
Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Fra: Dansk Arbejdsgiverforening (da@da.dk)
Titel: SV: Høring over strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm
E-mailtitel: SV: Høring over strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm (Id nr.: 131620)
Sendt: 23-08-2022 13:15

Kære Anders Robodo Petersen

Ovennævnte falder uden for DA's virkefelt, og vi ønsker ikke at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Hjørdis de Stricker
Chefsekretær

Fra: TRM Anders Robodo Petersen <arp@TRM.dk>

Sendt: 22. august 2022 23:07

Til: albertslund@albertslund.dk; info@avlu.dk; aoelu@kk.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; arc@ar-c.dk; mail@arkitektforeningen.dk; SBF - Info <info@sbf.dk>; borger@balk.dk; hbr@hbr.dk; BRS <brs@brs.dk>; dfr@biofos.dk; bpst@bpst.dk; bl@bl.dk; brondby@brondby.dk; info@byggesoc.dk; christianshavnslokaludvalg@okf.kk.dk; info@concito.dk; cmport@cmport.com; ctr@ctr.dk; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; 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; dffr@roning.dk; Dansk Industri <di@di.dk>; dkf@kano-kajak.dk; rpr@danskeenergi.dk; Dansk Metal <metal@danskmatal.dk>; dof@dof.dk; ds@sejlsport.dk; 'mail@dkfisk.dk' <mail@dkfisk.dk>; Danmarks Sportsfiskerforbund -post <post@sportsfiskerforbundet.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; danva@danva.dk; info@dv.dk; Danske Arkitektvirksomheder <info@danskeark.dk>; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; 'info@danishshipping.dk' <info@danishshipping.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; info@dansketursejlere.dk; info@denblaaplanet.dk; bestyrelsen@margrethholm.dk; dkg@detkoldegys.dk; Det Økologiske Råd og Selskab <info@ecocouncil.dk>; info@dgi.dk; Dansk Industri <di@di.dk>; dragoer@dragoer.dk; info@energinet.dk; Energistyrelsen <ens@ens.dk>; Erhvervsstyrelsen - Hovedpostkasse <erst@erst.dk>; mail@fiskeristyrelsen.dk; info@flidhavne.dk; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Forenede Danske Motorejere <fdm@fdm.dk>; kbhtunnel@hotmail.com; kontakt@byenforborgerne.dk; raadhuset@frederiksberg.dk; Friluftsrådet <fr@friluftsradaet.dk>; GST - Geodatastyrelsens hovedpostkasse <GST@gst.dk>; gentofte@gentofte.dk; kommunen@gladsaxe.dk; glostrup.kommune@glostrup.dk; raadhus@greve.dk; HK Trafik og jernbane <trafik-jernbane@hk.dk>; herlev@herlev.dk; hofor@hofor.dk; hvidovre@hvidovre.dk; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; indrebylokaludvalg@okf.kk.dk; 'ida@ida.dk' <ida@ida.dk>; ishojkommune@ishoj.dk; Henriette Kjær <hk@itd.dk>; Kl.tf@taarnby.dk; kastrupsejlkklub@gmail.com; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Kontakt@klimabev.dk; kulturarv@kroppedal.dk; Info.kbhkajak@gmail.com; Økonomiforvaltningen <okf@okf.kk.dk>; soeren.clausen@cph.dk; museum@kff.kk.dk; kdi@kyst.dk; raadhus@koege.dk; Landbrug & Fødevarer <hoering@lf.dk>; lolland@lolland.dk; lyngby@ltk.dk; Metroselskabet <m@m.dk>; Miljøstyrelsen Organisation og jura <mst@mst.dk>; Movia <movia@moviatrafik.dk>; niras@niras.dk; novafos@novafos.dk; noerrebrolokaludvalg@okf.kk.dk; info@provestenfritid.dk; kundesupport@radiuselnet.dk; Realdania <realdania@realdania.dk>; mail@refshaleoen.dk; regionh@regionh.dk; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; Rigsrevisionen - Info <info@rigsrevisionen.dk>; rk@rk.dk; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; fly@seaplanes.dk; Airo Bjarking <formand@lynetten.dk>; Danielbro.kristensen@skanska.dk; SLKS hovedpostkasse <post@slks.dk>; BorgerService@solrod.dk; stevns@stevns.dk; ssf@sundby-sejlforening.dk; sfs@dma.dk; info@trafikstyrelsen.dk; kommunen@taarnby.dk; Uia2023cph@uia2023cph.org; kommune@vallensbaek.dk; Vejdirektoratet - Hovedpostkasse <vd@vd.dk>; vesterbrolokaludvalg@okf.kk.dk; museum@vikingeskibsmuseet.dk; generalsekretaer@wwf.dk; Inger Hutters <ingerhutters@gmail.com>; Fp_oesterbrolokaludv@okf.kk.dk
Emne: Høring over strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder

Lynetteholm (Id nr.: 131620)

Til rette vedkommende

Se vedhæftet Transportministeriets høring.

Grundet miljøvurderingen + bilags omfang er det ikke vedlagt denne mail.

Materialet kan findes på høringsportalen via dette link:

<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/66698>

Med venlig hilsen

Anders Petersen

Chefkonsulent

Transportministeriet

Ministry of Transport

Vej- og Brokontoret

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)
Cc: Mia Plougmann Mønsted (MPM@da.dk)
Fra: Dansk Arbejdsgiverforening (da@da.dk)
Titel: SV: Høring over tillæg til den strategiske miljøvurdering af plan for udvikling af Østhavnen, herunder Lynetteholm
E-mailtitel: SV: Høring over tillæg til den strategiske miljøvurdering af plan for udvikling af Østhavnen, herunder Lynetteholm (Id nr.: 170824)
Sendt: 19-12-2022 10:56

Kære Anders Robodo Petersen

Ovennævnte falder uden for DA's virkefelt, og vi ønsker ikke at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Jeanet Danneberg Jepsen
Ledelsessekretær



Vester Voldgade 113
1552 København V
Direkte +45 33 38 92 76
Mobil +45 29 20 02 76
Mail jdj@da.dk
Web da.dk



Denne mail er tilsigtet en bestemt modtager og kan indeholde fortrolige oplysninger. Er du ikke den rette modtager, beder vi dig om at orientere os ved at besvare denne mail og derefter slette den. Det er ikke tilladt at beholde, kopiere, videresende eller bruge oplysninger fra denne mail, hvis du ikke er den rette modtager.

