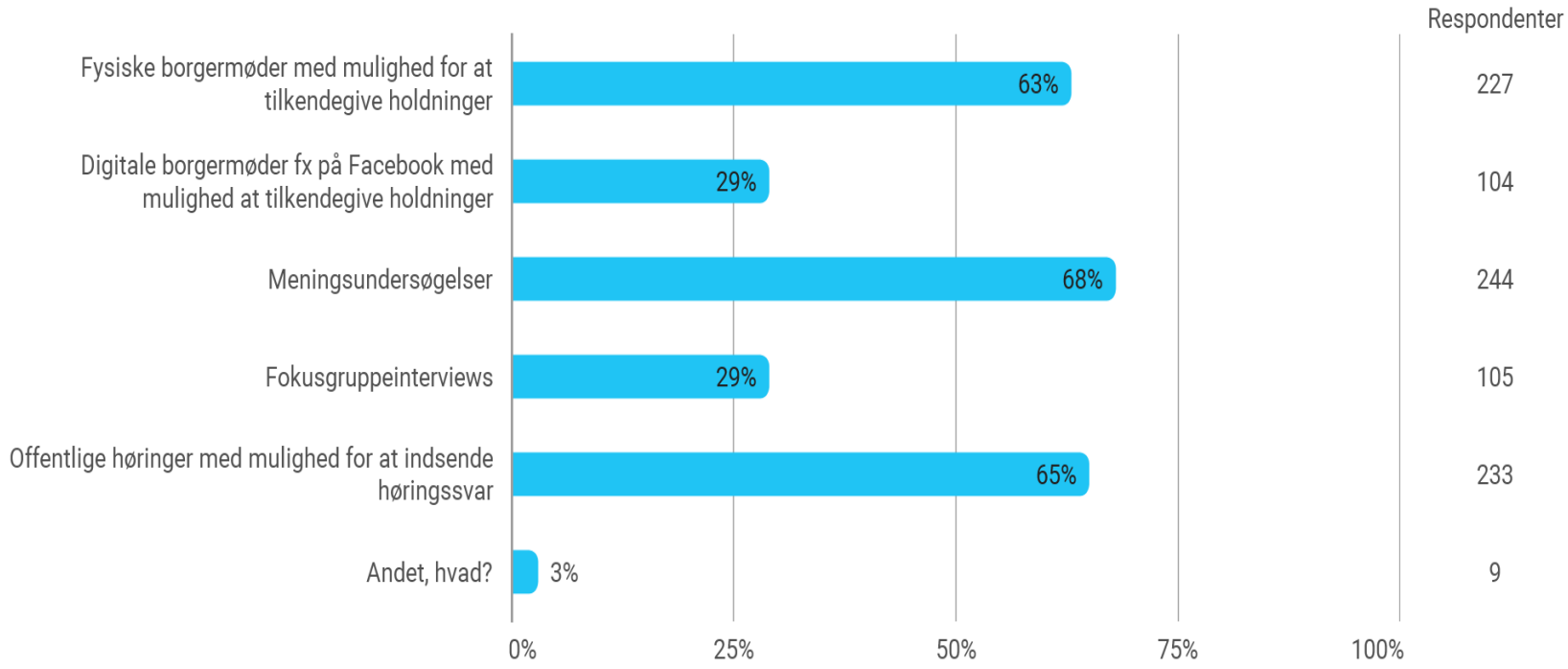
8. Hvordan synes du, at borgerne i Indre By og på Christianshavn fremover skal informeres om Lynetteholm-projektet? (sæt max. tre krydser)



Spørgsmål 8 fortsat: Et uddrag af kommentarer:

- Digitale møder, der ikke kræver facebook
- Mange informationsmøder, så vi ikke bliver rendt over ende. Allerede her er der begrænsning. Kun 3 svarmuligheder.
- Jeg savner et sted som samler informationer om projektet fra alle kilder, både "for" og "imod", og som belyser både fordele og ulemper. Jeg har læst og hørt om projektet drypvis hist og pist, men det man kan læse rundt omkring er muligvis ikke opdateret, men handler om en tidligere udformning af projektet.
- Afstemning om man bør bruge over 30 milliarder på dette projekt, dwr først vil stå færdigt i 2070, eller om man kan bruge disse penge bedre andre steder, f.eks på etablering af bedre offentlig infrastruktur ind i landet samt en billigere løsning til stormflodssikring.
- Hjemmeside med projektoplysninger med mulighed for at kommentere.
- Annoncer i lokalbaldet Christianshavneren og opslag,
- Lokaludvalget bør afholde møde for christianshavnerne / mulighed for protestgruppe

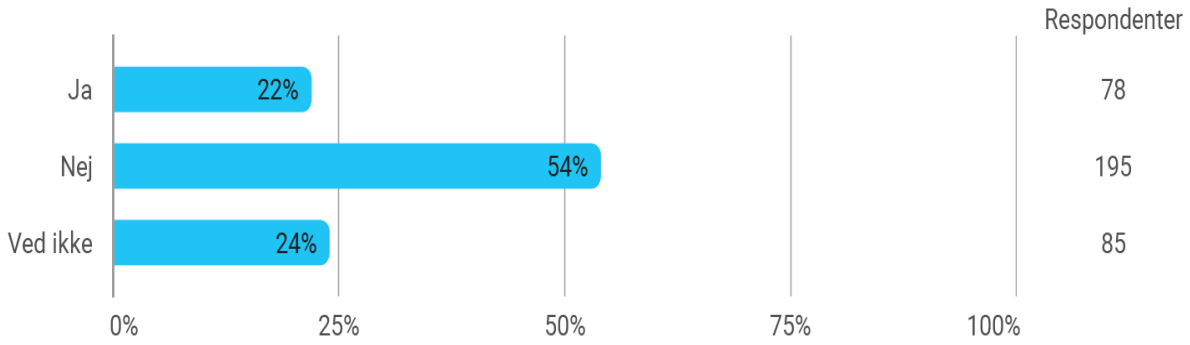
9. Hvordan synes du, at borgerne i Indre By og på Christianshavn fremover skal inddrages i Lynetteholm-projektet? (sæt max. tre krydser)



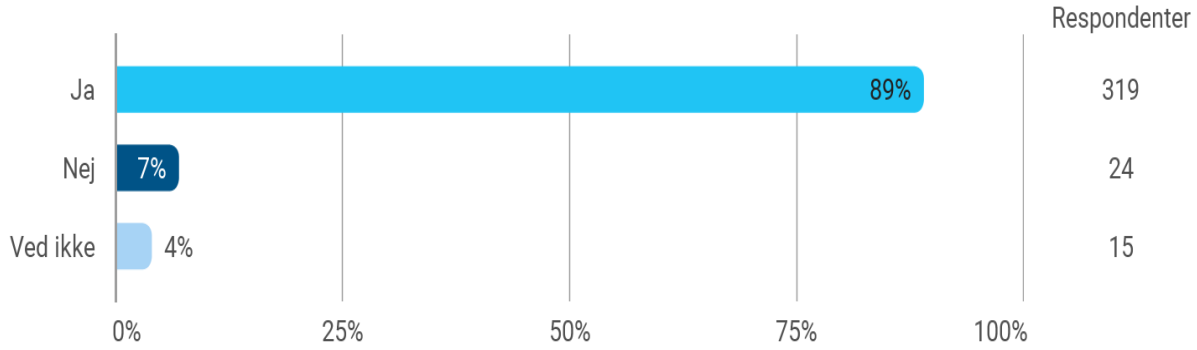
Spørgsmål 9 fortsat: Et uddrag af kommentarer:

- Mere inddragende processer, hvor borgers tanker har mulighed for reelt at påvirke udviklingen
- har mulighed for reelt at påvirke udviklingen
- Digitale borgermøder på F.eks. Zoom
- Læg spørgeskemaer ud på Biblioteket og Beboerhuset etc.

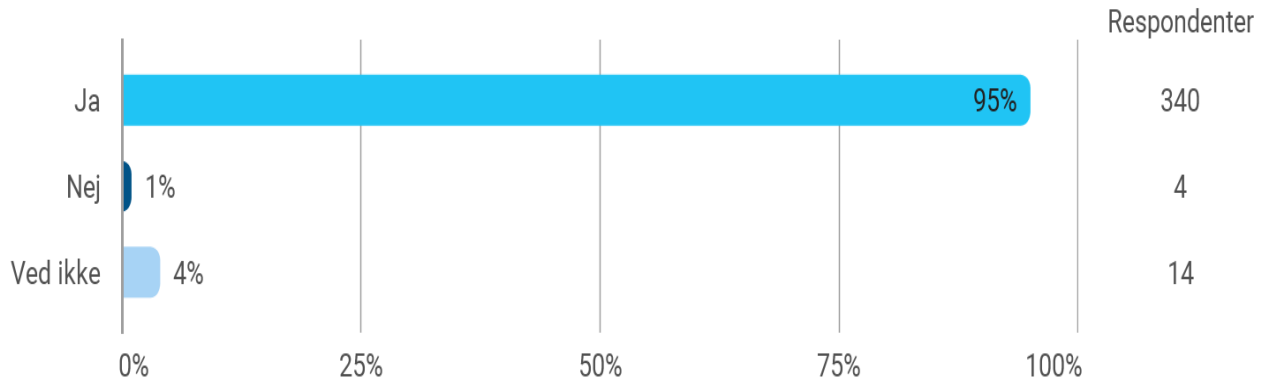
10. Synes du, at det er en god idé, at miljøvurderingen og beslutningsprocessen for de forskellige dele af Lynetteholm-projektet sker etapevis hver for sig?



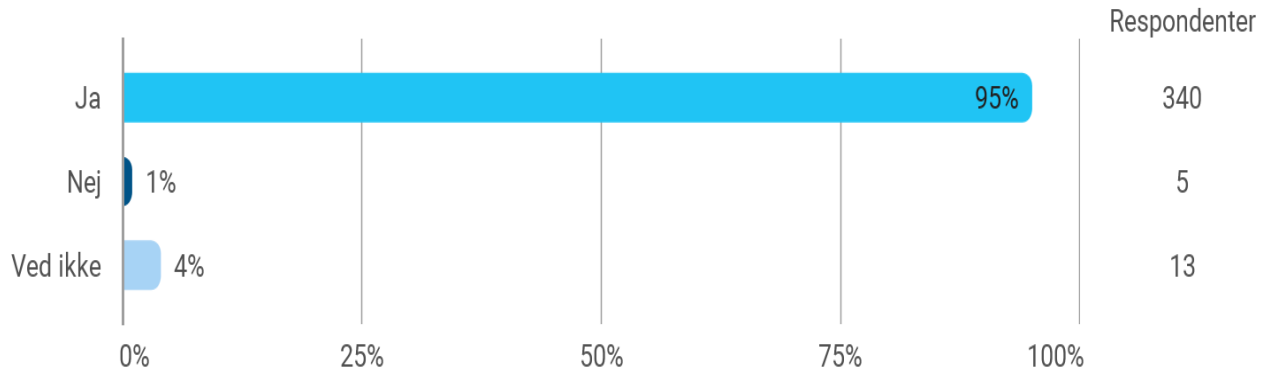
11. Synes du, at det vil være en god ide, hvis man også lader en uvildig instans foretage miljøvurdering af Lynetteholm-projektet?



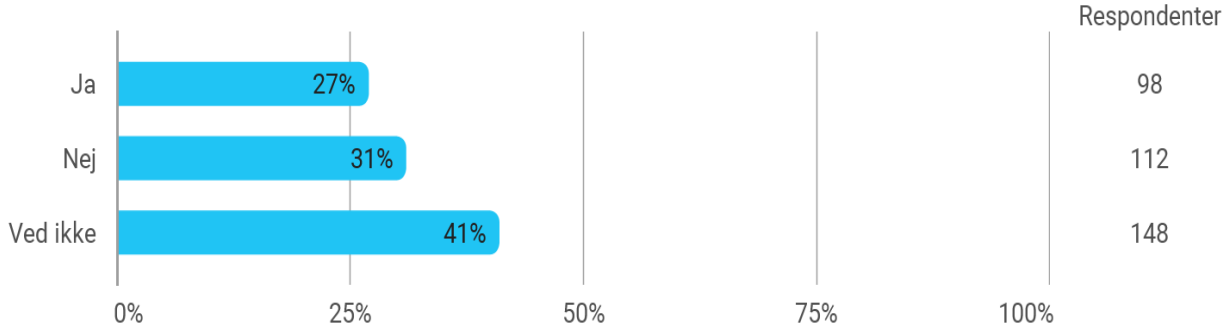
12. Synes du, at man i planlægningen af København skal lægge vægt på en forudsigelse om en fremtidig vandstandsstigning?



13. Sidst København oplevede en stormflod, var i forbindelse med stormen "Bodil" i 2013. Synes du, at man i planlægningen af København skal lægge vægt på, at der er fare for stormflod langs den indre del af havnen?



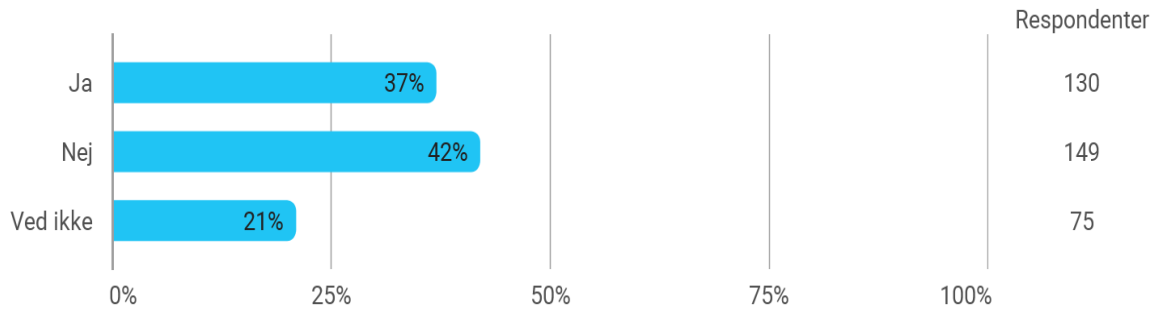
14. Synes du, at anlægget af Lynetteholm er den rette løsning i forhold til at sikre Indre By og Christianshavn mod en vandstandsstigning og mod stormfloder fra nord?



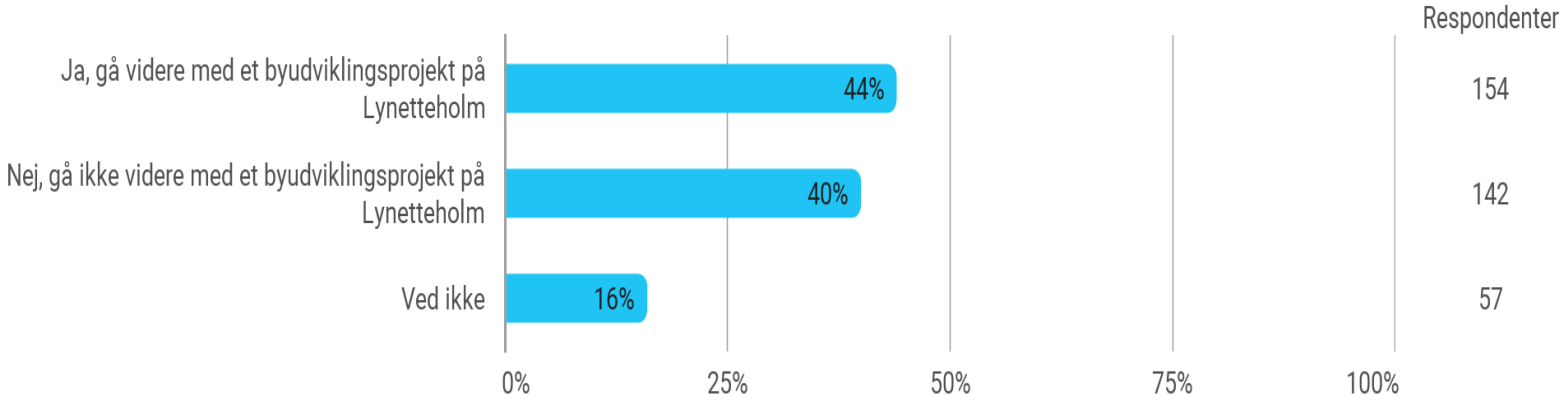
15. Har du kommentarer til ideen om Lynetteholm som værn mod en vandstandsstigning og mod stormfloder fra nord? (Du har 500 tegn til rådighed). Udvalgte kommentarer:

- Jeg synes man skal etablere en Nordsluse, en vold mod nord i havneløbet, for at sikre mod stormflod og vandstigning pga klimaforandringer
- Værn mod vandstandsstigning kan ske p anden måde end ved at anlægge et stort nyt boligkompleks - se nærmere på Hollands løsninger
- Der mangler en grundig og - så vidt det er muligt - dybgående analyse som forudsætning for at borgeren kan tage stilling - vel vidende, at langtidsprognoser er behæftet med rimelig stor usikkerhed. Og: Hvad er alternativerne ud over høje kaikanter og mure - det lyder som nogle fattige alternativer.
- Det er en fin sidegevinst, og skal klart tænkes med i projektet. Men hvis det alene skulle være for at sikre et værn mod vandstandsstigning, så må der være mange bedre og billigere løsninger. Så lad det være sekundært i beslutningerne og fokuser i stedet på den demografiske udvikling osv.
- Virker som en god ide at lave et projekt der løser 3 problemstillinger med en plan . Har pt ikke hørt om andre planer kun løs snak om dokporte som i London !

16. I år 2000 boede der ca. 500.000 indbyggere i Københavns Kommune. I øjeblikket bor der ca. 633.000 indbyggere i kommunen. Synes du, at der skal bo yderligere 150.000 indbyggere i Københavns Kommune i år 2050?



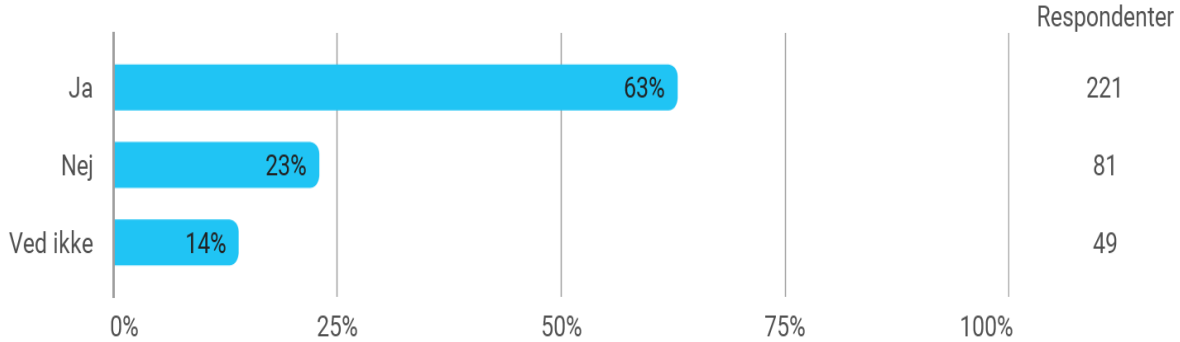
17. Synes du, at man skal gå videre med planlægningen af et byudviklingsprojekt på Lynetteholm, der frem mod år 2070 vil kunne give plads til 35.000 indbyggere og lige så mange arbejdspladser?