Fra: TRM Anders Robodo Petersen <arp@TRM.dk>

Sendt: 19. december 2022 10:41

Til: albertslund@albertslund.dk; info@avlu.dk; aoelu@kk.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; arc@ar-c.dk; mail@arkitektforeningen.dk; SBF - Info <info@sbf.dk>; borger@balk.dk; 'hbr@hbr.dk' <hbr@hbr.dk>; BRS <brs@brs.dk>; dfr@biofos.dk; bpst@bpst.dk; bl@bl.dk; brondby@brondby.dk; info@byggesoc.dk; christianshavnslokaludvalg@okf.kk.dk; info@concito.dk; cmport@cmport.com; ctr@ctr.dk; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; 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; dffr@roning.dk; Dansk Industri <di@di.dk>; dkf@kano-kajak.dk; rpr@danskenergi.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; dof@dof.dk; ds@sejlsport.dk; 'mail@dkfisk.dk' <mail@dkfisk.dk>; Danmarks

Sportsfiskerforbund -post <post@sportsfiskerforbundet.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; danva@danva.dk; info@dv.dk; Danske Arkitektvirksomheder <info@danskeark.dk>; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; 'info@danishshipping.dk' <info@danishshipping.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; info@dansketursejlere.dk; info@denblaaplanet.dk; bestyrelsen@margrethholm.dk; dkg@detkoldegys.dk; Det Økologiske Råd og Selskab <info@ecocouncil.dk>; info@dgi.dk; Dansk Industri <di@di.dk>; dragoer@dragoer.dk; info@energinet.dk; Energistyrelsen <ens@ens.dk>; Erhvervsstyrelsen - Hovedpostkasse <erst@erst.dk>; mail@fiskeristyrelsen.dk; info@flidhavne.dk; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Forenede Danske Motorejere <fdm@fdm.dk>; kbhtunnel@hotmail.com; kontakt@byenforborgerne.dk; raadhuset@frederiksberg.dk; Friluftsrådet <fr@friluftsradet.dk>; GST - Geodatastyrelsens hovedpostkasse <GST@gst.dk>; gentofte@gentofte.dk; kommunen@gladsaxe.dk; glostrup.kommune@glostrup.dk; raadhus@greve.dk; HK Trafik og jernbane <trafik-jernbane@hk.dk>; herlev@herlev.dk; hofor@hofor.dk; hvidovre@hvidovre.dk; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; indrebylokaludvalg@okf.kk.dk; 'ida@ida.dk' <ida@ida.dk>; ishojkommune@ishoj.dk; Henriette Kjær <hk@itd.dk>; Kl.tf@taarnby.dk; kastrupsejlkklub@gmail.com; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Kontakt@klimabev.dk; infor@kolonihave.dk; kulturarv@kroppedal.dk; Info.kbhkajak@gmail.com; Økonomiforvaltningen <okf@okf.kk.dk>; soeren.clausen@cph.dk; Søren Madsen, Formand KMK 1923 <formand@kmk1923.dk>; museum@kff.kk.dk; kdi@kyst.dk; raadhus@koege.dk; Landbrug & Fødevarer <hoering@lf.dk>; lolland@lolland.dk; lyngby@ltk.dk; Metroselskabet <m@m.dk>; Miljøstyrelsen Organisation og jura <mst@mst.dk>; Movia <movia@moviatrafik.dk>; niras@niras.dk; novafos@novafos.dk; noerrebrolokaludvalg@okf.kk.dk; info@provesten fritid.dk; kundesupport@radiuselnet.dk; Realdania <realdania@realdania.dk>; mail@refshaleoen.dk; regionh@regionh.dk; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; Rigsrevisionen - Info <info@rigsrevisionen.dk>; rk@rk.dk; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; fly@seaplanes.dk; Airo Bjarking <formand@lynetten.dk>; SLKS hovedpostkasse <post@slks.dk>; BorgerService@solrod.dk; stevns@stevns.dk; ssf@sundby-sejlforening.dk; sfs@dma.dk; info@trafikstyrelsen.dk; kommunen@taarnby.dk; Uia2023cph@uia2023cph.org; kommune@vallensbaek.dk; Vejdirektoratet - Hovedpostkasse <vd@vd.dk>; vesterbrolokaludvalg@okf.kk.dk; museum@vikingeskibsmuseet.dk; generalsekretaer@wwf.dk; Inger Hutters <ingerhutters@gmail.com>; Fp_oesterbrolokaludv@okf.kk.dk

Emne: Høring over tillæg til den strategiske miljøvurdering af plan for udvikling af Østhavnen, herunder Lynetteholm (Id nr.: 170824)



Transportministeriet
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Brevet er fremsendt pr. mail til trm@trm.dk og arp@trm.dk
Att.: Anders Petersen

Metroselskabets bemærkninger til høring over strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

Ministeriets sagsnr.: 2021-1110

Metroselskabet har den 22. august 2022 modtaget anmodning om udtalelse i forbindelse med høring over strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.

Planen omfatter byudvikling i Østhavnen på Lynetteholm, Refshaleøen, Quintus og Kløverparken, etablering af Østlig Ringvej, etablering af en ny metrolinje, etablering af cykelinfrastruktur samt etablering af supplerende vejanlæg.

Metroselskabet har gransket det fremsendte materiale og har ingen bemærkninger hertil.

Hvis ministeriet har eventuelle spørgsmål til ovenstående, kan der rettes henvendelse til Metroselskabet, Eksterne Byprojekter på mailadressen byggeprojekt@m.dk.

Med venlig hilsen

Matilde Basse Poniewozik
Eksterne Byprojekter

Metroselskabet I/S
Metrovej 5
DK-2300 København S
m.dk

T +45 3311 1700
E m@m.dk

2023-01-09

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: ERST - Høring (hoering@erst.dk)
Titel: Erhvervsstyrelsens høringssvar vedr. høring over strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm (ERST Sagsnr: 2022 - 13594)
Sendt: 29-09-2022 15:31

Kære modtager i Transportministeriet

Erhvervsstyrelsen har modtaget høring vedr. høring over strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

Fasttracksvar vedrørende høring over strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) har modtaget miljøvurderingen i høring. OBR vurderer, at miljøvurderingen ikke er erhvervsrettet og derfor ikke skal forelægges OBR, jf. Vejledning om erhvervsøkonomiske konsekvensvurderinger. OBR har på den baggrund ingen bemærkninger til miljøvurderingen.