18. Har du kommentarer til ideen om et byudviklingsprojekt på Lynetteholm?
(Du har 500 tegn til rådighed). Udvalgte kommentarer:

- Klimaet er det vigtigste nu, derfor skal byen udvikles med så lave CO2 omkostninger som muligt
- Vi skal indgå langt tættere samarbejde med vores omegnskommuner - udbygge infrastruktur hertil - metro betjening, s-tog, letbane. Skabe bakker af forurenet jord til at gøre landskabet varieret. Behold København som en by for sejlere og behold vores fantastiske vandkvalitet i havnen. Undgå at bruge milloner på at flytte et velfungerende rensingsanlæg.
- Det giver alt for meget trafik med 35.000 beboere og 35.000 arbejdspladser. Det vil give en massiv trafik for alle områder der støder op til!
- Vi vil gerne være en storby, det kræver store beslutninger og store projekter. Gør det lækkert og gør det til en attraktion. De fleste byområder i KBH er dejlige, se-værdige og spændende på hver deres måde. Det kan Lynetteholmen også blive på sigt.
- Man bør sprede byudviklingen i stedet for at koncentrere den - der er mange områder omkring København som med fordel kunne byudvikles. Der er alt for meget trafik og kaos i København idag - dette vil kun øges med Lynetteholm.
- Større er ikke bedre. Jeg har boet i byer som Berlin og New York. Intenst byggeri med få åndehuller er ikke måden at skabe en bedre og mere attraktiv by. Heller ikke for virksomheder.
- God idé. Christianshavn var også en ny idé i sin tid, men eksisterer i dag fordi man var klar til at tænke langsigtet.
- En rigtig dårlig ide at ødelægge et historisk og kulturelt område. Det kræver også flytning af renseanlæg, vindmøller etc. Vi har før hørt om nye boligområder, der er tænkt til den "almene" befolkning, men som ender som ubetalelige for de fleste. Der er derfor begrænset mistanke om at dette sker - igen, igen, igen.
- Jeg synes det er vigtigt at udvikle byen og gerne skabe plads til flere, men det skal foregå ordentligt mht. miljø og byplanlægning. Det skal være plads til alle. Dvs. også boliger til studerende og alm. lønmodtagere.

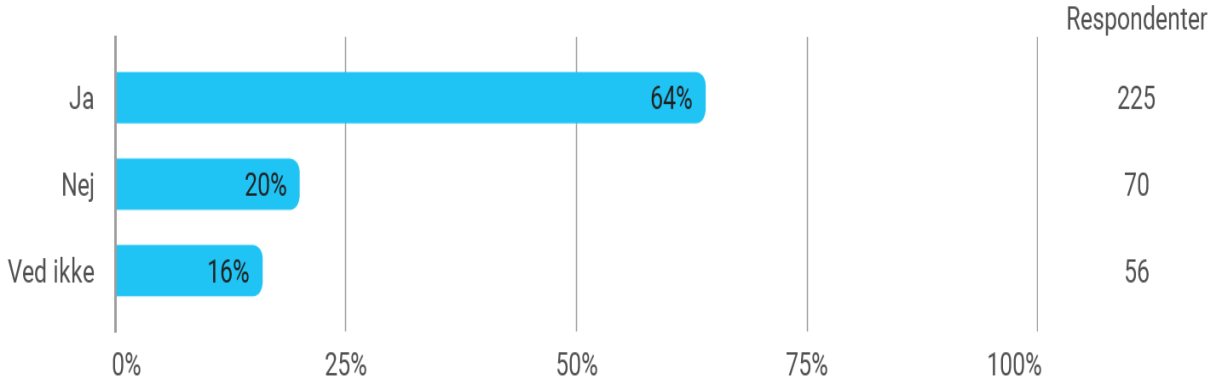
19. Tror du, at det vil have værdi for Indre By og Christianshavn, hvis der kommer en metrolinje til Lynetteholm?



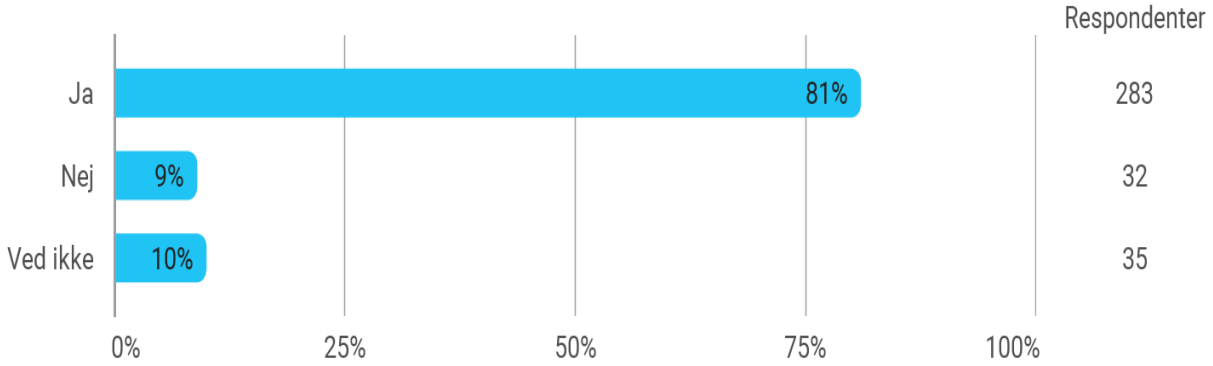
20. Har du kommentarer til ideen om en metrolinje til Lynetteholm?
(Du har 500 tegn til rådighed).

- metro er fint. det kan ikke skade christianshavn mere end det nye hilton hotel med 1200 turister.
- Mere og bedre offentlig transport - men måske er metro en for dyr løsning. Letbaner og mindre busser kunne være gode alternativ også
- Mon ikke man kan køre busser til og fra området, i stedet for at genere indbyggerne med larmende og tidskrævende udgravninger Al form for trafik skal og bør tænkes grundigt ind i et hvert nyt område som etableres.
- Ud over at betjene Lynetteholm skal den nye linje skal kunne aflaste M1, M2 som er den eneste nuværende linje der går på tværs af havnesnittet.
- Jeg tænker, at det vil have værdi for folk, der kommer til at bo på Lynetteholm, at der kommer til at gå metro derud. Jeg kan ikke se værdien for folk specifikt på Christianshavn
- Hvis man køber ideen om 40 - 50.000 beboere /arbejdspladser vil det være tåbeligt ikke at have en metro

21. Tror du, at det vil have værdi for Indre By og Christianshavn, hvis der kommer en østlig ringvej mellem Nordhavn og Amager over Lynetteholm og Refshaleøen?



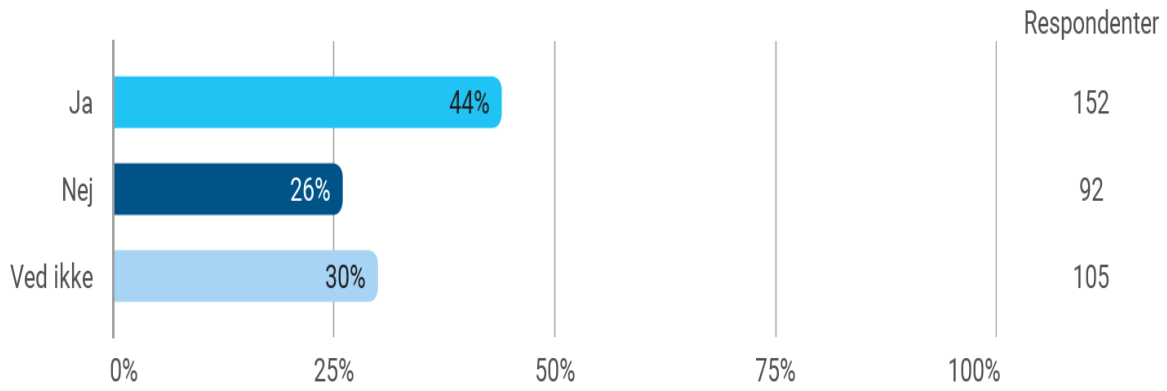
22. Synes du at en eventuel etablering af Østlig Ringvej skal kombineres med foranstaltninger, der begrænser den gennemkørende trafik i Indre By og på Christianshavn?



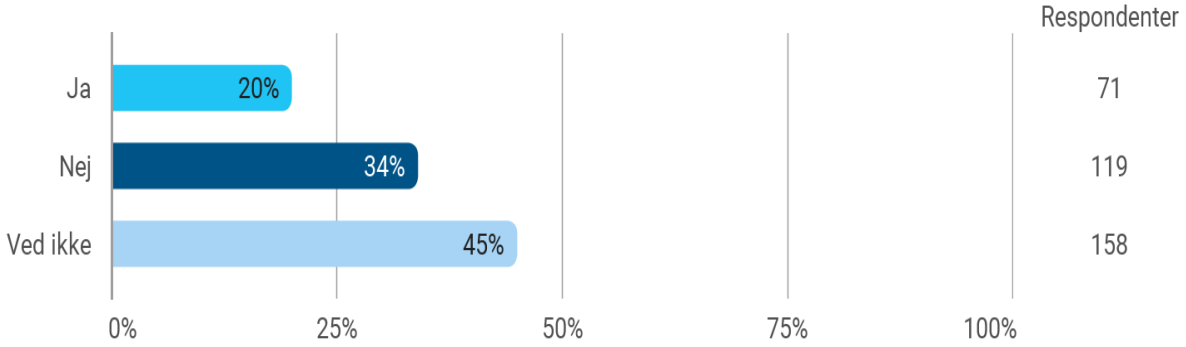
23. Har du kommentarer til ideen om en østlig ringvej mellem Nordhavn og Amager over Lynetteholm og Refshaleøen?

- Der skal være stor opmærksomhed på fra og tilkørsel, som kommer til at skabe yderligere trafik i vores område.
- Jeg mener man bør klappe hesten mht. ringveje, Bispeengbuen og andre store vejprojekter. Om 30 år har vi måske selvkørende biler, og i givet fald vil man sikkert have brug for markant færre biler.
- Grav de stærkt trafikerede veje ned og gør Torvegade til en vej med minus trafik a la Nørrebrogade.
- Hvis vi ønsker lavere CO2 udledni g så er flere biler til en lufthavn ikke befordrende.
- Man bør i allerhøjeste grad sørge for at mindske trafikken i indre by/christianshavn og dermed passe på vigtige og historiske bydele.
- Grav den ned, gør noget som kommende generationer bliver glade for
- Jeg er egentlig imod biler og den forurening de medfører. I stedet kunne man indføre sporvogne til varetransport.
- et Tunnel ville være godt synes jeg
- Det skal overvejes om roadpricing skal være med til at financiere etableringen.
- At føre trafikken udenom centrum er ikke en dum ide. Det er bare at skulle opføre en ny ø, samt beboelse for at det skal kunne lade sig gøre virker ude af propotioner. Hvilken trafik er det der skal føres udenom, fra Sverige og fra Amager? Trafikanter fra Syddanmark, tager i forvejen udenom byen når de skal nordpå.

24. Synes du, at jordopfyldning i forbindelse med etablering af Lynetteholm er den rette løsning på problemet med overskudsjord fra byggepladser i København?



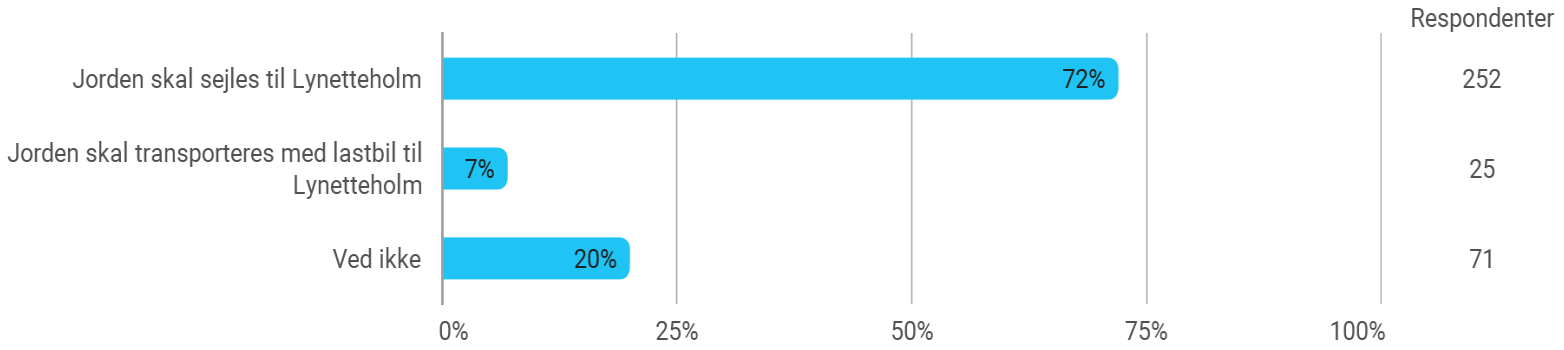
25. Synes du, at problemet med overskudsjord fra byggepladser i København skal løses ved, at jorden deponeres udenfor Hovedstadsområdet?



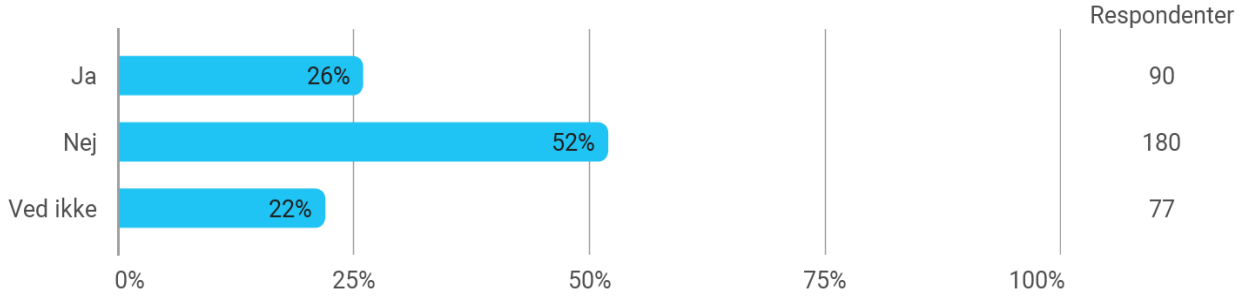
26. Har du kommentarer til ideen om at bruge Lynetteholm til at deponere overskudsjord fra byggepladser?
(Du har 500 tegn til rådighed).

- Hvis jorden skal deponeres på Lynetteholmn, så brug vandvejen til transport
- Sålænge planerne bygger på den mest klimavenlige løsning af alle, kan jeg gå ind for den
- Man skal tænke på om/hvordan det belaster miljøet. Der er næsten ikke noget natur tilbage på Refshaleøen.
- Så længe det er helt rent, ingen problemer
- Hvis det ikke har miljømæssige konsekvenser og hvis man kan transportere jorden udenom boligområder fx ad søvejen er det måske ok.
- Det er en dårlig idé at bygge Lynetteholm, selv om der er overskudsjord fra byggepladser. Man bør hellere overveje om der er brug for de byggerier, der giver denne overskudsjord.

27. Synes du, at jord til Lynetteholm i hovedsagen skal sejles til Lynetteholm eller transporteres med lastbil over Prøvestenen, Kraftværkshalvøen og Refshaleøen?



28. Synes du, at det er i orden, at det ikke vil være muligt for lystsejlere at sejle ind og ud af Margretheholm Havn på hverdage fra kl. 07.00 til kl. 16.00?

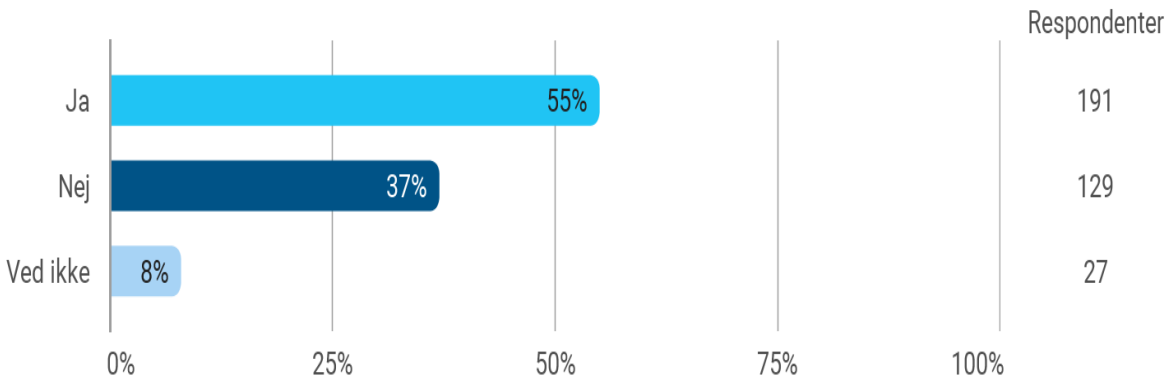


29. Har du kommentarer til ideen om, at jord til Lynetteholm skal transporteres med lastbil over Prøvestenen, Kraftværkshalvøen og Refshaleøen?
(Du har 500 tegn til rådighed).

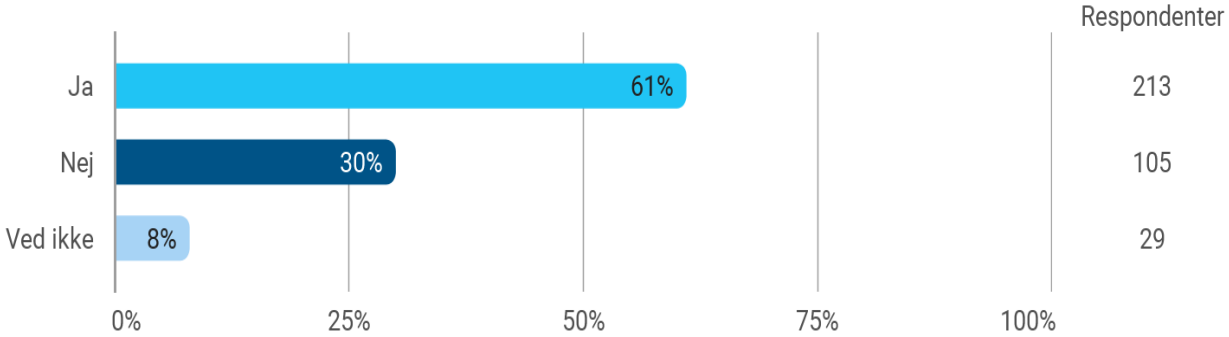
- Vi har ikke brug for mere tung trafik i det område -det reducerer beboernes trivsel og sundhed samt føles utrygt at færdes i i hverdagen

- Enhver transport ad eksisterende vejnet er en horribel løsning. Se blot på Prinsessegade og Danneskiold Samsøes Allé idag - bydelen kan slet ikke rumme den tunge trafik.
- det er den mindst generende løsning.
- En bro fra Kræftværkshalvøen til Refshaleøen er de facto en afvikling af Lynetten bådehavn. Dvs man ødelægger det miljø der ellers ikke er meget af på Refshaleøen, og som er med til at gøre område attraktivt. Man bør tilbyde en erstatningshavn i nærheden.
- Det er den bedste dårligste idé, men ikke en god idé.
- Jeg tænker det er bedre end hvis det skulle ind gennem Christianshavn og Indre by - det ville skabe kæmpe kaos.
- Jorden bør sejles.

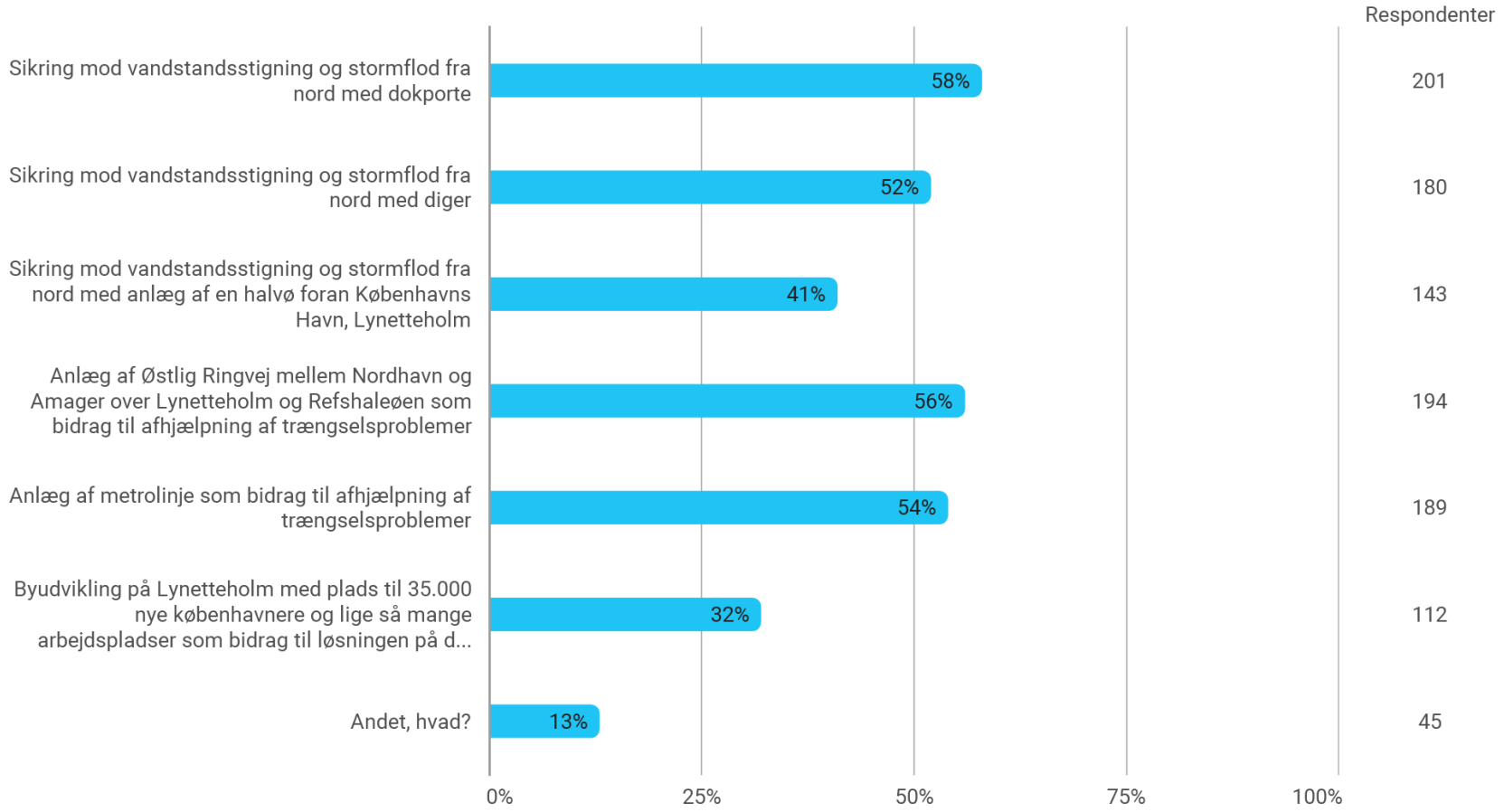
30. Er du bekymret for, at området, hvor du bor, vil blive generet af støj fra etableringen af Lynetteholm?



31. Er du bekymret for, at området, hvor du bor, vil blive generet af luftforurenende stoffer og støv fra etableringen af Lynetteholm?



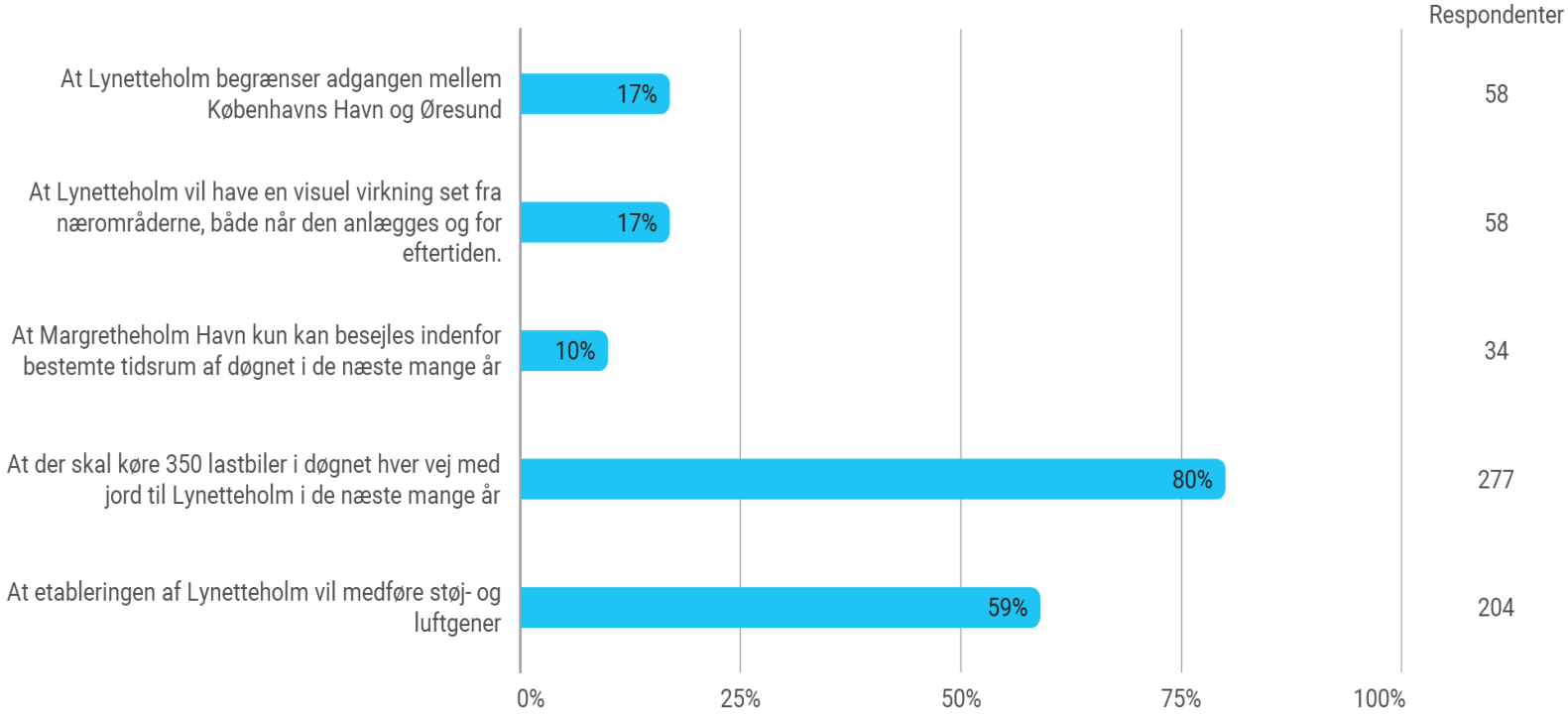
32. Lynetteholm-projektet kan være løsningen på flere af de udfordringer, som København står over for. Hvilke dele af projektet synes du, skal gennemføres?
(Sæt så mange krydser, du vil):



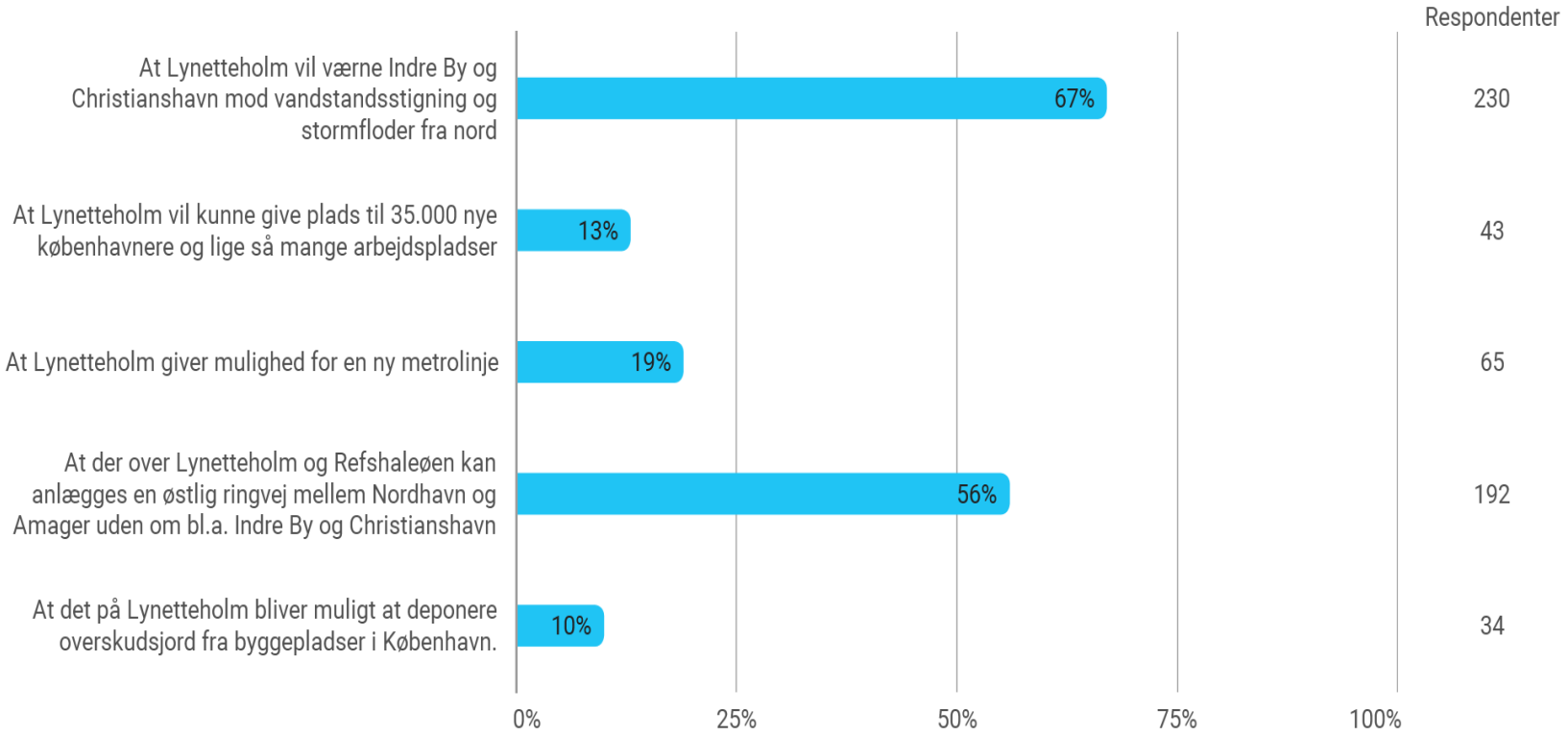
32. fortsat. Kommentarer:

- Nogle tiltag der gør den nye bydel mere grøn - både i byggefasen og i det endelige resultat.
- Billige boliger!
- Byg på høje koter, brug overskudsjord og dygtige arkitekter

33. Hvilke af følgende forhold ved Lynetteholm-projektet skal lokaludvalget især fremhæve i sit høringssvar (sæt max. to krydser):



34. Hvilke af følgende forhold ved Lynetteholm-projektet skal lokaludvalget især fremhæve i sit høringssvar (sæt max. to krydser):



35. Hvilke øvrige forhold ved Lynetteholm-projektet skal lokaludvalget især fremhæve i sit høringssvar? (Du har 700 tegn til rådighed).

- At projektet vil være en meget stor belastning på mange planer i en voldsomt lang periode. Det vil jo være endeløst og trøstesløst for de beboere i København, der bliver påvirket både i anlægsperioden - der er uoverskueligt lang - og efterfølgende
- At det er vigtigt, at fremtidssikre mod stormflod og højvande pga klimaændringerne
- At det vil komme utrolig mange gener i forbindelse med etableringen af denne kæmpe ø, vi vil blive generet af støj og forurening.

Jord skal sejles. Men også etablering af en udskibningsplads for byggematerialer og maskiner. Det vigtige er, at undgå lastbiltrafik x10 i forhold Christiansholmprojektet

- Jeg er taknemmelig for at lokaludvalget sætter sig så godt ind i stoffet. Det er meget kompliceret og kræver på mange områder ekspertviden. Jeg har ikke tidligere tænkt på støjgener men det bekymrer mig nu virkelig meget.

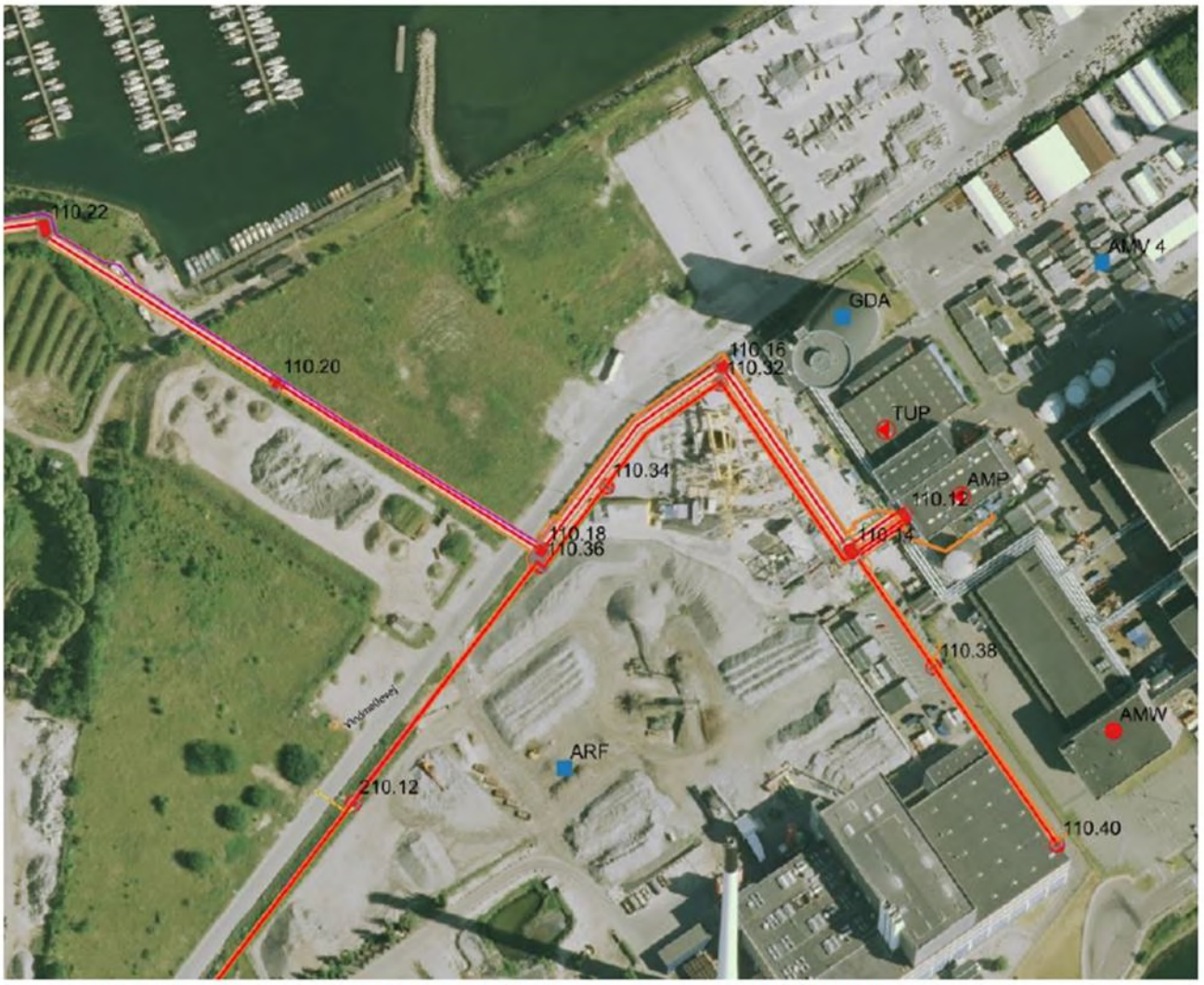
Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Jan Hindsbo (JAH@CTR.DK)
Titel: Høringssvar på vedrørende forslag til lov om anlæg af Lynetteholm
Sendt: 15-02-2021 07:53

Til rette vedkommende i transport og boligministeriet.

CTR I/S er blevet gjort opmærksom på høringen igennem HOFOR og vil efter gennemgang af lovforslaget glædeligt gøre opmærksom på følgende forhold.

CTR er blevet overset som interessent i VVM og i lovforslaget vedr. Lynettehold og beder om inddragelse. Samme henstilling er gjort i forbindelse med VVM høring.

De aktiviteter, som er beskrevet til at skulle ske i nærheden af CTR's anlæg, medfører umiddelbart ikke et behov for omlægning af CTR's anlæg. Disse aktiviteter kan dog forhindre en hurtig adgang til CTR's anlæg, hvis sådant et behov opstår ifm. fx havari. CTR's berørte anlæg består af ledninger i betonkanaler samt tilhørende kamre, som forsyner hele Storkøbenhavn med fjernvarme og en hindret tilgang, udsætter fjernvarmeforsyningen for en unødig risiko. Omlægning af CTR's ledningsanlæg udgør to cifret mio. beløb og hertil betydeligt driftstab.



Figur 3 - Udsnit fra CTR's GIS med luftfoto fra 2008 over Kraftværksvej og Vindmøllevej.

CTR har aftalt servitutrettigheder for alle af CTR's berørte anlæg og ingen af CTR's berørte anlæg ligger på offentlig vej, hvilket bør tages med i betragtningen i udarbejdelse af projektet.
I det pågældende område ligger CTR's anlæg i matrikel 536 og matrikel 618, begge i ejerlav Amagerbros Kvarter, København. Det er illustreret i Figur 4.
Matrikel 536 ejes af Københavns Kommune med hvem CTR har aftalt servitutrettigheder. Matrikel 618 ejes af HOFOR Fjernvarme P/S.