Såfremt Transportministeriet ikke er enig i denne vurdering, bedes I vende tilbage med henblik på, at OBR dels vurderer de administrative konsekvenser af miljøvurderingen og dels afgiver bemærkninger til jeres vurdering af efterlevelsen af principperne for agil erhvervsrettet regulering.

Kontaktperson vedrørende ovenstående bemærkninger:

Ulrik Bjerring Larsen
Student
Tlf. direkte: 35 29 14 58
E-post: UlrLar@erst.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Fra: Rigsrevisionen (19kontor@rigsrevisionen.dk)
Titel: SV: Høring over strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm
E-mailtitel: SV: Høring over strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm (Id nr.: 131620)
Sendt: 24-08-2022 10:57

Transportministeriet har den 22. august 2022 sendt strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen 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 miljøvurderingen og kan konstatere, at den 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
Specialkonsulent

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

Læs om Rigsrevisionens behandling af personoplysninger [her](#)

Fra: TRM Anders Robodo Petersen <arp@TRM.dk>

Sendt: 22. august 2022 23:07

Til: albertslund@albertslund.dk; info@avlu.dk; aoelu@kk.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; arc@a-r-c.dk; mail@arkitektforeningen.dk; SBF - Info <info@sbf.dk>; borger@balk.dk; hbr@hbr.dk; BRS <brs@brs.dk>; dfr@biofos.dk; bpst@bpst.dk; bl@bl.dk; brondby@brondby.dk; info@byggesoc.dk; christianshavnslokaludvalg@okf.kk.dk; info@concito.dk; [cmport@cmport.com](http://cmport.com); ctr@ctr.dk; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; 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; dffr@roning.dk; Dansk Industri <di@di.dk>; dkf@kano-kajak.dk; rpr@danskeenergi.dk; Dansk Metal <metal@danskmatal.dk>; dof@dof.dk; ds@sejlsport.dk; 'mail@dkfisk.dk' <mail@dkfisk.dk>; Danmarks Sportsfiskerforbund -post <post@sportsfiskerforbundet.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; danva@danva.dk; info@dv.dk; Danske Arkitektvirksomheder <info@danskeark.dk>; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; 'info@danishshipping.dk' <info@danishshipping.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; info@dansketursejlere.dk; info@denblaaplanet.dk; bestyrelsen@margrethholm.dk; dkg@detkoldegys.dk; Det Økologiske Råd og Selskab

<info@ecocouncil.dk>; info@dgi.dk; Dansk Industri <di@di.dk>; dragoer@dragoer.dk; info@energinet.dk; Energistyrelsen <ens@ens.dk>; Erhvervsstyrelsen - Hovedpostkasse <erst@erst.dk>; mail@fiskeristyrelsen.dk; info@flidhavne.dk; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Forenede Danske Motorejere <fdm@fdm.dk>; kbhtunnel@hotmail.com; kontakt@byenforborgerne.dk; raadhuset@frederiksberg.dk; Friluftsrådet <fr@friluftsradaadet.dk>; GST - Geodatastyrelsens hovedpostkasse <GST@gst.dk>; gentofte@gentofte.dk; kommunen@gladsaxe.dk; glostrup.kommune@glostrup.dk; raadhus@greve.dk; HK Trafik og jernbane <trafik-jernbane@hk.dk>; herlev@herlev.dk; hofer@hofer.dk; hvidovre@hvidovre.dk; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; indrebylokaludvalg@okf.kk.dk; 'ida@ida.dk' <ida@ida.dk>; ishojkommune@ishoj.dk; Henriette Kjær <hk@itd.dk>; kl.tf@taarnby.dk; kastrupsejlkklub@gmail.com; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Kontakt@klimabev.dk; kulturarv@kroppedal.dk; Info.kbhkajak@gmail.com; Økonomiforvaltningen <okf@okf.kk.dk>; soeren.clausen@cph.dk; museum@kff.kk.dk; kdi@kyst.dk; raadhus@koege.dk; Landbrug & Fødevarer <hoering@lf.dk>; lolland@lolland.dk; lyngby@ltk.dk; Metroselskabet <m@m.dk>; Miljøstyrelsen Organisation og jura <mst@mst.dk>; Movia <movia@moviatrafik.dk>; niras@niras.dk; novafos@novafos.dk; noerrebrolokaludvalg@okf.kk.dk; info@provestenfritid.dk; kundesupport@radiuselnet.dk; Realdania <realdania@realdania.dk>; mail@refshaleoen.dk; regionh@regionh.dk; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; Rigsrevisionen <info@rigsrevisionen.dk>; rk@rk.dk; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; fly@seaplanes.dk; Airo Bjarking <formand@lynetten.dk>; Danielbro.kristensen@skanska.dk; SLKS hovedpostkasse <post@slks.dk>; borgerservice@solrod.dk; stevns@stevns.dk; ssf@sundby-sejlforening.dk; sfs@dma.dk; info@trafikstyrelsen.dk; kommunen@taarnby.dk; Uia2023cph@uia2023cph.org; kommune@vallensbaek.dk; Vejdirektoratet - Hovedpostkasse <vd@vd.dk>; vesterbrolokaludvalg@okf.kk.dk; museum@vikingeskibsmuseet.dk; generalsekretaer@wwf.dk; Inger Hutters <ingerhutters@gmail.com>; Fp_oesterbrolokaludv@okf.kk.dk
Emne: Høring over strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm (Id nr.: 131620)

Til rette vedkommende

Se vedhæftet Transportministeriets høring.

Grundet miljøvurderingen + bilags omfang er det ikke vedlagt denne mail.

Materialet kan findes på høringsportalen via dette link:

<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/66698>

Med venlig hilsen

Anders Petersen

Chefkonsulent

Transportministeriet

Ministry of Transport

Vej- og Brokontoret

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: Rigsrevisionen (19kontor@rigsrevisionen.dk)
Titel: Høringssvar vedr. tillæg til den strategiske miljøvurdering af plan for udvikling af Østhavnen, herunder Lynetteholm
E-mailtitel: Høringssvar vedr. tillæg til den strategiske miljøvurdering af plan for udvikling af Østhavnen, herunder Lynetteholm (Id nr.: 170824)
Sendt: 20-12-2022 11:41

Transportministeriet har den 19. december 2022 sendt tillæg til den strategiske miljøvurdering af plan for udvikling af Østhavnen 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 tillægget 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
Specialkonsulent

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

Læs om Rigsrevisionens behandling af personoplysninger [her](#)

Fra: TRM Anders Robodo Petersen <arp@TRM.dk>

Sendt: 19. december 2022 10:38

Til: albertslund@albertslund.dk; info@avlu.dk; aoelu@kk.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; arc@ar-c.dk; mail@arkitektforeningen.dk; SBF - Info <info@sbf.dk>; borger@balk.dk; 'hbr@hbr.dk' <hbr@hbr.dk>; BRS <brs@brs.dk>; dfr@biofos.dk; bpst@bpst.dk; bl@bl.dk; brondby@brondby.dk; info@byggesoc.dk; christianshavnslokaludvalg@okf.kk.dk; info@concito.dk; [cmport@cmport.com](http://cmport.com); ctr@ctr.dk; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; 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; dffr@roning.dk; Dansk Industri <di@di.dk>; dkf@kano-kajak.dk; rpr@danskeenergi.dk; Dansk Metal <metal@danskmatal.dk>; dof@dof.dk; ds@sejlsport.dk; 'mail@dkfisk.dk' <mail@dkfisk.dk>; Danmarks Sportsfiskerforbund -post <post@sportsfiskerforbundet.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; danva@danva.dk; info@dv.dk; Danske Arkitektvirksomheder <info@danskeark.dk>; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; 'info@danishshipping.dk' <info@danishshipping.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; info@dansketursejlere.dk; info@denblaaplanet.dk; bestyrelsen@margrethholm.dk; dkg@detkoldegys.dk; Det Økologiske Råd og Selskab <info@ecocouncil.dk>; info@dgi.dk; Dansk Industri <di@di.dk>;

dragoer@dragoer.dk; info@energinet.dk; Energistyrelsen <ens@ens.dk>; Erhvervsstyrelsen - Hovedpostkasse <erst@erst.dk>; mail@fiskeristyrelsen.dk; info@flidhavne.dk; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Forenede Danske Motorejere <fdm@fdm.dk>; kbhtunnel@hotmail.com; kontakt@byenforborgerne.dk; raadhuset@frederiksberg.dk; Friluftsrådet <fr@friluftsradet.dk>; GST - Geodatastyrelsens hovedpostkasse <GST@gst.dk>; gentofte@gentofte.dk; kommunen@gladsaxe.dk; glostrup.kommune@glostrup.dk; raadhus@greve.dk; HK Trafik og jernbane <trafik-jernbane@hk.dk>; herlev@herlev.dk; hofer@hofer.dk; hvidovre@hvidovre.dk; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; indrebylokaludvalg@okf.kk.dk; 'ida@ida.dk' <ida@ida.dk>; ishojkommune@ishoj.dk; Henriette Kjær <hk@itd.dk>; Kl.tf@taarnby.dk; kastrupsejlkklub@gmail.com; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Kontakt@klimabev.dk; infor@kolonihave.dk; kulturarv@kroppedal.dk; Info.kbhkajak@gmail.com; Økonomiforvaltningen <okf@okf.kk.dk>; soeren.clausen@cph.dk; Søren Madsen, Formand KMK 1923 <formand@kmk1923.dk>; museum@kff.kk.dk; kdi@kyst.dk; raadhus@koerge.dk; Landbrug & Fødevarer <hoering@lf.dk>; lolland@lolland.dk; lyngby@ltk.dk; Metroselskabet <m@m.dk>; Miljøstyrelsen Organisation og jura <mst@mst.dk>; Movia <movia@moviatrafik.dk>; niras@niras.dk; novafos@novafos.dk; noerrebrolokaludvalg@okf.kk.dk; info@provestenfritid.dk; kundesupport@radiuselnet.dk; Realdania <realdania@realdania.dk>; mail@refshaleoen.dk; regionh@regionh.dk; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; Rigsrevisionen <info@rigsrevisionen.dk>; rk@rk.dk; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; fly@seaplanes.dk; Airo Bjarking <formand@lynetten.dk>; SLKS hovedpostkasse <post@slks.dk>; borgerService@solrod.dk; stevns@stevns.dk; ssf@sundby-sejlforening.dk; sfs@dma.dk; info@trafikstyrelsen.dk; kommunen@taarnby.dk; Uia2023cph@uia2023cph.org; kommune@vallensbaek.dk; Vejdirektoratet - Hovedpostkasse <vd@vd.dk>; vesterbrolokaludvalg@okf.kk.dk; museum@vikingeskibsmuseet.dk; generalsekretaer@wwf.dk; Inger Hutters <ingerhutters@gmail.com>; Fp_oesterbrolokaludv@okf.kk.dk

Emne: Høring over tillæg til den strategiske miljøvurdering af plan for udvikling af Østhavnen, herunder Lynetteholm (Id nr.: 170824)



VIKINGESKIBS
MUSEET

Transportministeriet
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K
Att. Anders Petersen

Roskilde d. 30. august 2022

Høring over strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm (Id nr.: 131620)

Vikingeskibsmuseet har modtaget ovennævnte høringssag.

Vikingeskibsmuseet skal i den anledning udtale, at der ikke er bemærkninger til den strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.

Ansøger bør dog være opmærksom på Museumslovens § 29h stk.1, ifølge hvilken fund af spor af fortidsminder eller vrage gjort under anlægsarbejde straks skal anmeldes til Slots- og Kulturstyrelsen og arbejdet standes.