Det er uklart om Lynetteholm projektet medfører ombygning eller udbygning trafikal infrastruktur, herunder metro. CTR gør opmærksom på, at ombygninger som følge af vej og metro byggeri kan medfører omkostninger for brugerne af fjernvarme i størrelsesordnen 100 mio. kr.

Figur 4 - Identifikation af relevante matrikler. [16]

CTR gør opmærksom på vores rolle som interessent i Lynetteholm-projektet og konsekvenserne for samfundskritisk infrastruktur, som fjernvarme er.

Venligste hilsner

CTR
Jan Hindsbo
Vicedirektør
Stæhr Johansens Vej 38
DK-2000 Frederiksberg
Phone: +45 38 18 57 45 Mobile +45 60162038
E-mail: JAH@CTR.dk
www.ctr.dk

Formandssekretariatet
Pernille Birch
Telefon 22112561

pebi@danskmetal.dk
danskmetal.dk

Transport- og Boligministeriet

arp@trm.dk
trm@trm.dk

Høringssvar vedr. lov om anlæg af Lynetteholm (Id nr.: 727005)

Først og fremmest tak for muligheden for at afgive høringssvar på forslag til lov om anlæg af Lynetteholm.

I Dansk Metal bakker vi op om opførslen af Lynetteholm. Den nye bydel er vigtig for den fremtidige erhvervs- og byudvikling i hovedstaden og hele Øresundsområdet. Kort afstand fra erhverv til vidensinstitutioner og en højt uddannet arbejdsstyrke styrker dansk konkurrenceevne og skaber arbejdspladser i både København og resten af Danmark.

Derfor er det også positivt, at man er klar med en lov om anlægget af Lynetteholm, så man snarest muligt kan påbegynde anlægsprojektet.

For Dansk Metal er det vigtigt, at man fortsat udvikler infrastrukturen klogt, så vi skaber de bedst mulige forudsætninger for både lønmodtagere og virksomheder.

I Dansk Metal vil vi gerne pointere, at Lynetteholmen ikke kan stå alene. For at udnytte det fulde potentiale af det område, der opføres ved Lynetteholmen, bør man se på udviklingen af infrastrukturen i hele hovedstadsområdet. I den forbindelse er der to store infrastrukturprojekter, som Dansk Metal mener er særligt vigtige: Østlig Ringvej og Holmene.

Østlig Ringvej er en tunnel, der skal lede bilerne fra Nordhavn, gennem Lynetteholm og direkte på Amagermotorvejen og Øresundsmotorvejen ved lufthavnen. En sådan tunnelforbindelse vil både kunne lede trafikken uden om byen og gøre det langt nemmere og hurtigere for både personbiler og godstransport at komme gennem København.

Holmene er et nyt erhvervsområde i Hvidovre kommune, der skal bygges som 9 øer i forlængelse af Avedøre Holme. Her vil der bliver plads til knap 400

virksomheder, der styrke jobskabelsen i hovedstadsområdet yderligere. Der er altså gode muligheder for at styrke industrisamarbejdet i de to nye områder.

Anlægsarbejdet vil kræve en del transport af materialer, særligt sand og grus, gennem København, hvilket kan påvirke både trafik og luftkvalitet. Det er derfor vigtigt, at man overvejer, hvordan man bedst og mest effektivt transporterer materialer til anlægsområdet, men samtidig tager hensyn til de gener, det kan give i områderne omkring byggeriet.

Vi står naturligvis til rådighed for yderligere kommentarer.

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Cc: bsa@di.dk (bsa@di.dk)
Fra: Foreningen Københavnertunnelgruppen (kbhtunnel@hotmail.com)
Titel: Høringssvar, anlægslov Lynetteholm
Sendt: 16-02-2021 09:32

Til Transportministeriet!

Københavnertunnelgruppen støtter varmt planerne om Lynetteholmen, som på én gang adresserer 1) klima-/stormflodssikring af Københavns havn nordfra, 2) jordopfyld af overskudsjord, 3) mulighed for byudvikling og boligforsyning, 4) er et element i at løse trængselsudfordringen ved at bidrage til muliggørelsen af østlig ringvej og metro.

Københavnertunnelgruppen skal på det kraftigste opfordre til, at først Nordhavnstunnellen og siden den del af østlig ringvej, der består af tunnelstykket fra Nordhavn til Lynetteholmens perimeter, fremrykkes mest muligt, fx til 2030 eller 2032, således at tunnellen så hurtigt som muligt i forløbet kan bruges til jordtransporter i forbindelse med jordopfyldet på Lynetteholm. I den forbindelse anbefaler vi, at jordtransporterne foregår ad en tvangsrute for lastbilerne via det overordnede motorvejsnet.

Københavnertunnelgruppen www.kbhtunnel.dk er en privat forening, stiftet i 2005, der arbejder for, at der træffes politisk beslutning om en østlig ringvej, så centrale boligområder og bydele i København undgår unødig gennemkørende trafik. Foreningen består af enkeltmedlemmer, virksomheder og organisationer, herunder bl.a. DI, Dansk Erhverv, DTL, Dansk Metal, 3F, BAT-kartellet og Refshaleøens Ejendomsselskab.

Københavnertunnelgruppen har ikke yderligere bemærkninger til høringen.

Med venlig hilsen pva foreningen
Bo Sandberg, formand
kbhtunnel@hotmail.com
Mobil 28503819
www.havnetunnel.nu

ENERGINET
Myndighedsenheden

Energinet
Tonne Kjærsvej 65
DK-7000 Fredericia

+45 70 10 22 44
info@energinet.dk
CVR-nr. 28 98 06 71

Dato:
16. februar 2021

Forfatter:
GEE/ARY

NOTAT

HØRINGSSVAR I FORBINDELSE MED HØRING VEDRØRENDE FORSLAG TIL LOV OM ANLÆG AF LYNETTEHOLM

1. Indledning

Transport- og Boligministeriet har den 15. januar 2021 sendt forslag til Lov om anlæg af Lynetteholmen (herefter kaldet anlægsloven) i offentlig høring til relevante parter. Energinet kan konstatere, at Energinet ikke har været betragtet som relevant høringspart i den konkret høring.

Helt overordnet skal vi anføre, at anlægsloven efter Energinets vurdering ikke ses at belyse de samfundskritiske forsyningsudfordringer som en realisering af loven medfører, jf. nærmere nedenfor.

Da anlægsloven i væsentlig grad berører Energinets infrastruktur, skal vi indledningsvis anmode om, at Transport og Boligministeriet fremover er opmærksomme på, at Energinet har en væsentlig og individuel interesse i rækkevidde og konsekvenser af sådanne anlægslove, og derfor fremover betragtes som relevant høringspart ved tilsvarende høringer.

Nedenfor følger Energinets bemærkninger til det fremsatte lovforslag. Vi skal understrege, at vores bemærkninger hovedsageligt er relateret til de meget kritiske og forsyningssikkerhedsmæssige følger en vedtagelse af loven efter vores vurdering vil have. Specifikke bemærkninger til de enkelte bestemmelser i forslaget vil derfor alene blive fremsat i det omfang det har relevans for adressering af Energinets overordnede bekymringer.

Det skal for god ordens skyld understreges, at Energinets bemærkninger til anlægsloven alene handler om anlæggenes sikkerhed og om forsyningssikkerheden, og ikke om omkostninger til ledningsflytninger.

2. Energinets eksisterende anlæg

2.1 Energinets infrastruktur

Transformerstation Amagerværket er centralt placeret i det københavnske net, stationen har

forbindelser til den nordlige og sydlige elektriske indfødning til København, og er derfor essentiel for forsyningen af elektricitet til København.

Etableringen af Lynetteholm og særligt den i lovforslaget § 1 beskrevne adgangsvej gennem "Kraftværksvej" vil berøre adskillige kabler, som Energinet har i de områder, som er omfattet af anlægsloven. Der er tale om i alt otte kabler ejet af Energinet:

- et kabel ligger i området, hvor Lynetteholm anlægges, og
- syv kabler ligger i området, hvor der planlægges en ny adgangsvej for jordkørsel til/fra Lynetteholm.

Placeringen af en adgangsvej til jordtransporter på samme lokalitet som de otte eksisterende kabler, der alle er ved at nå endt levetid, vil true såvel forsyningssikkerheden som anlægssikkerheden.

Fejlhyppigheden er statistisk meget større på sådanne "udtjente" anlæg, og især muffesamlinger er sårbare for vibrationer, tryk og andre påvirkninger. Der er flere sårbare muffer i arealet foran stationen, hvor adgangsvejen er planlagt placeret efter anlægsloven.

Hvis der sker fejl/skader på et kabel/muffe, vil Energinet have brug for at frigrave kablet omgående for udbedring, og oprensning af eventuel olieforurening fra kablet. Et sådant gravearbejde varer erfaringsmæssigt et par måneder og har en et nødvendigt arbejdsareal som betyder, at adgangsvejen for jordtransport skal afspærres i hele graveperioden.

Flere samtidige fejl på forbindelser til station Amagerværket kan desuden have alvorlige konsekvenser for forsyningen af København, da det vil medføre betydelig overbelastning andre steder i nettet. Dette kan potentielt lede til afkobling af store dele af forbruget i København for at nedbringe overbelastningerne i nettet.

Manglen af alle forbindelser til/fra stationen vil ligeledes betyde at forbruget direkte under station Amagerværket udelukkende skal forsynes fra underliggende net. Dette omfatter bl.a. store dele af Amagers elforbrug.

2.2 Flytning af kabler

Forslag til anlægsloven bemyndiger Transportministeren til at meddele ledningsejer, at et ledningsanlæg skal flyttes, hvis der ikke kan opnås enighed om tilrettelæggelsen af de planlagte arbejder for Lynetteholmen. Anlægsloven indeholder hertil en bemyndigelse for Transportministeren til, om nødvendigt, at gennemføre dette ved ekspropriation.

Henset til de eksisterende kablers essentielle betydning for forsyningssikkerheden i København at det afgørende, at ethvert krav om ledningsflytninger afvejes, i forhold til forsyningssikkerhed.

Det vil være en meget høj samfundsmæssig omkostning at gennemføre ekspropriation eller andre påkrævede ledningsflytninger af kritisk infrastruktur som f.eks. Energinets kabler alene med afsæt i de bestemmelser og hensyn, som anlægslovens §§ 11-15 opstiller. Lovens hjemmel til håndtering af ledningsarbejder i kapitel 5 ses ikke at afspejle hensyn til de forsyningskritiske anlæg, som i forvejen findes i området for adgangsvejens placering.

2.3 Konklusion

Det er derfor efter Energinets vurdering helt uforeneligt med at opretholde elforsyningssikkerheden for København, hvis der:

- etableres en adgangsvej til jordtransporter til Lynetteholmen på samme område, som disse kabler er placeret, og
- gives hjemmel til at flytte og ekspropriere de eltransmissionskabler som måtte være i vejen for anlægsprojektet af Lynetteholmen generelt.

Ingen af de otte kabler til transformerstationen kan som anført ovenfor undværes i den københavnske Elforsyning.

3. Saneringer

Ud over en aktuel stor risiko for de eksisterende kabler ved gennemførelse anlægsloven i sin nuværende form vil det tillige få betydelige negative følger for kommende saneringer af Energinets anlæg på området. Selve anlægget i transformerstation Amagerværket er saneringsmodent, og Energinet har aktuelle og fremskredne planer for at gennemføre en total udskiftning af hele stationen. Udskiftningen af stationen betyder, at samtlige 132 kV kabler ind til transformerstationen, skal omlægges på Kraftværkshalvøen.

Det medfører, at Energinet i lange perioder over en årrække har behov for at lave omfattende gravearbejder i det samme areal, hvor den skitserede adgangsvej i anlægsloven planlægges placeres. Anlæggelse af adgangsvejen vil reelt betyde, at Energinet bliver forhindret i at udskifte disse kabler, hvilket også på sigt er en alvorlig trussel for forsyningssikkerheden i København.

Hvis Energinet ikke kan gennemføre de planlagte reinvesteringer til ny anlæg, vil det tillige have en lang række afledte kritiske konsekvenser, heriblandt vil havvindmølleparken Nordre Flint ikke kunne tilsluttes. Samtidig vil der være en betydeligt øget risiko for havari, hvor anlæg tages ud af drift pga. fejl eller skader. Skal anlæg tages ud af drift kan det betyde at elproduktion fra Amagerværket og Amager Ressourcecenter ikke vil kunne sendes ud i nettet, og der vil være stor risiko for at elforbrugere i København vil blive koblet af, jf. ovenfor under punkt 2.

4. Proces

By & Havn pålægges i § 12 at tage hensyn til ledninger, og så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter. Transportministeren gives ret til at meddele ledningsejer at et pågældende ledningsanlæg skal flyttes.

Energinet læser bestemmelsen som alene adresserende den mere logistiske side af "sammenstødet" mellem eksisterende infrastrukturejere og anlægsmyndigheden. Energinet kan imidlertid ikke læse, at der i vurderingen tillige skal anlægges en vurdering af hensyn til den eksisterende infrastrukturs kritiske funktioner og samfundsnytte.

Efter Energinets opfattelse er det bydende nødvendigt at indbygge hensyn til kablernes kritiske funktion således at hensynet i § 12 udvides til tillige at omfatte kritikaliteten og samfundsnytten af det pågældende ledningsanlæg.

Det fremgår i forlængelse heraf i bemærkningerne til lovforslaget i punkt 3.1.1.4, at:

"*Den præcise krydsning af Kraftværkshalvøen fastlægges efter nærmere dialog mellem By & Havn og Amager Ressourcecenter og HOFOR.*"

Der ses således ikke i forslag til anlægsloven taget hensyn til anden infrastruktur ejet af andre end Amager Ressourcecenter og/eller HOFOR i forhold til det kommende anlægsarbejde herunder særligt placering af adgangsvejen.

Energinet finder, at denne kreds af beslutningstagere ikke er dækkende, da der som beskrevet ovenfor er placeret så væsentlige dele af den overordnede el-infrastruktur på Kraftværkshalvøen, at det må være et ufravigeligt krav i loven, at fastlæggelse af vejføringen sker i dialog og efter aftale med Energinet og under hensyntagen til de ovenfor angivne foreslåede vurderingskriterier.

5. Afsluttende bemærkninger

Adgangsvejens placering er med det foreliggende forslag uforenelig med Energinets tilstedeværelse på området. Vi skal derfor på det kraftigste opfordre til, at adgangsvejens placering gentænkes, så forsyningssikkerheden i København ikke sættes over styr.

Energinet ser i den forbindelse fravigelse af anden lovgivning efter § 5, stk. 2, herunder Lov om Planlægning som problematisk, da det bl.a. betyder at de normale planlægningsmæssige hensyn til de nationale interesser i kommuneplanlægningen ikke gælder for arbejder efter anlægslovens § 1.

De nationale interesser, som varetages af Bolig- og Planstyrelsen (tidl. Erhvervsstyrelsen), sikrer normalt at planlægning sker på en måde, så der tages hensyn til tilstedeværelsen af nationale og regionale infrastrukturanlæg, herunder eltransmissionanlæg.

Med fravigelsen af denne lovgivning mistes således et væsentligt samfundsmæssigt beskyttelsestiltag, hvor Bolig- og Planstyrelsen kan gøre indsigelse mod f.eks. planerne om anlæg af en adgangsvej, som ikke tager hensyn til national/regional infrastruktur.

Det er derfor Energinets opfattelse, at By & Havn ved fravigelse af planmyndighedernes normale hensynsforpligtelser overtager disse forpligtelser, og derfor skal varetage hensyn til de nationale interesser i den videre projektering.

Vi skal derfor opfordre til, at der sker ændring af placering af adgangsveje, hvor transmissionskablerne påvirkes væsentligt mindre, og at dette sker i tæt dialog med Energinet for at finde løsninger, som er hensigtsmæssige for begge parter, herunder hensyntagen til at opretholde forsyningssituationen.

Hertil skal bemærkes, at Sikkerhedsstyrelsen, som normalt er relevante myndighed for Energinets ekspropriationstilladelser over for Energinet tydeligt har tilkendegivet, at det såkaldte *lex specialis* princip efter styrelsens opfattelse er gældende for projekter, hvor der vedtages en anlægslov.

Det betyder, at Sikkerhedsstyrelsen altid vil lade en anlægslov gå forud for elsikkerhedsloven, og at de derfor ikke vil give Energinet en ekspropriationshjemmel med afsæt i elsikkerhedsloven til eventuelt nødvendige omlægninger af Energinets infrastruktur.

Det er derfor væsentligt, at anlægsloven også tilgodeser et eventuelt behov for afledte omlægninger og nødvendig ekspropriation til at sikre dette. Uanset karakteren af den endelig anlægslov så skal Energinet kunne have sin infrastruktur i området. Det er derfor nødvendigt at anlægsloven indeholder en ekspropriationshjemmel til afledte omlægninger.

GENTOFTE KOMMUNE
KOMMUNALBESTYRELSEN

Dato: 23. februar 2021
Sag nr. EMN-2021-00476

Transportministeriet, Departementet
trm@trm.dk

Høringssvar vedr. forslag til lov om anlæg af Lynetteholm

Transport- og Boligministeriet har med brev af 15. januar 2021 sendt forslag til lov om anlæg af Lynetteholm i høring med frist for indsendelse af bemærkninger den 14. februar 2021.

Gentofte Kommune finder denne frist helt urimelig og i åbenlys strid med rodfæstede og sædvanlige principper for en demokratisk høringsproces – dette ikke mindst i lyset af projektets størrelse og vitale betydning for flere hundrede tusinde borgere.

Lovforslaget forventes ifølge høringsbrevet at blive fremsat for Folketinget i marts måned i år.

Lovforslaget indeholder bl.a.:

- Hjemmel for Udviklingsselskabet By & Havn I/S til bl.a., at:
    - anlægge Lynetteholm ved at opfylde et areal i Københavns Havn,
    - anlægge et modtageanlæg til nyttiggørelse af ren og forurenet jord på Refshaleøen,
    - anlægge en adgangsvej til modtageanlægget på Refshaleøen,
    - foretage uddybning af sejlrenden i Kronløbet og syd for Middelgrunden, og
    - foretage klapning af materiale i Køge Bugt

Gentofte Kommune noterer sig, at den fremtidige byudvikling af det opfyldte område ikke er en del af lovforslaget, og at de miljømæssige konsekvenser heraf ikke er beskrevet i lovforslaget.

Et projekt af denne størrelse – hvor der skal udvikles en hel ny bydel i Øresund ud for Københavns Havn med 35.000 indbyggere og et tilsvarende antal arbejdspladser og den ligeledes påtænkte Østlig Ringvej, der vil blive koblet på Helsingørmotorvejen – vil naturligvis kræve, at der gennemføres en række planprocesser og indhentes en række tilladelser. Herunder bl.a. landsplandsplandirektiv, kommuneplantillæg, lokalplan, Miljøkonsekvensrapport (VVM) og tilladelse fra Kystdirektoratet. Gentofte Kommune skal allerede nu bede om at modtage en tidsplan for disse processer og går ud

fra, at der i planlægningen indlægges høringsfrister, der ikke i loven indskrænkes i forhold til sædvanlige principper for høringer.