Med venlig hilsen

Klara Fiedler

side 1/1

Vikingeskibsmuseet
Vindeboder 12
4000 Roskilde

Telefon: 46 30 02 00

Fax: 46 30 02 01

museum@vikingeskibsmuseet.dk

www.vikingeskibsmuseet.dk

Klara Fiedler

Museumsinspektør

Mobiltelefon: 51 20 45 32

kf@vikingeskibsmuseet.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Cc: Pia Saxild (PS@fbr.dk)
Fra: Lars Wiinblad (law@fbr.dk)
Titel: Høring over strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm
E-mailtitel: Høring over strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm (Id nr.: 131620)
Sendt: 10-01-2023 12:54

Til rette vedkommende.

Forbrugerrådet Tænk vurderer, at denne konkrete høring ligger uden for vores for tiden prioriterede arbejdsområder og vil derfor undlade at forholde os hertil. Forbrugerrådet Tænk kan således ikke tages til indtægt for at støtte forslaget eller for at gøre det modsatte. For en god ordens skyld skal det understreges, at Forbrugerrådet Tænk stadig er interesseret i at modtage høringer indenfor området.

Med venlig hilsen

Lars Wiinblad

PROJEKTCHEF, PASSAGERPULSEN

T 7741 7754 | M 2623 3623

W passagerpulsens.taenk.dk

Ryesgade 3A, 2. th. | 2200 Kbh. N

FORBRUGERRÅDET TÆNK



Passagerpulsen er din stemme i den kollektive transport. Vi er en del af Forbrugerrådet Tænk, og arbejder for at skabe de bedste rammer for brugerne af bus, tog og metro.

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Fra: Lars Kjærsgaard Bendtsen (lkb@fiskeristyrelsen.dk)
Titel: SV: Høring over tillæg til den strategiske miljøvurdering af plan for udvikling af Østhavnen, herunder Lynetteholm
E-mailtitel: SV: Høring over tillæg til den strategiske miljøvurdering af plan for udvikling af Østhavnen, herunder Lynetteholm (Id nr.: 170824)
Sendt: 11-01-2023 09:53

Hej Anders

Fiskeristyrelsen har ingen kommentarer til sagen.

Venlig hilsen

Lars Kjærsgaard Bendtsen
Overfiskerikontrollør | Regional Kontrol
+45 72 18 56 17 | +45 33 44 36 70 | lkb@fiskeristyrelsen.dk

Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri
Fiskeristyrelsen | Frejasvej 1 | 4100 Ringsted | Tlf. +45 72 18 56 00 | mail@fiskeristyrelsen.dk | https://url12.mailanyone.net/scanner?m=1pFWsl-0006IB-6E&d=4%7Cmail%2F90%2F1673427000%2F1pFWsl-0006IB-6E%7Cin12l%7C57e1b682%7C21152947%7C8367277%7C63BE795BE07F1DF0CBBC3BC999C985BA&o=k.wwwisewfsyisneletrkd.&s=OohRd6HKd_oGqmsSoSzrP5AIG7o

På Fiskeristyrelsen.dk kan du læse om, hvordan vi behandler dine personoplysninger.

Fra: Stig Prüssing <spr@fiskeristyrelsen.dk>
Sendt: 19. december 2022 12:41
Til: Lars Kjærsgaard Bendtsen <lkb@fiskeristyrelsen.dk>
Cc: Fiskeriinspektør ØST (FST) <inspektoratoest@fiskeristyrelsen.dk>
Emne: Høring over tillæg til den strategiske miljøvurdering af plan for udvikling af Østhavnen, herunder Lynetteholm (Id nr.: 170824)

Hej Lars / Øst

Til videre foranstaltning.

(Vi har set materialet igennem her i FFK, og har ingen bemærkninger i forhold til ændringen).

Venlig hilsen

Stig Prüssing
Overfiskerikontrollør | Fiskerikontrollorkontoret
+45 72 18 58 73 | +45 33 44 37 80 | spr@fiskeristyrelsen.dk

Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri
Fiskeristyrelsen | Nyropsgade 30 | 1780 København V | Tlf. +45 72 18 56 00 | mail@fiskeristyrelsen.dk | www.fiskeristyrelsen.dk

På Fiskeristyrelsen.dk kan du læse om, hvordan vi behandler dine [personoplysninger](#).

Fra: Mail (FST) <mail@fiskeristyrelsen.dk>
Sendt: 19. december 2022 10:47
Til: Stig Prüssing <spr@fiskeristyrelsen.dk>
Emne: FRA HOVEDMAILEN - Høring over tillæg til den strategiske miljøvurdering af plan for udvikling af Østhavnen, herunder Lynetteholm (Id nr.: 170824)