Gentofte Kommune forbeholder sig ret til at komme med indsigelser i forhold til de øvrige byudviklingstiltag, som med tiden kobles sammen med Lynetteholm.

Kommunens høringssvar af 26. januar 2021 til Miljøkonsekvensrapporten (VVM) for Lynetteholm er vedlagt dette brev, hvortil der i det hele henvises for så vidt angår kommunens bemærkninger til de af lovforslaget omhandlede miljøforhold.

Ledningsarbejder

Gentofte Kommune er medejer af ledningsselskaberne Biofos A/S og Novafos A/S. Med lovforslaget lægges der op til, at de berørte ledningsselskaber skal betale i størrelsesordnen 600 mio.kr. for omlægning af selskabernes ledninger på søterritoriet – en omlægning, som alene er nødvendig, fordi Lynetteholmen skal anlægges. De 600 mio.kr. svarer til 25% af de forventede omkostninger på 2,5 mia.kr. til anlæg af Lynetteholm.

Det er helt uhørt og åbenlyst urimeligt , at man med lovforslaget vil pålægge spildevandskunderne i de berørte selskaber en omkostning for noget, som de hverken har andel i eller nytte af. Spildevandskunderne vil hermed uden nogen saglig begrundelse blive påtvunget en medfinansiering af en kystsikring og en byudvikling i Københavns Kommune.

Det fremgår således af lovforslaget i § 11, at ledningsejerne skal betale for omlægning af ledninger, medmindre andet er aftalt. Lovforslaget muliggør endda, at transportministeren kan påbyde ledningsejere at udføre bestemte ledningsarbejder og også lade sådanne arbejder udføre for ledningsejerens regning.

Som begrundelse for bestemmelsen om, at ledningsejerne skal betale for omlægning af ledninger, henviser Transport- og Boligministeriet i bemærkningerne til det, der i juraens verden kaldes et "gæsteprincip", som efter retspraksis gælder på land. Efter gæsteprincippet kan en ledningsejer, der vederlagsfrit har fået tilladelse til at etablere et ledningsanlæg på land, ikke modsætte sig at sikre eller fjerne anlægget for egen regning, hvis det er nødvendigt i forhold til den ændrede anvendelse, ejendommens ejer ønsker.

Ministeriet anfører uden nærmere begrundelse, at det samme princip – uanset at der ikke findes retsgrundlag herom – også må gælde for ledninger placeret på søterritoriet.

Gentofte Kommune bestrider, at dette kan lægges til grund og fremhæver, at der efter retsgrundlagets formåls- og ordfortolkning ikke kan trækkes en parallel mellem ledninger placeret på landjorden og ledninger placeret på søterritoriet. En ledningsejer på landjorden må således i modsætning til en ledningsejer på søterritoriet kunne forvente, at det som følge af anlægs- og byggearbejder på ejerens landareal vil kunne blive aktuelt at måtte flytte ledningen eller afholde udgifter til at beskytte ledningen.

Det understreges således, at i den foreliggende situation er det By og Havn I/S, der som "privat" bygherre pålægger ledningsejerne (herunder Biofos A/S og Novafos A/S) omkostningerne til at omlægge ledningerne. Sådanne udgifter til omlægning af udløbsledninger – affødt af Lynetteholm projektet – må og skal derfor naturligvis afholdes af bygherren, By og Havn I/S.

Som anført i Gentofte Kommunes høringssvar vedr. VVM bør der desuden foretages en selvstændig Miljøkonsekvensrapport-VVM for omlægning af de to større udløbsledninger med henblik på en vurdering af påvirkning af badevandskvalitet, tangspredning og sedimenttransport på Gentofte Kommunes strande. Gentofte Kommune forbeholder sig at fremkomme med bemærkninger til denne kommende Miljøkonsekvensrapport-VVM.

Ekspropriation

Ekspropriation kræver klar hjemmel og skal ske med fuld erstatning.

Det fremgår ikke klart af lovforslaget, hvorledes den nye ø Lynetteholm afgrænses i forhold til Refshaleøen. Derfor er ekspropriationsbestemmelsen i lovforslagets § 14 heller ikke klart afgrænset. Anlægsloven bør naturligvis klart beskrive og afgrænse en så indgribende bestemmelse.

Gentofte Kommune forstår lovforslaget og dets bemærkninger således, at loven ikke giver hjemmel til ekspropriation af rensningsanlægget Lynetten. Hvis ekspropriationshjemmel er indeholdt i loven, protesterer Gentofte Kommune på det foreliggende særdeles uklare grundlag mod dette.

Gentofte Kommune fremhæver i denne forbindelse, at det hverken af lovforslaget eller bemærkningerne hertil fremgår, at det for anlæggelse af Lynetteholm er nødvendigt at erhverve arealer eller rettigheder på arealer, der tilhører selskaberne Novafos A/S eller Biofos A/S, som Gentofte Kommune er medejer af. Disse selskabers arealer – i særdeleshed Rensningsanlægget Lynetten – bør for at fjerne enhver fortolkningstvivl udtrykkeligt undtages fra ekspropriationsbestemmelsen i lovforslagets § 14.

Hvis bygherren på et tidspunkt måtte ønske at disponere over hele eller dele af det areal, hvor rensningsanlægget Lynetten i dag er beliggende, skal Gentofte Kommune, som medejer af Biofos A/S, allerede nu fremhæve, at dette naturligvis skal indebære en prissætning for arealet, som skal fastsættes på baggrund af også værdien af den planlagte byudvikling til bolig- og erhvervsformål

Fravigelse af anden lovgivning og afgrænsning af anlægsprojektet

Gentofte Kommune finder det dybt urimeligt, at lovforslaget tilsidesætter en række retssikkerhedsgarantier og i stedet har et ensidigt fokus på, at "sikre fremdrift" af Lynetteholm-projektet.

Lovforslaget fraviger den almindelige procedure i planloven, hvor der forud for et projekts realisering skal udarbejdes et landsplandirektiv, kommuneplan og lokalplan. Det sker med den virkning, at offentligheden ikke som normalt kan få indsigt i projektet og mulighed for at påvirke udformningen af dette.

Lovforslaget afskærer samtidig fuldstændig enhver form for klageadgang i det administrative klagesystem og indskrænker dermed mulighederne for at føre kontrol med de udstedte myndighedstilla-

delser samt bygherren By og Havns udførelse af projektet. Dette gør det i praksis særdeles vanskeligt og omkostningsfuldt at gøre indsigelse mod projektet, da dette kun kan ske ved at anlægge (og bekoste) en retssag ved domstolene.

Med lovforslaget afskæres klage til det uafhængige Fødevare- og Miljøklagenævn over f.eks. manglende høringer, ulovlige dispensationer til at overtræde støjgrænser eller udledning af forurenende stoffer til havmiljøet.

Lovforslaget afskærer også klageadgangen for de afgørelser, som er truffet af andre myndigheder (herunder Københavns Kommune). Dette gælder også afgørelser, hvor Transportministeren har valgt at videredelegere sine beføjelser til anden myndighed, hvilket lovforslaget også giver mulighed for. Det bemærkes i den forbindelse, at bygherren, By og Havn, er 95 % ejet af Københavns Kommune. En sådan problematik ville normalt kunne imødegås ved en intensiveret prøvelse hos klageinstansen, men dette er ikke muligt som følge af afskæringen af klageadgangen.

Gentofte Kommune finder det på denne baggrund urimeligt, at Folketinget sætter den sædvanlige klageinstans (Fødevare- og Miljøklagenævnet, der har særlig juridisk og teknisk kompetence til at behandle klagesager vedrørende miljø- og planlovgivningen) helt ud af spil og på denne måde gør det sværere at forhindre uvedkommende hensyn i forvaltningen.

Det fremgår ikke klart af lovforslagets bilag, hvorledes den nye ø Lynetteholm afgrænses i forhold til Refshaleøen. Anlægsloven bør naturligvis klart beskrive og afgrænse det anlægsprojekt, som loven omhandler.

Efter lovforslagtes § 4 kan Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen tillade ændringer eller udvidelser af projektet. Det bør præcieres i bestemmelsen, at Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen ikke kan tillade ændringer, medmindre der er tale om ændringer, som følger af tekniske forhold o.lign. En udvidelse af det opfyldte areal eller ændringer, som i øvrigt medfører en væsentlig merbelastning for mennesker og miljø – som ovenikøbet måtte være begrundet i rene økonomiske betragtninger – bør således ikke være omfattet af undtagelsesbestemmelsen. Sådanne ændringer må forelægges til Folketingets beslutning.

Med venlig hilsen

Hans Toft
Borgmester

/

Lis Bjerremand
Vicekommunaldirektør

GENTOFTE KOMMUNE
KOMMUNALBESTYRELSEN

Dato: 26. januar 2021
Sag nr. EMN-2020-06064

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Vedr.: Miljøkonsekvensrapport-VVM for Lynetteholmen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 30. november 2020 udsendt Miljøkonsekvensrapport-VVM for Lynetteholmen i offentlig høring fra den 30. november 2020 til den 25. januar 2021.

Styrelsen oplyser, at baggrunden for miljøkonsekvensrapporten er den i oktober 2018 indgåede principaftale mellem den daværende regering og Københavns Kommune om anlæggelse af en ny halvø, Lynetteholmen, der skal give mulighed for deponering af overskudsjord og på sigt give plads til byudvikling.

Miljøkonsekvensrapporten omhandler udelukkende etableringen af Lynetteholmen. Den fremtidige byudvikling af det opfyldte område er ikke en del af det aktuelle projekt, og de miljømæssige konsekvenser heraf er derfor ikke beskrevet i rapporten.

Gentofte Kommune vil dog gøre opmærksom på, at udviklingen af en hel ny bydel i Øresund ud for Københavns Havn med 35.000 indbyggere og et tilsvarende antal arbejdspladser og den ligeledes påtænkte Østlig Ringvej, der vil blive koblet på Helsingørmotorvejen, vil få konsekvenser for borgerne i Gentofte Kommune.

I den forbindelse skal Gentofte Kommune bl.a. henvise til vedlagte høringssvar af 2. oktober 2019 til Forslag til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune.

Gentofte Kommune vil således også i de kommende planprocesser forholde sig til, på hvilken måde de forskellige projekter påvirker forholdene for borgerne i Gentofte.

I forhold til den aktuelle høring har Gentofte Kommune bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten under overskrifterne:

- Støj og vibrationer
- Trafikale forhold
- Badevandskvalitet og tang
- Sejllads

Gentofte Kommune
Telefon 39 08 00 00
Gentofte@Gentofte.dk
Faxnr.: 3998 0004

Bernstorffsvej 161
2920 Charlottenlund
Hovedtlf.nr.: 3998 0000
www.gentofte.dk

Mandag-Onsdag 8.00-16.00
Torsdag 8.00-18.00
Fredag 8.00-14.00

- Visuelle forhold
- Natura 2000
- Øvrige forhold

Støj og vibrationer

I forbindelse med etableringen af Lynetteholmen vil den aktivitet, som vil medføre flest støjgener for borgerne i Gentofte Kommune, være etablering af spuns i forbindelse med etablering af Lynetteholmens ydre afgrænsning (perimeter).

Gentofte Kommune og Københavns Kommune har ikke samme tilladte tidsrum for støjende arbejde. Københavns Kommune tillader således støjende anlægsarbejde 1 time længere om aftenen på hverdage og 3 timer længere lørdag eftermiddage. For særligt støjende aktiviteter på hverdage tillader Københavns Kommune ligeledes støjende anlægsarbejde 1 time længere.

Borgere i Gentofte Kommune bør ikke belastes af støj ud over det, som er tilladt i kommunen. Heller ikke fra aktiviteter, der foregår i nabokommuner. Arbejdstiderne bør derfor fastsættes, så også Gentofte Kommunes vilkår om støj og arbejdstid overholdes.

I Hellerupområdet vil der være et meget stort antal boliger, som især vil blive udsat for støj fra spunsningen. Gentofte Kommune er opmærksom på, at det angivne støjniveau for Hellerupområdet på mellem 40 og 45 dB ligger under Københavns Kommunes grænseværdi på 70 dB for støj fra bygge- og anlægsarbejder, men skal opfordre til, at der i stedet for ramning af spuns anvendes en mere støjsvag metode, fx nedvibrering.

Trafikale forhold

Ifølge rapporten vil der i Gentofte Kommune før år 2035 kun ske en lille stigning i det daglige antal af tung trafik med jordtransporter – primært på Helsingørmotorvejen. Dette vil blive afhjulpet, når der er etableret en ny adgangsvej fra syd til Lynetteholmen, idet jordopfyldning vil ske via denne vej.

Det er i rapporten anført, at Københavns Kommune har valgt ikke at angive tvangsruter for jordtransporter. Gentofte Kommune ønsker, at det ved jordtransporter og øvrige leverancer til Lynetteholmen, som skal igennem Gentofte Kommune, foreskrives, at der udelukkende benyttes det overordnede vejnet, dvs. Helsingørmotorvejen og Nordhavnstunnelen.

Det fremgår videre, at hvis der i 2035 helt eller delvist er etableret en Østlig Ringvej, vil der ske en stigning i den tunge trafik på flere strækninger i Gentofte Kommune, herunder Helsingørmotorvejen, Tuborgvej og Strandvejen i Hellerup.

Udviklingen i den tunge trafik er i rapporten vurderet uden sammenhæng med udviklingen i trafikken i øvrigt. Det fremgår af den forundersøgelse om Østlig Ringvej, som Vejdirektoratet og Københavns Kommune har ladet udarbejde og offentliggjorde i august 2020, at sammen med den generelle udvikling i trafikmængden vil etablering af Østlig Ringvej medføre en væsentlig merbelastning

af vejnettet i Gentofte Kommune, herunder i særlig grad på Helsingørmotorvejen, Tuborgvej og Bernstorffsvej.

Det er således en væsentlig mangel i miljøkonsekvensrapporten, at det ikke er beskrevet, hvad forøgelsen i den tunge trafik i og i nærheden af Gentofte vil have af betydning for trafikafviklingen i kommunen i øvrigt.

Gentofte Kommune skal i den forbindelse henvise til kommunens vedlagte høringssvar til forslag til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune, hvori det vedrørende trafik er anført:

"....Der er ingen tvivl om, at den akkumulerede mængde af trafik ved Københavns byudvikling, vil få uacceptable konsekvenser for borgerne i Gentofte, bl.a. i form af øget trafikstøj og et øget pres på infrastrukturen i Gentofte Kommune. Det er nødvendigt, at infrastrukturen fremtidssikres til både at kunne håndtere trafikken fra Nordhavn og Lynetteholmen, og at der foretages de nødvendige støjforanstaltninger langs Helsingørmotorvejen, således at byudviklingen i Københavns Kommune ikke medfører gener og forringelser for borgerne i Gentofte Kommune....."

Badevandskvalitet, tangspredning og sedimenttransport

Det anføres, at det for at kunne opretholde uændrede badevandskvaliteter på Københavns Kommunens eksisterende badepladser samt på Hellerup Strand vil blive nødvendigt at flytte to af de eksisterende større udløbsledninger fra Lynetten Renseanlæg ca. 500 meter ud fra den kommende kyst.

Rapporten indeholder ikke beskrivelse af påvirkningen på de øvrige badeområder i Gentofte (Charlottenlund, Skovshoved Syd, Skovshoved Havbad og Bellevue).

Der bør foretages en selvstændig Miljøkonsekvensrapport-VVM for omlægning af de to større udløbsledninger med henblik på en vurdering af påvirkning af badevandskvalitet, tangspredning og sedimenttransport på Gentofte Kommunes strande. Gentofte Kommune forbeholder sig at fremkomme med bemærkninger til denne kommende Miljøkonsekvensrapport-VVM.

Det bemærkes i øvrigt, at Gentofte Kommune som medejer af Biofos A/S og Novafos A/S allerede nu skal pege på, at udgifter til kommende omlægning af udløbsledninger – affødt af Lynneholmprojektet – der er nødvendige for at opretholde badevandskvaliteten, naturligvis må afholdes af bygherren. Forholdet må på dette grundlag således indgå og reguleres i den kommende anlægslov.

Sejllads

Først efter 2024, når der er etableret en ny kanal gennem Nordhavn mellem Orientbassinnet og Kalkbrænderihavnen, og når erhvervshavnen, der i dag ligger på Levantkaj, flytter til Ydre Nordhavn, kan det forventes, at mindre både som kajakker og lignende fra Svanemøllen får trygge indsejlingsforhold til Københavns havn.

I anlægsfasen vil indsejlingen til Københavns Havn være forbundet med store udfordringer for især kajakker og lignende mindre både, der kommer fra Svanemøllen, idet Lynetteløbet, som sejlbåde, motorbåde og andre fritidsbåde såsom kajakker og lignende bådtyper benytter i dag, ventes at lukke i efteråret 2021.

Det beskrives i miljøkonsekvensrapporten, at det er planen at etablere nye sikkerhedstiltag som fx et signalsystem, så lystsejlerne varsles, når krydstogtskibe eller andre store skibe er på vej ind i Kronløbet, og at der vil blive oprettet ventepladser på begge sider af Kronløbet.

Dette er muligvis tilstrækkeligt for større sejlbåde, som har en vis manøvredygtighed, men for mindre fartøjer som kajakker og joller vil det være meget utrygt at færdes i Kronløbet sammen med store krydstogtskibe, hvorfor der bør sikres særlige foranstaltninger for små fartøjer.

Visuelle forhold

Denne miljøkonsekvensrapport omhandler alene konstruktion af Lynetteholmens afgrænsning og opfyld af området med jord. Ved etablering af jorddepot og opfyld i op til 4 meter over vandoverfladen, vil der ikke være visuelle forhold, som medfører genevirkninger for borgere i Gentofte.

Et af formålene med Lynetteholmen er at skabe areal til byudvikling. Da der ikke er fremlagt et projekt for byudviklingen samtidig med projektet for etablering af jorddepot, har Gentofte Kommune på nuværende tidspunkt ikke mulighed for at vurdere de samlede konsekvenser for Gentofte Kommunes borgere.

Gentofte Kommune forbeholder sig derfor ret til at komme med indsigelser i forhold til de øvrige byudviklingstiltag, som med tiden kobles sammen med Lynetteholmen, herunder visuelle forhold i form af høje bygninger.

Natura 2000

Gentofte kommune har i november 2019 i forbindelse med Miljøstyrelsens høring om ændret udpegningsgrundlag for Natura 2000 påpeget, at naturtyperne hængesæk og vandløb stadig bør indgå i udpegningsgrundlaget. Udpegningsgrunlaget er endnu ikke ændret, og derfor burde påvirkningen af disse naturtyper have indgået i miljøkonsekvensrapporten under væsentlighedsvurderingen af Lynetteholmens påvirkning af Natura 2000 områderne Gentofte Sø og Brobæk Mose. Det er dog Gentofte Kommunes vurdering, at den negative påvirkning på de to naturtyper ikke vil være væsentlig.