Fra: TRM Anders Robodo Petersen <arp@TRM.dk>
Sendt: 19. december 2022 10:38
Til: albertslund@albertslund.dk; info@avlu.dk; aoelu@kk.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; arc@a-r-c.dk; mail@arkitektforeningen.dk; SBF - Info <info@sbf.dk>; borger@balk.dk; 'hbr@hbr.dk' <hbr@hbr.dk>; brs@brs.dk; dfr@biofos.dk; Bolig- og Planstyrelsens hovedpostkasse <bpst@bpst.dk>; bl@bl.dk; brondby@brondby.dk; info@byggesoc.dk; christianshavnslokaludvalg@okf.kk.dk; info@concito.dk; cimport@cmport.com; ctr@ctr.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; dfr@roning.dk; di@di.dk; dkf@kano-kajak.dk; rpr@danskenergi.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; dof@dof.dk; ds@sejlsport.dk; Danmarks Fiskeriforening (mail) <mail@dkfisk.dk>; Danmarks Sportsfiskerforbund -post <post@sportsfiskerforbundet.dk>; Dansk Transport og Logistik (DTL) <dtl@dtl.eu>; danva@danva.dk; info@dv.dk; Danske Arkitektvirksomheder <info@danskemark.dk>; Danske Havne og Foreningen for Danske Privathavne <danskehavne@danskehavne.dk>; Danske Rederier <info@danishshipping.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; info@dansketursejlere.dk; info@denblaaplanet.dk; bestyrelsen@margretheholm.dk; dkg@detkoldegys.dk; Det Økologiske Råd og Selskab <info@ecocouncil.dk>; info@dgi.dk; di@di.dk; dragoer@dragoer.dk; info@energinet.dk; Energistyrelsens officielle postkasse <ENS@ENS.DK>; Erhvervsstyrelsen <erst@erst.dk>; Mail (FST) <mail@fiskeristyrelsen.dk>; info@flidhavne.dk; Forbrugerrådet <hoeringer@fbr.dk>; Forenede Danske Motorejere <fdm@fdm.dk>; kbhtunnel@hotmail.com; kontakt@byenforborgerne.dk; raadhuset@frederiksberg.dk; Friluftsrådet <fr@friluftsradet.dk>; GST - Geodatastyrelsens hovedpostkasse <GST@gst.dk>; gentofte@gentofte.dk; kommunen@gladsaxe.dk; glostrup.kommune@glostrup.dk; raadhus@greve.dk; HK Trafik og jernbane <trafik-jernbane@hk.dk>; herlev@herlev.dk; hofor@hofor.dk; hvidovre@hvidovre.dk; Håndværksrådet <engberg@hvr.dk>; indrebylokaludvalg@okf.kk.dk; 'ida@ida.dk' <ida@ida.dk>; ishojkommune@ishoj.dk; Henriette Kjær <hk@itd.dk>; Kl.tf@taarnby.dk; kastrupsejlkklub@gmail.com; Kommunernes Landsforening <KL@KL.DK>; Kontakt@klimabev.dk; infor@kolonihave.dk; kulturarv@kroppedal.dk; Info.kbhkajak@gmail.com; Økonomiforvaltningen <okf@okf.kk.dk>; soeren.clausen@cph.dk; Søren Madsen, Formand KMK 1923 <formand@kmk1923.dk>; museum@kff.kk.dk; SKystdirektoratet (kdi) <kdi@kyst.dk>; raadhus@koege.dk; Landbrug & Fødevarer <hoering@lf.dk>; lolland@lolland.dk; lyngby@ltk.dk; Metroselskabet <m@m.dk>; MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse <MST@MST.DK>; Movia <movia@moviatrafik.dk>; niras@niras.dk; novafos@novafos.dk; noerrebrolokaludvalg@okf.kk.dk; info@provestenfridit.dk; kundesupport@radiuselnet.dk; Realdania <realdania@realdania.dk>; mail@refshaleoen.dk; regionh@regionh.dk; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; Rigsrevisionen - Info <info@rigsrevisionen.dk>; rk@rk.dk; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; fly@seaplanes.dk; Airo Bjarking <formand@lynetten.dk>; SLKS hovedpostkasse <post@slks.dk>; BorgerService@solrod.dk; stevns@stevns.dk; ssf@sundby-sejlforening.dk; Søfartsstyrelsen Hovedpostkasse <SEF@dma.dk>; ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>; kommunen@taarnby.dk; Uia2023cph@uia2023cph.org; kommune@vallensbaek.dk; Vejdirektoratet - Hovedpostkasse <vd@vd.dk>; vesterbrolokaludvalg@okf.kk.dk; museum@vikingeskibsmuseet.dk; generalsekretaer@wvf.dk; Inger Hutters <ingerhutters@gmail.com>; Fp_oesterbrolokaludv@okf.kk.dk

Emne: Høring over tillæg til den strategiske miljøvurdering af plan for udvikling af Østhavnen, herunder Lynetteholm (Id nr.: 170824)



HØRINGSSVAR

Kontor/afdeling
PSK/HEAS

Dato
10. januar 2023
J nr. 2022 - 2637

DMI's høringssvar på den strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur i Østhavnen

Til Transportministeriet

DMI takker for muligheden for at afgive høringssvar på den strategiske miljøvurdering af planen for byudvikling og infrastruktur i Østhavnen, herunder Lynetteholmen (herefter kaldet miljørapporten).

DMI har ikke nogen specifikke kommentarer til høringmaterialet, men vil på baggrund af materialet gøre opmærksom på, hvordan DMI som klimavidenskabelig rådgiver og civil oceanografisk myndighed kan stille sine data, viden og rådgivning til rådighed i forbindelse med større infrastrukturprojekter, som den videre projektering af Østhavnen:

- DMI stiller opdaterede klimafremskrivninger og vandstandsprognoser til rådighed, fx i DMI's Klimaatlas. Der ydes også rådgivning herom af Nationalt Center for Klimaforskning (NKCF) ved DMI. Det gælder eksempelvis i forbindelse med klimatilpasning af Østhavnen, hvor der i forundersøgelsen af stormflodsplanen er afsat midler til at DMI kan bidrage til analysen om sikringsniveauer. DMI har tidligere været i dialog med Københavns Kommune om deres klimatilpasningsindsatser.
- DMI har frisat sine data, som kan tilgås på: <https://www.dmi.dk/frie-data/>. Det inkluderer data om vandstand, bølger, strøm og temperatur mv., og DMI yder også rådgivning om adgang og brug af disse data.
- I forhold til forestående miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej ift. potentielle gennemstrømningsproblematikker kan DMI bidrage med kvalitetssikring af modelberegninger af gennemstrømningsforhold.

I er velkommen til at tage kontakt til leder for 'Hav og Radar', Morten Andreas Dahl Larsen, mia@dmi.dk og afdelingschef for Vejr forskningsafdelingen, Kristine Skovgaard Madsen, kma@dmi.dk i forhold til oceanografiske aspekter samt leder for 'Rigsfællesskabets klima' Rasmus Anker Pedersen, rap@dmi.dk i forbindelse med klimatilpasningsaspekter.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Fra: David Einhorn (david.einhorn@icloud.com)
Titel: Høringsvar Lynetteholm metrobetjening
Sendt: 23-08-2022 14:22

Metro er som bekendt både eftertragtet og kan langt fra finansieres af passagerindtægter. Jeg tror jeg har en OK idé til hvordan man kan give Frederikssundsvej metro, og give god offentlig betjening til Tingbjerg og andre ikke banebetjente områder, uden at skulle bygge helt derud, som er meget dyrt i forhold til passagergrundlaget og det manglende bebyggede jordareal der kan finansiere metro.