Øvrige forhold

Gentofte Kommune har i dette høringssvar forholdt sig de miljøforhold, som vurderes at have betydning for kommunen og dens borgere.

Der er i rapporten redegjort for forhold, som ikke vurderes at have miljømæssig betydning for Gentofte. Det drejer sig bl.a. om ekstremvandstande, bølgepåvirkninger, strømforhold, sedimenttransport, kystmorfologi, vegetation, fauna og dyreliv.

GENTOFTE KOMMUNE
KOMMUNALBESTYRELSEN

Skulle det senere vise sig, at etablering af Lynetteholmen har utilsigtede og uventede virkninger på disse og andre forhold, forbeholder Gentofte Kommune sig at vende tilbage herom.

Med venlig hilsen

Hans Toft
Borgmester

/

Lis Bjerremand
Vicekommunaldirektør

Gentofte Kommune
Telefon 39 08 00 00
Gentofte@Gentofte.dk
Faxnr.: 3998 0004

Bernstorffsvej 161
2920 Charlottenlund
Hovedtlf.nr.: 3998 0000
www.gentofte.dk

Mandag-Onsdag 8.00-16.00
Torsdag 8.00-18.00
Fredag 8.00-14.00

GENTOFTE KOMMUNE
KOMMUNALBESTYRELSEN

Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
cbu@okf.kk.dk

2. oktober 2019
Sagsnr. EMN-2019-04344

Høringssvar til Forslag til Københavns Kommuneplan 2019
Københavns Kommune har den 27. august 2019 sendt Forslag til Kommuneplan 2019 i høring med frist for indsendelse af bemærkninger den 22. oktober 2019.

Der er i forslaget til kommuneplanen følgende forhold, som har betydning for Gentofte Kommune:

- Trafik ifm. Nordhavnsudbygning og etablering af Lynetteholmen
- Parkeringsnormer, idet de kan flytte parkering til Gentofte Kommune
- Klima ifm. regnvandsafledning til Svanemøllebugten

I brev af 25. februar 2019 sendte Gentofte Kommune følgende bemærkninger til høring om Afgrænsning af miljøvurdering af Københavns Kommunes Forslag til Kommuneplan 2019:

- *"Gentofte Kommune ønsker, som følge af ændringer i rækkefølgeplanen i Nordhavnsområdet (perspektivområdet Ydre Nordhavn Holm 8 +12, Østerbro (delvist stationsnært fremrykkes, mens Levantkaj i Nordhavn rykkes fra 1. del til 2. del af planperioden), at der gennemføres en vurdering af konsekvenserne af ændringer i relation til udviklingen af den overordnede infrastruktur set i forhold til den trafikale belastning af Gentofte Kommunes veje."*

- *"På det foreliggende grundlag er det ikke muligt at forudse, om ændringer i parkeringsnormer i Københavns Kommune vil kunne få væsentlige trafikale konsekvenser for Gentoftes borgere, f.eks. i form af øgede belægningsgrad/pres på parkering ved de mange stationer i Gentofte Kommune, og Gentofte Kommune ønsker derfor, at der gennemføres en vurdering af konsekvenserne heraf for Gentofte Kommunes borgere."*

- *"Konsekvenserne af en ny planlægning for forebyggelse af skader ved oversvømmelser ønskes også medtaget som emne, da det med stor sandsynlighed vil kunne få væsentlige konsekvenser for Gentofte Kommunes borgere".*

Nordhavn, Lynetteholmen og Østlig Ringvej
Nordhavn er Københavns Kommunes største byudviklingsprojekt, som på sigt skal rumme 40.000 beboere og 40.000 arbejdspladser. Århusgadekvarteret, som er den første del af Nordhavn, er ved at være fuld udbygget.
I Forslag til Kommuneplan 2019 er der ændret i rammerne for Nordhavn i forhold til Kommuneplan 2015, og som følge heraf er der ændret på rækkefølgeplanen for Nordhavns udvikling.

- I Nordhavn – Holm 9, øges byggemuligheden fra 60.000 m^2 til 85.000 m^2 som led i den løbende udmøntning af helhedsplanen for området.

- I Nordhavn – Holm 8, ændres anvendelsen fra havneformål til boliger og serviceerhverv med mulighed for op til 86.000 m^2 byggeri i området.

- I Nordhavn – opfyld, ændres anvendelsen fra havneformål til institutioner og fritidsformål med henblik på etablering af rekreativt areal.

Københavns Kommune har vurderet at ændringerne i rækkefølgeplanen for Nordhavn er af mindre væsentlig betydning for det overordnede vejnet, og at det ikke giver anledning til at vurdere de trafikale konsekvenser på Gentofte Kommunes veje. Denne vurdering er ikke korrekt.

Lynetteholmen, som er en del af Københavns langsigtede planlægning frem mod 2070, anlægges som en ny ø ved at opfylde et areal i Øresund i forlængelse af Refshaleøen og Lynetten. Samlet vil Lynetteholmen udgøre et areal på ca. 2 mio. m^2 og forventes at kunne huse 35.000 beboere og et tilsvarende antal arbejdspladser. Da Lynetteholmen først forventes anlagt efter 2031, er den endnu ikke en del af Kommuneplanen.

Planlægningsarbejdet omkring Østlig Ringvej, som både skal trafikbetjene Nordhavn og Lynetteholmen, er i gang. Østlig Ringvej, vil som illustreret i Forslag til Kommuneplan 2019 blive tilsluttet Lyngbyvejen i udkanten af Københavns Kommune, tæt på grænsen til Gentofte Kommune. Gentofte Kommune bemærker, at der i de kommende år vil blive udarbejdet en række undersøgelser og analyser, der bl.a. skal belyse Østlig Ringvejs indvirkning på omgivelserne.

Der er ingen tvivl om, at den akkumulerede mængde af trafik ved Københavns byudvikling, vil få uacceptable konsekvenser for borgerne i Gentofte, bl.a. i form af øget trafikstøj og et øget pres på infrastrukturen i Gentofte Kommune. Det er nødvendigt, at infrastrukturen fremtidssikres til både at kunne håndtere trafikken fra Nordhavn og Lynetteholmen, og at der foretages de nødvendige støjforanstaltninger langs Helsingørmotorvejen, således at byudviklingen i Københavns Kommune ikke medfører gener og forringelser for borgerne i Gentofte Kommune.

I tidligere høringsbreve til Københavns Kommune og senest i brev af 30. april 2019, har Gentofte Kommune i forbindelse med "Høring over udkast til forslag til Lov om anlæg af Nordhavstunnel" blandt andet skrevet følgende til Vejdirektoratet:

"Hvis Nordhavnsvejen og Nordhavnstunnelen ikke er dimensioneret til at kunne afvikle den fremtidige trafik i spidsbelastningstidspunkter, vil trafikanter, der kommer fra eller skal til Østlig Ringvej, finde andre veje, hvilket vil belaste vejnettet i Gentofte Kommune. En stor del af den regionale trafik vil i så fald fortsat blive afviklet via Strandvejen og Tuborgvej, hvor den belaster Gentofte Kommunes vejnet og boligområder samt skader trafiksikkerhed og miljøforhold.

Kommunens holdning er fortsat, at Nordhavnsvejen med blot 2 spor i hver retning ikke er fremtidssikret, og derfor er det uacceptabelt, at Nordhavnsvejen og Nordhavnstunnelen kobles til en Østlig Ringvej med henholdsvis det anlagte og foreslåede tværprofil, da kapaciteten på den samlede Nordhavnsforbindelse i fremtiden vil være utilstrækkelig til at håndtere al trafikken."

Parkeringsnormer
Der er i forslag til Kommuneplan 2019 lagt op en forsøgsordning med delvis bilfrie bydele, dog således at dette skal ske via udarbejdelse af kommuneplantillæg, hvilket bl.a. fremgår af retningslinjer for bilparkering under Trafik. Det er afgørende, at parkering på Østerbro, som ligger i "Tætbyen", og i Nordhavn, som ligger i "Udpegede udviklingsområder", ikke får negative trafik- og miljømæssige konsekvenser for Gentofte Kommunes borgere.

Der bør derfor gennemføres en undersøgelse heraf, idet de foreslåede reviderede parkeringsbestemmelser vil medføre et uacceptabelt pres på eksempelvis parkeringsfaciliteterne ved stationer i Gentofte Kommune.

Klima
I retningslinjen for Skybrudshåndtering under Klimatilpasning, er kortet der henvises til ikke korrekt. Gentofte Kommune gør opmærksom på, at kortet skal rettes, således at det er korrekt illustreret.

I forbindelse med miljøvurderingsprocessen for Svanemøllens skybrudstunnel har Miljøstyrelsen, Kystdirektoratet samt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i en afgrænsningsudtalelse fra 2. maj 2019 beskrevet, hvad HOFOR og Novafos skal uddybe i deres miljøkonsekvensrapport. Dette omhandler bl.a. en uddybende beskrivelse af miljøkonsekvenser for ét hovedforslag (Svaneknoppen) samt to alternative placeringer for udledningen af vand fra tunnelen, som omtalt i ansøgningen fra september 2018. Derudover skal de to alternativer også beskrives med lang udløbsledning og endelig skal der beskrives yderligere to udløbspunkter med andre placeringer i Svanemøllebugten. Den endelige placering af udløbet er således endnu ikke afklaret.

Med venlig hilsen

Hans Toft
Borgmester

/ Lis Bjerremand
Teknisk direktør

DanskeRederier

Transport- og Boligministeriet
Departementet
Att.: Specialkonsulent Anders Petersen arp@trm.dk

Høringssvar: Bemærkninger til udkast til forslag til anlægslov for Lynetteholm (j.nr. 2020-2513)

12. marts 2021

Sagsnummer:
EMN-2021-00136

Vi takker for muligheden for at kommentere på udkast til forslag til anlægslov for Lynetteholm (herefter Udkastet), som blev sendt i høring den 15. januar 2021.

Det bemærkes, at vores medlem Svitzer desuden har kommenteret direkte på miljøkonsekvensrapporten med høringssvar dateret 25. januar 2021 (vedlagt til orientering).

Overordnet set finder vi, at anlæg af Lynetteholm giver en fantastisk mulighed for – ud over mange andre gode formål - at profilere København og Danmark positivt med fremtidsorienterede løsninger på miljø- og klimamæssige udfordringer i anlægsfasen såvel som senere.

Udkastet imødekommer i nuværende form desværre ikke dette hensyn, tværtimod er det baseret på en hel konventionel (og unødvendig) lastbiltung løsningsmodel i anlægsfasen. Den løsningsmodel vil belaste særligt Københavns indre by unødigt. Udkastet kan og bør forbedres på dette centrale punkt, således at klimaeffekter, støj, vibrationer, trafikrisici og forurening minimeres uden at skade den overordnede projektøkonomi. Loven bør åbne for, at en stor del af transporten af jord til Lynetteholmen kan ske ad søvejen i stedet for med lastbiler gennem byen. Det kan eksempelvis være med eldrevne slæbebåde og pramme, som beskrevet i vedhæftede præsentation. Dette vil være til glæde for Københavns borgere, virksomheder og besøgende i den årelange anlægsfase.

Uden at forhåndsbestemme endelige beslutninger om de mest fordelagtige løsninger for samfund og samfundsøkonomi vil vi henstille til, at alle

Udkastets nuværende bestemmelser, der begrænser udfaldsrummet til lastbiltransport og foreskriver bestemt infrastruktur til understøttelse af samme lastbiltransport, ændres, således at det sikres, at (grønne) vandbårne løsninger får lige mulighed for at blive præsenteret og vurderet - og konkurrere om endelige kontrakter - da der er åbenlyse, objektive fordele herved.

Eksempelvis gælder det **indledningen til lovbemærkningerne**:
Lovforslaget giver endvidere hjemmel til, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S kan anlægge et modtageanlæg til nyttiggørelse af såvel ren som forurenet jord på Refshaleøen med tilhørende arbejdskaj. Endelig kan selskabet anlægge en adgangsvej fra Prøvestenen til modtageranlægget på Refshaleøen, der går via Kraftværkshalvøen, omfattende en dæmning nord for Prøvestenen, en dæmning med tilhørende oplukkelig bro øst for Margretheholm Havn og en vejdæmning på ydersiden af Refshaleøen mod øst.

Tilsvarende kan nævnes **Punkt 3.1.1.2:**
Adgangsvejen; Jorden til Lynetteholm skal transporteres med lastbil via Prøvestenen, hvor der anlægges en ny vej langs Prøvestenskanalen uden for ISPS-sikringen, og derefter på dæmning over til Kraftværksøen, tværs over denne, øst om Amager Ressourcecenter og videre på dæmning med oplukkelig bro over indsejlingen til Margretheholm havn.

Anlæg af unødvendig infrastruktur koster tid og penge og bør undgås. Med viden om, at der er løsningsmodeller for vandbåren jordtransport, der er konkurrencedygtige og miljø- og klimamæssigt fordelagtige, bør indledning og senere bestemmelser omskrives konsekvent til at forpligte Udviklingsselskabet By & Havn I/S til at forhåndsvurdere alle relevante løsningsmodeller for behandling og transport af jord til Lynetteholm i projektets anlægsfase. Formålet skal være at begrænse unødvendig infrastruktur og vurdere alle relevante miljø- og klimaeffekter, før der foretages investeringsbeslutninger, der låser projektet fast i den ene eller anden retning.

Det bemærkes i den forbindelse, at miljøkonsekvensrapporten, der har været i offentlig høring, ikke tager højde for muligheden for at indsamle og behandle jorden på eksempelvis Avedøre Holme og efterfølgende

transportere jorden på pram til Lynetteholm, endsige muligheden for at transportere jorden udelukkende ved anvendelse af grøn strøm. Det kan og bør gøres bedre.

En slæbebåd/pram løsning kan indrettes, så alle danske miljøregler overholdes og uden konflikt med Østersøkonvention (Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area) eller andre regelsæt, også i den udstrækning det måtte indebære behov for en midlertidig indretning, der muliggør ind- og udsejling gennem den spunsede perimeter. Den jord, der skal benyttes til opfyldning af Lynetteholm vil under alle omstændigheder skulle opfylde samme krav, hvad enten der er tale om lastbiltransport eller pramtransport.

Som nævnt så bør bestemmelser og bemærkninger i lovforslaget konsekvensrettes til at forpligte Udviklingsselskabet By & Havn I/S til at løbende forhåndsvurdere alle relevante løsningsmodeller for miljø- og klimamæssig optimering af jordtransporten til Lynetteholm.

Vi vurderer, at det vil kræve opdatering af lovudkastets §1 og § 2 og de særlige lovbemærkninger til disse, samt i flere punkter i de almindelige bemærkninger, herunder punkterne 3.1, 3.1.1.2, 7, 7.14.2.1, 7.16.1 og 7.17.1. Det skal understreges, at denne oplistning ikke kan anses for udtømmende, men udelukkende skal tjene som inspiration/rettesnor for, hvor Udkastet på ufuldstændigt grundlag lægger sig fast på en suboptimal løsningsmodel.

Vi indgår meget gerne i dialog med Transportministeriet, hhv. By & Havn, om hvor og hvordan maritime løsninger kan bidrage til anlægget af Lynetteholm, således at projektet bliver en succes på alle parametre.

Med venlig hilsen

Jacob K. Clasen
Vice-adm. direktør
Danske Rederier

DanskeRederier

Transport- og Boligministeriet
Departementet
Att.: Specialkonsulent Anders Petersen arp@trm.dk

Høringssvar: Bemærkninger til udkast til forslag til anlægslov for Lynetteholm (j.nr. 2020-2513)

12. marts 2021

Sagsnummer:
EMN-2021-00136

Vi takker for muligheden for at kommentere på udkast til forslag til anlægslov for Lynetteholm (herefter Udkastet), som blev sendt i høring den 15. januar 2021.

Det bemærkes, at vores medlem Svitzer desuden har kommenteret direkte på miljøkonsekvensrapporten med høringssvar dateret 25. januar 2021 (vedlagt til orientering).

Overordnet set finder vi, at anlæg af Lynetteholm giver en fantastisk mulighed for – ud over mange andre gode formål - at profilere København og Danmark positivt med fremtidsorienterede løsninger på miljø- og klimamæssige udfordringer i anlægsfasen såvel som senere.

Udkastet imødekommer i nuværende form desværre ikke dette hensyn, tværtimod er det baseret på en hel konventionel (og unødvendig) lastbiltung løsningsmodel i anlægsfasen. Den løsningsmodel vil belaste særligt Københavns indre by unødigt. Udkastet kan og bør forbedres på dette centrale punkt, således at klimaeffekter, støj, vibrationer, trafikrisici og forurening minimeres uden at skade den overordnede projektøkonomi. Loven bør åbne for, at en stor del af transporten af jord til Lynetteholmen kan ske ad søvejen i stedet for med lastbiler gennem byen. Det kan eksempelvis være med eldrevne slæbebåde og pramme, som beskrevet i vedhæftede præsentation. Dette vil være til glæde for Københavns borgere, virksomheder og besøgende i den årelange anlægsfase.

Uden at forhåndsbestemme endelige beslutninger om de mest fordelagtige løsninger for samfund og samfundsøkonomi vil vi henstille til, at alle

Udkastets nuværende bestemmelser, der begrænser udfaldsrummet til lastbiltransport og foreskriver bestemt infrastruktur til understøttelse af samme lastbiltransport, ændres, således at det sikres, at (grønne) vandbårne løsninger får lige mulighed for at blive præsenteret og vurderet - og konkurrere om endelige kontrakter - da der er åbenlyse, objektive fordele herved.

Eksempelvis gælder det **indledningen til lovbemærkningerne**:
Lovforslaget giver endvidere hjemmel til, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S kan anlægge et modtageanlæg til nyttiggørelse af såvel ren som forurenet jord på Refshaleøen med tilhørende arbejdskaj. Endelig kan selskabet anlægge en adgangsvej fra Prøvestenen til modtageranlægget på Refshaleøen, der går via Kraftværkshalvøen, omfattende en dæmning nord for Prøvestenen, en dæmning med tilhørende oplukkelig bro øst for Margretheholm Havn og en vejdæmning på ydersiden af Refshaleøen mod øst.

Tilsvarende kan nævnes **Punkt 3.1.1.2:**
Adgangsvejen; Jorden til Lynetteholm skal transporteres med lastbil via Prøvestenen, hvor der anlægges en ny vej langs Prøvestenskanalen uden for ISPS-sikringen, og derefter på dæmning over til Kraftværksøen, tværs over denne, øst om Amager Ressourcecenter og videre på dæmning med oplukkelig bro over indsejlingen til Margretheholm havn.

Anlæg af unødvendig infrastruktur koster tid og penge og bør undgås. Med viden om, at der er løsningsmodeller for vandbåren jordtransport, der er konkurrencedygtige og miljø- og klimamæssigt fordelagtige, bør indledning og senere bestemmelser omskrives konsekvent til at forpligte Udviklingsselskabet By & Havn I/S til at forhåndsvurdere alle relevante løsningsmodeller for behandling og transport af jord til Lynetteholm i projektets anlægsfase. Formålet skal være at begrænse unødvendig infrastruktur og vurdere alle relevante miljø- og klimaeffekter, før der foretages investeringsbeslutninger, der låser projektet fast i den ene eller anden retning.

Det bemærkes i den forbindelse, at miljøkonsekvensrapporten, der har været i offentlig høring, ikke tager højde for muligheden for at indsamle og behandle jorden på eksempelvis Avedøre Holme og efterfølgende

transportere jorden på pram til Lynetteholm, endsige muligheden for at transportere jorden udelukkende ved anvendelse af grøn strøm. Det kan og bør gøres bedre.

En slæbebåd/pram løsning kan indrettes, så alle danske miljøregler overholdes og uden konflikt med Østersøkonvention (Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area) eller andre regelsæt, også i den udstrækning det måtte indebære behov for en midlertidig indretning, der muliggør ind- og udsejling gennem den spunsede perimeter. Den jord, der skal benyttes til opfyldning af Lynetteholm vil under alle omstændigheder skulle opfylde samme krav, hvad enten der er tale om lastbiltransport eller pramtransport.

Som nævnt så bør bestemmelser og bemærkninger i lovforslaget konsekvensrettes til at forpligte Udviklingsselskabet By & Havn I/S til at løbende forhåndsvurdere alle relevante løsningsmodeller for miljø- og klimamæssig optimering af jordtransporten til Lynetteholm.

Vi vurderer, at det vil kræve opdatering af lovudkastets §1 og § 2 og de særlige lovbemærkninger til disse, samt i flere punkter i de almindelige bemærkninger, herunder punkterne 3.1, 3.1.1.2, 7, 7.14.2.1, 7.16.1 og 7.17.1. Det skal understreges, at denne oplistning ikke kan anses for udtømmende, men udelukkende skal tjene som inspiration/rettesnor for, hvor Udkastet på ufuldstændigt grundlag lægger sig fast på en suboptimal løsningsmodel.

Vi indgår meget gerne i dialog med Transportministeriet, hhv. By & Havn, om hvor og hvordan maritime løsninger kan bidrage til anlægget af Lynetteholm, således at projektet bliver en succes på alle parametre.

Med venlig hilsen

Jacob K. Clasen
Vice-adm. direktør
Danske Rederier

HØRINGSSVAR

KONCEPTBESKRIVELSE FOR GRØN OG VANDBÅREN JORDTRANSPORT TIL LYNETTEHOLM

SVITZER • NORRECCO • VATTENFALL
25. JANUAR 2021

INDHOLDSFORTEGNELSE

1. Resumé **3**

2. Hvem fremfører forslaget **3**

3. Beskrivelse af grøn vandbåren løsning **4**

3.1 Forslag til operationsmodel 5

3.2 Modtageanlæg og udskibningshavn 6

3.3 Slæbebåd og pramme 6

3.4 Elektrisk infrastruktur 7

4. Fordele og omkostninger **7**

5. Konklusion og anbefaling **9**

1. RESUMÉ

Som høringssvar til By & Havns miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm foreslår Svitzer i samarbejde med Norrecco og Vattenfall en konkurrencedygtigt, grøn og vandbåren løsning for transport af overskudsjord til Lynetteholm. Sammenlignet med jordtransport udelukkende ved hjælp af lastbiler, så er løsningen her mere klimavenlig, og den reducerer generne for borgerne i København i form af mindre trængsel, mindre støj, færre vibrationer og øget trafiksikkerhed.

Forslaget beror på en løsning, hvor mest mulig lastbilstrafik ledes udenom eller ud af byen til en eller flere modtagepladser, hvor overskudsjorden lastes på pramme, der skubbes til Lynetteholm ved hjælp af elektrificerede slæbebåde. Ved ankomst til Lynetteholm losses jorden direkte på bestemmelsesstedet ved hjælp af såkaldte splitpramme. Jorden dumpes, når prammen åbnes i bunden. Behovet for en jordmodtagestation ved Lynetteholm kan således nedbringes eller udskydes til projektets senere faser, hvilket afhjælper gener afledt af den tunge trafik gennem byen.

Nærværende løsning peger på Avedøre Holme som udskibningslokation. Et modtage- og jordbehandlingsanlæg etableret her foreslås, da infrastruktur i form af motorvejsnet og elnet er fordelagtigt. For jord der kræver behandling, vil løsningen være omkostningsmæssig sammenlignelig med transport med lastbil, og placeringen vil også gøre det attraktivt for modtagelse af overskudsjord fra anlægsprojekter udenfor København og Frederiksberg Kommuner. Fra et trængsels- og trafiksikkerhedsperspektiv er udskibning fra Avedøre Holme især fordelagtigt til bortskaffelse af jord fra anlægsprojekter i den sydlige del af byen, f.eks. Metro Sydhavn og senere eventuel forlængelse til Hvidovre Hospital.

Den foreslåede løsning kan også på klimavenlig vis løse opgaven med at udskibe de anslåede 2,7 mio. ton jord fra mellemdeponi i KMC Nordhavn (2023-2025).

Forslaget er baseret på elektrificeret søtransport og eldrevet lastning og losning, der sikrer et skånsomt aftryk på klimaet og afføder langt færre støj- og trængselsgener for beboerne i København. Som en fremtidssikring kan ladefaciliteter til elektrificerede lastbiler samt andre entreprenørmaskiner inkluderes ved modtagepladsen, hvor opladning af pramme og slæbebåde vil finde sted.

I et scenarie, hvor halvdelen af jorden til Lynetteholm transporteres vha. nærværende forslag til grøn, vandbåren løsning, viser vores estimater, at lastbilstrafikken relateret til Lynetteholm i knudepunkter i Københavns centrum kan halveres, og CO2-udledningen kan reduceres med op til 400 ton årligt. Transportomkostningerne forbundet med nærværende vandbårne forslag ligger i omegnen af 25 kr pr. ton jord, hvilket umiddelbart vurderes sammenligneligt med transport med lastbil fra eksisterende anlæg på Prøvestenen eller Selinevej til nuværende opfyldningsprojekt i Nordhavnen.

Vi mener, at det stillede forslag sikrer en langt mere klimavenlig og mindre generende jordtransport til Lynetteholm, som understøtter Københavns klimaplan om CO_2 neutralitet i 2025 og den politiske aftale om etablering af Lynetteholm. Løsningen kan helt eller delvist erstatte og forskyde jordtransporten med lastbiler gennem trængselsramte områder i byen.

2. HVEM FREMFØRER FORSLAGET

Svitzer har i samarbejde med Norrecco og Vattenfall udarbejdet nærværende koncept, som høringssvar til miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholm.

Svitzer A/S

Svitzer er et dansk slæbebådsrederi og global markedsleder indenfor bugsering af søfartøjer. Selskabet har en flåde på 440 skibe og betjener hundrevis af havne og terminaler i mere end 30 lande verden over, herunder også Københavns Havn. Svitzer, der siden 1833 har leveret bugsering og bjærgning i havne og til søs, er en selvstændig virksomhed ejet af A.P. Møller-Mærsk med hovedsæde i København.

Norrecco A/S

Norrecco er én af Danmarks mest miljøbevidste virksomheder indenfor behandling af jord samt bygge- og anlægsaffald. Virksomheden er grundlagt i december 2007 og har behandlingsanlæg til modtagelse af jord, og bygge- og anlægsaffald på Prøvestenen og i Nordhavnen samt anlæg i resten af Danmark.

For at levere Norreccos vision om at være en samarbejdspartner for deres kunder, der opfordrer til løsninger, som opnår størst mulig genanvendelse og begrænser fodaftrykket på de naturlige ressourcer, arbejder Norrecco for en øget sortering af affald, og derved stigende mulighed for nyttiggørelse af nye kvalitetsprodukter, som efterfølgende kan benyttes som erstatning for naturlige ressourcer.

Vattenfall AB

Vattenfall er et nordeuropæisk energiselskab som i mere end 100 år har elektrificeret industrier og leveret energi til menneskers hjem. I Danmark er Vattenfall blandt de største producenter af vedvarende energi hovedsageligt fra havvind og opfører bl.a. Kriegers Flak havvindmøllepark i Østersøen.

Vattenfalls mål er at gøre det muligt at leve fossilfrit inden for én generation. Til det formål spiller elektrificeringen af transport en afgørende rolle, og Vattenfalls forretningsenhed Network Solutions Heavy Transportation arbejder med elektriske infrastrukturløsninger til drift af elektrisk tung transport inden for maritim- og landtransport.

3. BESKRIVELSE AF GRØN VANDBÅREN LØSNING

Som udgangspunkt foreslås Avedøre Holme som placering for modtageplads af overskudsjord til forbehandling samt til udlastningsfacilitet for jord klar til indbygning. Anlægsprojekter i København og omegn har god adgang til modtagepladsen via motorvejsnettet, og denne placering gør det attraktivt for afhændelse af overskudsjord selv med en relativ høj gate fee sammenlignet med f.eks. Nordhavn.

Overskudsjorden modtages til kartering og sortering, samt behandling for så vidt rensningsegnet jord og lastes derefter på pramme. En elektrificeret slæbebåd vil derefter skubbe prammen til Lynetteholm, hvor jorden i projektets tidlige driftsfase dumpes direkte på bestemmelsesstedet, indtil vanddybde og andre forhold umuliggør dette. Senere, eller som alternativ, kan det blive nødvendigt med modtagelse langs spunsvæg ved Kronløbet eller lignende. Losningen kan således i visse faser af opfyldningen ske fuldstændigt klimaneutralt, og kan tilrettes projektets forskellige faser både før og efter, at perimeteren er etableret.

Figur 1: Skitse for grøn vandbåren løsning

Der påtænkes en fleksibel og skalérbar løsning, der også kan servicere andre midlertidige eller mere permanente udskibningssteder. Det kunne i første omgang være transport af de 2,7 mio. ton jord i mellemdeponi hos KMC Nordhavn planlagt for transport til Lynetteholm i 2023 til 2025. Ligeledes vil en vandbåren og elektrificeret løsning til transport af overskudsjord være attraktiv ved anlæggelse af en eventuel Østlig Ringvej fra både et omkostnings- og klimaperspektiv.

Eftersom der er tale om eldreven transport ad søvejen, er der ingen trængsels-, støj- eller emissionsproblematikker, der skal tages højde for undtaget ved modtageplads og losning. Transporten kan således foregå 24 timer i døgnet alle årets dage, skulle det være nødvendigt.

Der er foretaget beregninger baseret på kvalificerede antagelser og estimater og under forudsætning af, at der er brug for én slæbebåd og en til to pramme med en kapacitet på 5.000-8.000 ton dødvægt.

Det antages, at jorden modtages og behandles på Avedøre Holme, og at håndteringen af jord minimeres, således at udgiften for jordhåndtering på landsiden modsvarer udgiften for håndteringen, hvis jorden skulle fragtes med lastbil hele vejen til Lynetteholm. Dette underbygges af, at store dele af jorden vil kunne dumpes direkte fra prammen uden yderligere håndtering ved Lynetteholm. Det formodes, at håndtering på landsiden kan elektrificeres, og dermed ikke vil udlede CO_2.

Vattenfall vil etablere ladestation for batteripakkerne til pramme og slæbebåd, der kan betjenes manuelt og oplade batterierne på ca. 11 timer.

I Rambøll rapporten "Baggrundsrapport til miljøkonsekvensrapport – Lynetteholm – Trafikale Forhold, November 2020" estimeres det, at 25% af den årlige overskudsjord har oprindelse syd for København, 50% kommer fra København og Frederiksberg kommuner, samt 25% fra områder nord for København. Ydermere antages det, at ca. 50% af al overskudsjord skal forbi jordbehandlingsanlæg, mens de resterende 50% kan transporteres direkte til opfyldningssted. Den totale årlige gennemsnitlige mængde jord antages at være 2,6 mio. ton.

Med jordbehandling og udskibning syd for København ved Avedøre Holme vurderes det, at al jorden med oprindelse syd for København, kan modtages her med signifikant besparelse i forhold til CO_2-udledning, trængsel og omkostninger ved lastbilstransport. Det vurderes også, at omkring halvdelen af jorden fra Københavns og Frederiksberg kommuner med fordel kan køres til Avedøre for eventuel behandling og pramning til Lynetteholm, primært grundet bedre trafikale forhold. I dette scenarie vil et modtageanlæg ved Avedøre Holme modtage 1,3 mio. tons jord årligt, og lastbilstrafikken gennem Københavns centrum reduceres derved med 50% - fra ca. 350 lastbiler hver vej pr. dag til ca. 175. Som resultat af dette vil den årlige udledning af CO_2 antagelsesvis reduceres med ca. 400 tons ved en udledning på 0,795 kg/km.

Der vil naturligvis også være en reduktion i omkostninger forbundet med lastbilstransport, der via gate fee'en kan kompensere for øgede omkostninger associeret med pramning. Omkostninger for pramning af jord fra Avedøre Holme til Lynetteholm vil ved modtagelse af 1,3 mio. tons jord årligt ligge i omegnen af 25 kr./ton.

Der er i afsnit 4 redegjort for og præsenteret alternative scenarier.

3.1 Forslag til operationsmodel

For at minimere det samlede transportarbejde påtænkes det at oprette et modtage- og jordbehandlingsanlæg på Avedøre Holme, hvor både den jord der kan transporteres direkte til Lynetteholm, samt den jord der skal behandles inden, kan modtages og udskibes fra.

Modtageanlægget vil Svitzer servicere med én slæbebåd og en til to pramme på 5.000-8.000 ton dødvægt. Slæbebåden er bemandet 24 timer i døgnet og vil således kunne transportere jord til Lynetteholm om natten og i weekenderne om nødvendigt. Ved Lynetteholm losses jorden gennem bunden af prammen, hvilket sikrer en både hurtig og energieffektiv håndtering af jorden.

Med estimeret 1,3 mio. ton jord om året vil dette resultere i transport af i gennemsnit 5.200 ton jord dagligt på hverdage. Der vil således afgå én pram fra udskibningsstedet om dagen. Med en marchfart på 5-6 knob kan en pram sejle til Lynetteholm, losse jorden og returnere til Avedøre i løbet af et 10-12 timers vindue uden udledning af CO_2 og uden at medføre yderligere

trængsel på vejene. Løsningen er som nævnt skalérbar, og ligeledes kan der udskibes 365 dage om året, hvilket vil give en kapacitet på mellem 1,8 mio. og 2,9 mio. ton pr. pram afhængig af endelig størrelse.

3.2 Modtageanlæg og udskibningshavn

Jordtransporterne til Nordhavnsdepotet har historisk set modtaget ca. 50% af jordmængden direkte fra byggepladser. De resterende ca. 50% kommer fra jordbehandlingsanlæg, hvor der før levering til By & Havn eller KMC enten er foretaget en kartering, en frasortering af brokker og affald eller en stabilisering af jorden, således at denne bliver indbygningsegnet.

Norrecco er i dialog om at etablere et modtage- og jordbehandlingsanlæg på Avedøre Holme. En placering af et jordbehandlingsanlæg på Avedøre Holme vil minimere det samlede transportarbejde for den jord, der har behov for behandling, da jorden efter modtagelse ikke igen skal på lastbil for at blive transporteret gennem København, hvilket i dag er tilfældet ved eksempelvis modtagelse på Selinevej.

I forhold til den jord, der kan transporteres direkte fra opgravningsstedet til Lynetteholm, vil der kun blive tale om omlastning til pram modsat losning og transportarbejde ved Lynetteholm. Altså mindsker pramningen miljøbelastning af beboelseskvarterer berørt af den tunge transport gennem København.

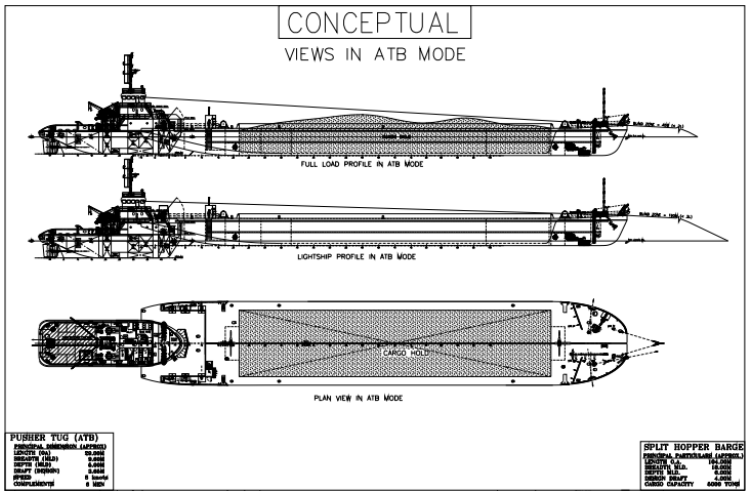
Avedøre Holme er valgt ud fra betragtninger om omkringliggende infrastruktur, nødvendige fysiske rammer samt gode forhold for udskibning. Placeringen ses ydermere som en langtidsholdbar løsning for jordmodtagelse fra København og opland. Andre både kortvarige og mere permanente udskibningshavne kan sagtens tænkes, og selve løsningen for pramning er fleksibel i den henseende.

3.3 Slæbebåd og pramme

Svitzer planlægger at servicere modtageanlægget med én elektrificeret slæbebåd på ca. 30 ton pæletræk og en til to splitpramme på 5.000-8.000 ton dødvægt. Designet af prammen tillader, at jorden losses gennem bunden af prammen, hvilket sikrer en både energieffektiv, sikker og hurtig måde at losse på.

På hver pram opstilles battericontainere, som forsyner pramsystemerne såvel som fremdrivningsmaskineriet på slæbebåden under hver transit. Mens prammen er fortøjet ved modtageanlægget, oplader den elektriske ladestation batterierne og giver strøm til pramsystemerne. I tilfælde af strømsvigt vil en indbygget nødgenerator starte. Dette er for at sikre, at prammen forbliver sikkert fortøjet med spænding på kritiske systemer til enhver tid.

Pram og slæbebåd betragtes i normal operation således som én elektrificeret enhed.



Figur 2: Slæbebåd og pram koncept

Slæbebåd

Grunddesignet for slæbebåden vil være den Robert Allen designede "Rapport 1900 SX", da denne type båd er ideel til nem til- og frakobling af slæbebåd og pramme. Slæbebådsdesignet og koblingssystemet giver lang holdbarhed og en høj grad af pålidelighed, hvilket dermed reducerer risikoen for tekniske fejl. Svitzer har gode erfaringer med slæbebåde i dette design.

Vi estimerer, at der forbruges 2.400-2.700 kWh energi pr. tur fra Avedøre til Lynetteholm og tilbage igen. Sammenligner vi dette med traditionel søtransport, ville energien, der skulle produceres med en traditionel dieselmotor, udlede ca. 1,6 ton CO_2 pr. tur.

Pramme

Splitprammene vil blive designet med den lavest mulige dybgang og med tilstrækkelig kapacitet (5.000-8.000 ton) til, at den daglige mængde modtagne jord kan transporteres til Lynetteholm kontinuerligt og uden unødvendig mellemdeponi og landtransport. Den lave dybgang er essentiel for at sikre, at prammene kan servicere Lynetteholm projektet længst muligt. Prammene vil med den estimerede kapacitet være mere end 100 m lange, derfor bliver de udstyret med bovpropel, som sikrer høj manøvredygtighed ved lav fart og i snævre farvande.