Jeg tager udgangspunkt i "planudkast af 29-06-2022" figur 2.1. Her ses en metrolinie der passerer De Gamles By. Jeg vil foreslå at man benytter den store græsplæne ved De Gamles Bys Kirke til at bygge et afgreningskammer. Der er ca 70x70x90m i en trekant. Herfra er der ca 1400m til Nørrebro St og i alt ca 2700m i direkte linie til stort trekantet område placeret mellem Hulgårdsvej/Frederikssundsvej/Borups Allé. Herfra er der hurtig motorvejsadgang såvel som adgang til ring 2 samt Frederikssundsvej. Denne centrale placering gør det til et indlysende sted at placere en større station med skift imellem bus og metro. Det er ikke noget vi har prøvet før i Danmark i denne skala, men er velkendt i udlandet for at øge områder der dækkes af metro, hvor densiteten ikke rækker til direkte metrobetjening.

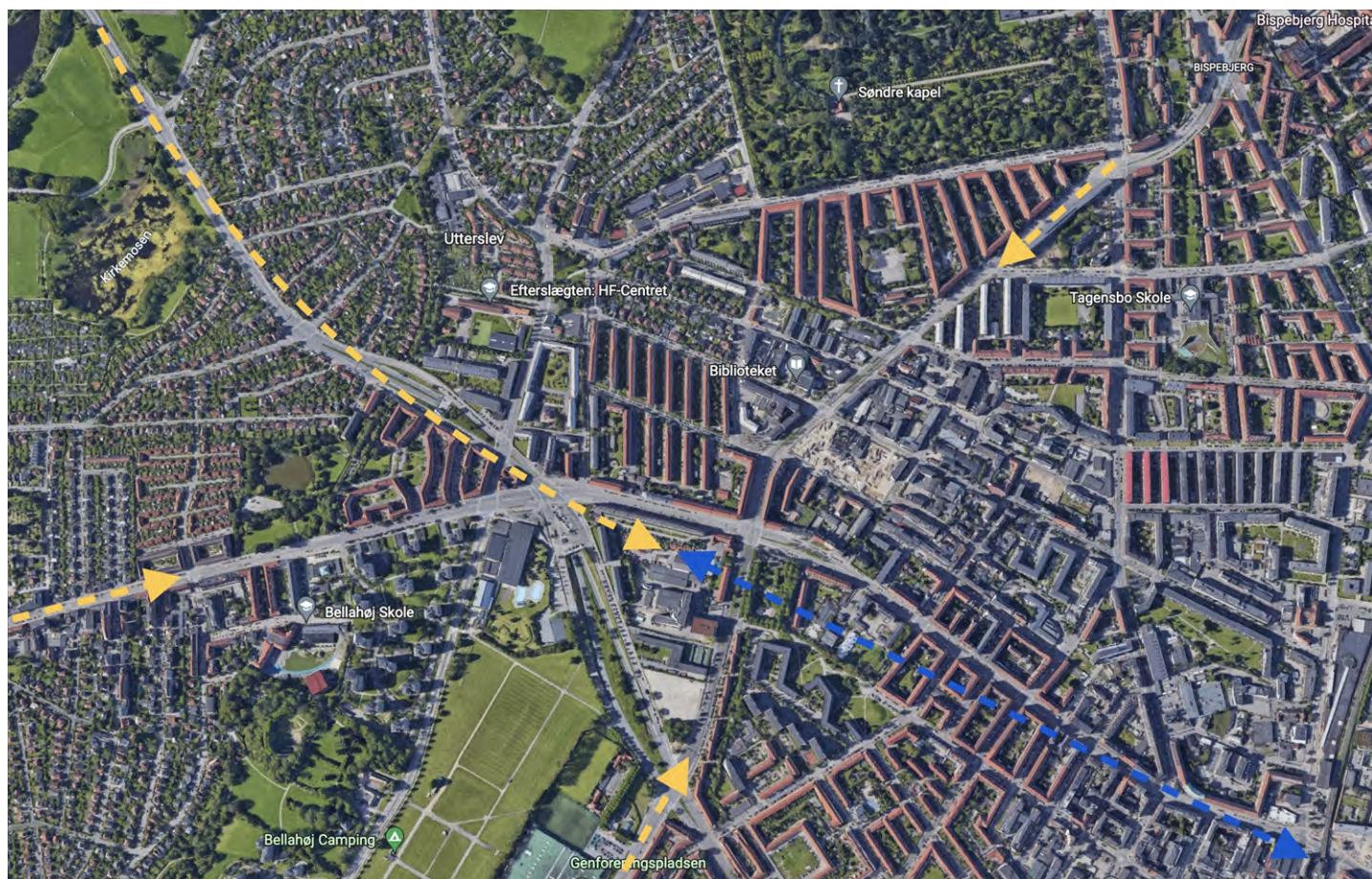
Med selve metroen når man lige at dække Bellahøj og store dele af Nordvest med metro. Bedre dækning af Nordvest/Bispebjerg kunne overvejes ved at bugte linien nordpå og placere en station f.eks. ved Dorteavej/Frederiksborgvej, hvor der endnu ikke er byudviklet.

For selve trekanten hvor bus til metro forbindelsen placeres kunne man, hvis ambitionerne er til det, bygge meget højt med butikker, boliger og erhverv for man er lige ved metroen. Det kan hjælpe til med finansieringen. Under alle omstændigheder vil det gøre bussen væsentligt mere attraktiv, at man kan skifte bekvemt til metronetværket uden at skulle over den snævre indre Frederikssundsvej hvor hastigheden er lav og trafikken kan gå helt i stå. Tingbjerg vil helt kunne undgå Frederikssundsvej med en direkte bus ad motorvejen. Det samme gælder Gladsaxe Kommunes TV-Byen og Høje Gladsaxe. Helt godt vil det kræve noget businfrastruktur med ITS og mindre ændringer i udformningen af vejene, så det føles hurtigt og sikkert. Med hurtigbus ville man også kunne forbinde metronetværket ad motorvejen med letbanen på ring 3, erhvervs kvarterene langs motorvejen i retning af Bagsværd og Farum, samt det meste af vejen til Herlev Hospital.

Ved at tænke busserne ind i planlægningen fra start får man meget mere for anlægskronerne i metroen. Hvis man tænker en situation med en ny ringmetro og et afgreningskammer der kan benyttes fra syd såvel som fra nord, vil store dele af den nordvestlige omegn få adgang til metronetværket med blot ét skift. F.eks. Lynetteholm til Herlev Hospital med blot ét skift. Selv mere komplekse forbindelser som f.eks. fra industrikvarteret i Bagsværd hvor bl.a. Novo Nordisk har hovedkvarter, ville man kunne tage til Kastrup lufthavn med blot to skift (Forum), med langt det meste af rejsen i metro. Via Nørrebro St og ringbanen får man f.eks. adgang til København Syd (Ny Ellebjerg) og landstrafikken med to skift fra busoplandet. Bispebjerg Hospital vil også få bedre adgang til metroen men effekten er mindre indlysende.