3.4 Elektrisk infrastruktur

Den elektriske infrastruktur vil bestå af to batteripakker i containere per pram og en ladestation samt forbindelse til en transformerstation i det lokale distributionsnet.

Batterierne placeres på hver af de to pramme, og opladningen foregår ved hjælp af en ladestander med kabel på hjul, som håndteres manuelt. Kablet tilsluttes således batteriet på prammen af mandskabet, når den ligger til kaj for at laste jord. Ladningen af to tomme batterier vil tage ca. 11 timer. Elforsyningen vil være fra vedvarende energikilder certificeret med oprindelsesgarantier for at garantere en reduktion i CO_2 udledningen fra projektet.

4. FORDELE OG OMKOSTNINGER

Der er foretaget beregninger baseret på kvalificerede antagelser og estimater for omkostningerne ved at drive denne løsning. Generelt vil løsningen naturligvis blive billigere jo mere jord, der kan modtages og udskibes fra Avedøre Holme. Der er ligeledes foretaget beregninger på reduktion i CO_2 emissioner og antal lastbiler, der skal igennem Københavns centrum.

Da overskudsjord har sin oprindelse på mange forskellige byggepladser over de næste mange år, vil mønstret for jordtransport hele tiden forskubbe sig og være foranderligt, ikke desto mindre er der forsøgt at gøre antagelser, der ligger sig tæt op ad selvsamme antagelser, der ligger til grund for miljøkonsekvensrapporten.

Der er ikke indregnet etableringsomkostninger og drift af modtageanlæg for Lynetteholm projektet på Avedøre Holme. Afhængig af jordmængderne, der prammes, tænkes infrastruktur og modtageanlæg på Refshaleøen dog at kunne reduceres. Under alle omstændigheder påtænker Norrecco at etablere modtagelse og behandling af jord på Avedøre Holme.

I Tabel 1 er der vist estimater for miljømæssige fordele og omkostninger ved at pramme jord fra Avedøre Holme til Lynetteholm for henholdsvis 25%, 50%, 75% og 100% af den samlede årlige jordtransport ved en forventet årlig jordtransport på 2,6 mio. ton.

Procent af den årlige jordtransport	Jordmængde med pramning pr. år	Omkostning pr. ton jord	Reduktion af antal lastbiler i København med Lynetteholm som endedestination	Årlig CO_2 reduktion
25%	0,65 mio. ton	40-45 kr.	87 pr. dag	290 ton
50%	1,30 mio. ton	20-30 kr.	173 pr. dag	290-400 ton
75%	1,95 mio. ton	15-20 kr.	260 pr. dag	150-290 ton
100%	2,60 mio. ton	13-18 kr.	347 pr. dag	0-20 ton

Note: For en del af jorden antages det, at transport til Lynetteholm er kortere end transport til Avedøre Holme, hvorfor der er en faldende CO2 reduktion ved pramning af mere end 50% af jorden.

Tabel 1: Omkostnings- og fordelscenarier

Udover de af Tabel 1 umiddelbare klimamæssige fordele, og dermed også rent strategiske fordele for byen København, vil en reduktion i antal lastbiler igennem Københavns centrum reducere trængsel, støj og vibrationsgener for hovedstadens borgere.

Det må forventes, at gate fee'en forholdsmæssigt kan justeres mellem modtagelse på Refshaleøen, hvor trængsel og infrastruktur besværliggør lastbilstransport, og Avedøre Holme, der umiddelbart er mere tilgængeligt for tung vejtransport. Derved kan omkostningen ved klimavenlig pramning med stor sandsynlighed hentes hjem.

Det bemærkes, at såfremt 100% af jorden transporteres ved nærværende løsning, indtil en eventuel Østlig Ringvej er etableret, burde det være muligt at reducere nogle af anlægsomkostningerne ved jordtransport til et modtageanlæg ved Lynetteholm over Prøvestenen, kraftværkshalvøen og Margretheholms Havn.

Selv ved en lavere andel af den samlede jordtransport, mener vi, at løsningen er et klimavenligt og meget konkurrencedygtigt alternativ til transport udelukkende baseret på lastbiler. Pramning af overskudsjord er en grøn og miljøvenlig løsning, der både kan løfte opgaven med at transportere de nuværende 2,7 mio. ton i mellemdeponi i Nordhavn samt transportere overskudsjord fra en fremtidig etableringen af Østlig Ringvej og naturligvis servicere Lynetteholm i mange år frem.

5. KONKLUSION OG ANBEFALING

Nærværende idé og konceptbeskrivelse opridser et grønt og vandbåret alternativ til andre forslag, der udelukkende baserer sig på lastbiler til transport af overskudsjorden til opfyldning af Lynetteholm. Ud over den skånsommere påvirkning af klimaet, så afhjælper vores forslag i særdeleshed gener fra trængsel, og det genererer mindre støj og færre vibrationer, og det øger trafiksikkerheden, som følge af mindre tung trafik i indre København. Vores løsning er både konkurrencedygtig og attraktiv for Københavns borgere. Vi håber, at forslaget vækker interesse, og at vi kan påbegynde en dialog omkring yderligere kvalificering og modning af konceptet til gavn for både Lynetteholm projektet, klimaet og Københavns borgere.

Kasper Friis Nilaus, CEO Svitzer A/S

Karsten Ludvigsen, Adm. Direktør Norrecco A/S

Jesper Karpsen, Vice President Vattenfall AB

Business unit chef, Vattenfall Network Solutions

Kommentarer eller spørgsmål til nærværende høringssvar rettes til Pernille Brandis Rosengaard via *pernille.brandis.rosengaard@svitzer.com*.

SVITZER

FORSLAG TIL VANDBÅREN TRANSPORT AF JORD TIL LYNETTEHOLM

12. FEBRUAR 2021

SVITZER

LYNETTEHOLM PROJEKTET
OVERBLIK OG NEDSLAG I TIDSLINJEN

- **Principaftale mellem regeringen og KBH Kommune**: Principaftalen markerede i oktober 2018 startskuddet på den nye bydel i Københavns Havn.
- **Delaftale om Lynetteholm**: Et stort flertal af partier på Københavns Rådhus blev i en aftale den 31. august 2020 enige om at stå sammen om den videre udvikling af øen Lynetteholm med tilhørende metro og Østlig Ringvej mellem Nordhavn og Refshaleøen.
- **Miljøkonsekvensrapport i høring:** Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sender Miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm i 8 ugers offentlig høring fra den 30. november 2020 til 25. januar 2021.
- **Anlægslov i høring:** Transportministeriet sender anlægsloven for Lynetteholm i høring i fire uger begyndelsen af marts 2021. Anlægsloven bemyndiger By & Havn til at anlægge Lynetteholm
- **Vedtagelse af anlægslov**: Anlægsloven forventes at blive førstebehandlet i Folketinget i foråret 2021 og tredjebehandlet i juni 2021. Lovvedtagelse af anlægsloven sker ved tredjebehandling.

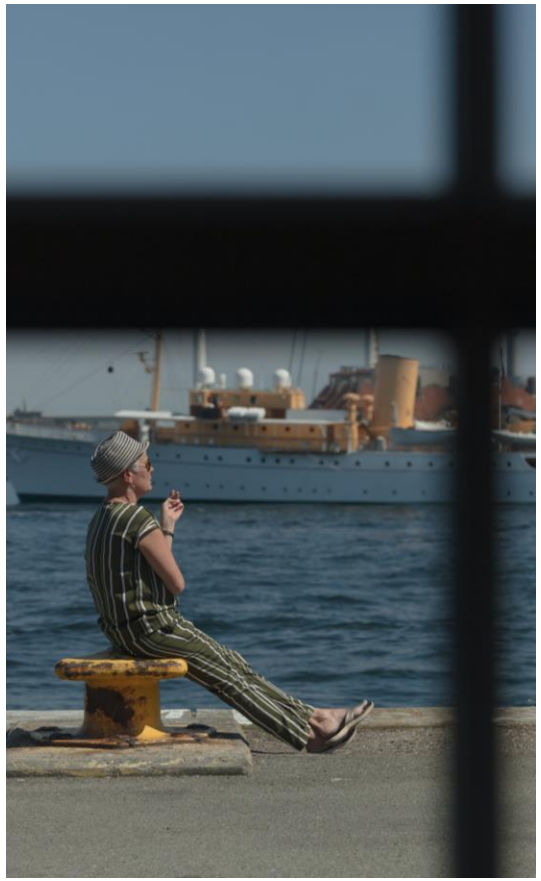
SVITZER, NORRECCO & VATTENFALL HAR AFGIVET HØRINGSVAR

- Høringssvaret responderer på By & Havns miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm.
- Svaret er indleveret 25. januar 2021
- Svitzer foreslår i samarbejde med Norrecco og Vattenfall en konkurrencedygtig, grøn og vandbåren løsning for transport af overskudsjord til Lynetteholm, hvor jorden prammes vha. elektificerede slæbebåde.
- Løsningen er mere miljø- og klimavenlig sammenlignet med jordtransport udelukkende ved brug af lastbiler.
- Jorden transporteres til Lynetteholm med formålet om at skabe en kunstig ø. Pramning vil derfor kunne udføres inden for gældende love og konventioner.

Jordtransport på Themsen i London

SVITZER

KLIMAET OG KØBENHAVNERNE VINDER
NÅR OVERSKUDSJORD PRAMMES TIL LYNETTEHOLM



At forstyrre mennesker og forringe miljøet med mere end nødvendig tung trafik gennem centrum af København er ikke optimalt, når man kan benytte vandvejen og grøn energi til at transportere materialer til Lynetteholm.

Når jord prammes til Lynetteholm giver det:

- Mindre trængsel
- Mindre støj
- Færre vibrationer
- Øget trafiksikkerhed
- Mindre forurening

SVITZER

UDSKIBNING FRA AVEDØRE HOLME MINDSKER TRAFIK OG CO_2

- Infrastrukturen omkring Avedøre Holme er god, og jord med oprindelse syd og vest for København modtages her med **signifikant besparelse** i forhold til CO_2-udledning, trængsel og omkostninger ved lastbilstransport
- Overskudsjorden modtages på Avedøre Holme til kartering og sortering samt behandling og **lastes på splitpramme** med oplukkelig bund.
- En elektrificeret slæbebåd skubber **CO_2-neutralt** prammen til Lynetteholm, hvor **jorden aflæsses (klappes) direkte** på bestemmelsesstedet, indtil vanddybde og andre forhold umuliggør dette. Losning tilrettes de forskellige byggefaser.
- **Eldreven transport** ad søvejen betyder, at der ikke skal tages højde for trængsels-, støj- eller emissionsproblematikker undtaget ved modtageplads og losning.

SVITZER

TEKNISK OPERATIONSMODEL
SLÆBEBÅD, PRAMME OG ELEKTRISK INFRASTRUKTUR

- Elektrificeret slæbebåd modificeret til simpel og sikker til- og frakobling mellem slæbebåd og pram.
- 1-2 splitpramme.
- Turen fra Avedøre Holme til Lynetteholm og retur gøres på 10-12 timer med forbrug på 2.400-2.700 kWh energi pr. tur.
- Den elektriske infrastruktur består af to batteripakker i containere pr. pram, en ladestation samt forbindelse til en transformerstation i det lokale distributionsnet. Opladning sker på 11 timer.
- Kapaciteter, ladetider og operationsmodel kan tilrettes og skaleres efter ønsker og behov.

SPLITPRAM
EFFEKTIV JORDHÅNDTERING

- Med splitpramme kan jorden aflæsses (klappes) direkte på bestemmelsesstedet uden mellemdeponi og yderligere jordhåndtering helt frem til de afsluttende anlægsfaser.
- To splitpramme med lavest mulige dybgang og kapacitet på 5.000-8.000 tons anvendes.
- En pram i udskibingshavn der lastes, mens den anden sejles til Lynetteholm og losses sikrer kontinuerlig og effektiv jordtransport.
- Mulighed for jordtransport 24/7.

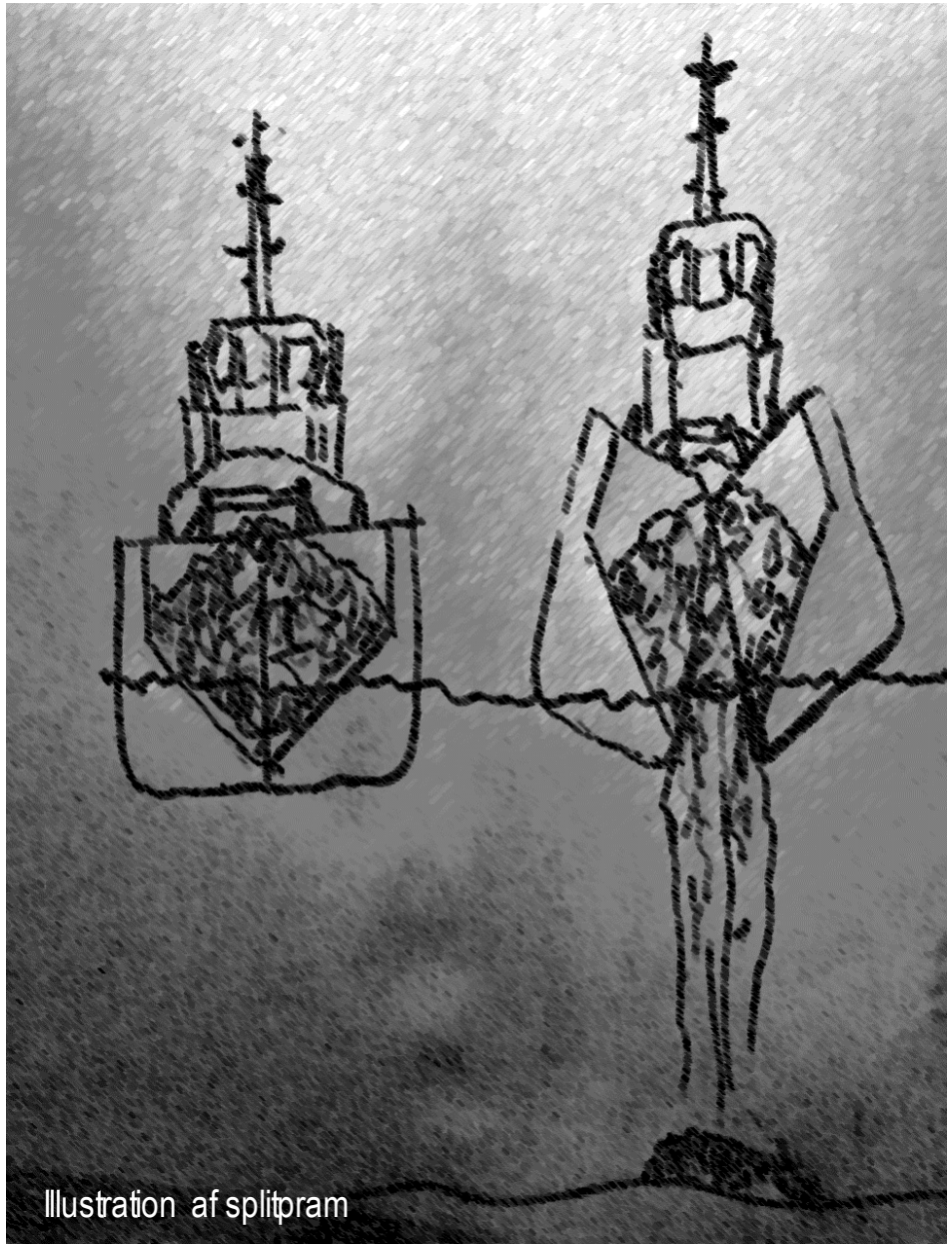


Illustration af splitpram

SVITZER

PRAMNING FORUDSÆTTER TILPASSET SPUNSVÆG
TEKNISKE LØSNINGER HINDRER SEDIMENTFLUGT OG TILGODESER MILJØET

- En åbning i perimeteren er nødvendig for at tillade passage af slæbebåd og pram.
- Der findes flere kendte tekniske løsninger, der både holder sediment inden for perimeteren og sikrer passage.
- Med et boblegardin, der bl.a. Kendes fra Kronløbsbassinet, skabes en mur af luftbobler, der holder sediment inde, men giver fri passage for pramning.

Slæbebåd og pram passerer gennem reces i spunsvæggen

SVITZER

TRÆNGSEL, CO_2-UDLEDNING & OMKOSTNINGSNIVEAU

PRISEN PÅ VANDBÅREN TRANSPORT ER KONKURRENCEDYGTIG. METODEN ER GOD FOR BYMILJØET OG KLIMAET.

- Hvis halvdelen af jorden transporteres på pram vil lastbilstrafikken relateret til Lynetteholm halveres i knudepunkter i Københavns centrum
- CO_2-udledningen kan reduceres med op til 400 ton årligt.
- Omkostningen ved vand-båren transport er ca. 25 kr pr. ton jord (50% scenariet).

Procent af den årlige jordtransport	Jordmængde med pramning pr. år	Omkostning pr. ton jord	Reduktion af antal lastbiler i København med Lynetteholm som endedestination	Årlig CO_2 reduktion
25%	0,65 mio. ton	40-45 kr.	87 pr. dag	290 ton
50%	1,30 mio. ton	20-30 kr.	173 pr. dag	290-400 ton
75%	1,95 mio. ton	15-20 kr.	260 pr. dag	150-290 ton
100%	2,60 mio. ton	13-18 kr.	347 pr. dag	0-20 ton

Note: For en del af jorden antages det, at transport til Lynetteholm er kortere end transport til Avedøre Holme, hvorfor der er en faldende CO_2 reduktion ved pramning af mere end 50% af jorden.

SVITZER

SCENARIER & TRADE-OFFS
TRE OVERVEJELSER OG PRIORITETER

1. Hvis hensynet til borgerne og Københavns miljø er i centrum og mindskelse af støj vibrationer, og trafik er første prioritet, bør 100% af jorden til Lynetteholm transporteres af søvejen på pramme.
2. Hvis klimaet og CO_2-regnskabet er vigtigst, bør ca. 50% af jorden med oprindelse syd for centrum prammes fra Avedøre, hvormed der spares omkring 400 ton CO_2 om året.
3. Anlægsloven bør skabe plads til alle konkurrencedygtige modeller og undgå at bindes til en specifik teknologi eller løsningsmetode. Åbenheden fastholder muligheden for også i fremtiden at træffe miljø- og klimavenlige beslutninger.

SVITZER

GRØNT ALTERNATIV

Vores løsning er både konkurrencedygtig og attraktiv for Københavns borgere.

Sammenlignet med forslag, der udelukkende baserer sig på lastbiler, bringer vi et grønt og vandbåret alternativ til torvs, når det gælder transport af overskudsjorden til opfyldning af Lynetteholm.

Ud over den skånsommere påvirkning af klimaet, så afhjælper vores forslag effektivt gener fra trængsel, idet pramning genererer mindre støj, færre vibrationer og øget trafiksikkerhed, som følge af mindre tung trafik i indre København.

SVITZER

THANK YOU

SVITZER