Jeg håber det kan bruges til noget.

Mvh.
David Einhorn



Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Cc: ivan@noah.dk (ivan@noah.dk)
Fra: Kjeld Allan Larsen (kjeld.allan.larsen@gmail.com)
Titel: Re: Høring over strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm
E-mailtitel: Re: Høring over strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm (Id nr.: 131620)
Sendt: 04-09-2022 17:15

hej Anders

Jeg har nu skimmet rapporten Strategisk miljøvurdering vedrørende Østhavnen, specielt afsnittene om transport og klimakonsekvenser.

I den forbindelse er der opstået en række spørgsmål, som jeg ønsker at få besvaret.

Jeg skal gøre opmærksom på, at jeg i forbindelse med høringen om Østlig Ringvej for et par år siden velvilligt fik tilsendt en række materialer fra Vejdirektoratet. Jeg blev gjort opmærksom på disse materialer i løbet af høringsprocessen

I den centrale Tabel 5.6.1 er som kilder nævnt 2020a, 2020b og 2020c, men referencerne ses ikke i litteraturlisten. Hvor kan jeg finde disse kilder?

I 2020 fik jeg tilsendt flere exelark med beregningsresultater via OTM 7.1. Er det mon de samme exelark, som der refereres til her?

I de tilsendte exelark fik vi oplyst basis beregninger for 2015, 2035 og 2050. Interessant var det at få oplyst, at beregningerne for basis 2035 og 2050 baserede sig på basis 2015, hvilket afslørede at de tal for reduktion af trafikken på centrale dele i København beror på de - mere eller mindre realistiske fremskrivninger- ud fra 2015, men at der sammenlignet med udgangspunktet basis 2015 (situationen i dag) vil ske en trafikstigning, eksempelvis over Knippelsbro fra 23.472 i 2015 til 28.533 i 2035. Man må jo sige, at det for den læge læser er umuligt at blive bibragt denne information.

Så mit spørgsmål er:

er der foretaget nye trafikberegninger og på et senere basisgrundlag, eksempelvis 2019, dvs. før corona nedlukningen?

Og såfremt det er tilfældet vil jeg meget gerne have tilsendt de nye beregninger.

Det undrer mig, at der i den strategiske miljøvurdering kun bringes ét kort over ændrede trafikstrømme, nemlig for situationen uden brugerbetaling og uden trafiksanering. Det er jo den mest gunstige situation for at få fyldt en havnetunnel op med det ønskede antal biler, men den læge læser har ingen chance for at tolke kortet rigtigt uden fornødne informationer. Og konsekvensen er jo, at de mange københavnere, som ønsker en trafiksanering i den nære fremtid, kan se i vejviseren efter sådanne tiltag.

Jeg har et enkelt spørgsmål vedrørende 0-alternativet:.

På s. 65 står der, at "En bosætning i Østhavnen fremfor i områder, hvor der er en høj grad af bilafhængighed, forventes at føre til en reduktion i CO2-udledning fra persontransport". Denne passus problematiseres godt nok ikke, idet udsagnet vil afhænge af, om de beboere som bosætter sig i Østhavnen også får arbejde samme sted, og at arbejdskraft fra omegnskommuner ikke pendler frem og tilbage til Lynetteholm i et eller andet omfang..

Jeg kan jo håbe på, at mine sidste spørgsmål bliver besvaret i den rapport, som jeg har anmodet om at få tilsendt, men som ikke er afsluttet endnu(!), nemlig "Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen". Hvornår vil denne centrale rapport være tilgængelig?

mvh

Kjeld
næstformand Rådet for bæredygtig trafik
medlem af Indre By Lokaludvalg
Kjeld A. Larsen
Kochsvej 16, 1.
1812 Frederiksberg C,

tlf: 38606619

Den man. 22. aug. 2022 kl. 23.07 skrev TRM Anders Robodo Petersen <arp@trm.dk>:

Til rette vedkommende

Se vedhæftet Transportministeriets høring.

Grundet miljøvurderingen + bilags omfang er det ikke vedlagt denne mail.

Materialet kan findes på høringsportalen via dette link: <https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/66698>

Med venlig hilsen

Anders Petersen
Chefkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Vej- og Brokontoret
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: Alex Thomas Hartmann Bernhard (alexbernhard@hotmail.com)
Titel: Hørings svar til "Høring over strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm"
Sendt: 02-12-2022 19:27

Til Transportministeriet

Hermed hørings svar til "Høring over strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm"

København mangler i den grad tilgængelige ikke-private bådpladser. De eksisterende bådpladser er enten ubetalelige eller kræver årtiers opskrivning på venteliste. Desuden har havnen ikke en eneste rampe til isætning af båd på trailer, hvilket ellers kunne hjælpe dem uden en bådplads. Det er en skam at havnelivet på den måde er begrænset til de få heldige.

Derfor herfra et forslag om, at offentlige bådpladser og en offentlig trailerrampe bliver tænkt med i projektet.

Mvh. Thomas



Transportministeriet

Hørings svar vedr. SMV for udvikling af Østhavnen, herunder Lynetteholm

København er inddragelse

Lokaludvalget havde i forbindelse med SMV for Lynetteholmen indbudt til borgermøde og ca. 60 borgere mødte op. Lokaludvalget havde bedt om oplæg og spørgsmål i forhold til projektets betydning for Amager Øst. På borgermødet kom der spørgsmål og input vedr.: Trafikprognoser, grøn transport, udførelse af Østlig Ringvej, tvangsroute for farlig trafik, skybrudshåndtering, rensningsanlæg, stormflodssikring, vandgennemstrømning i Kongedybet, den demokratiske proces, befolkningsprognoser, bebyggelsesprocenter, 0-scenariet og økonomien i projektet.

Hørings svaret er bl.a. baseret på input fra dette borgermøde. Vi har følgende opfordringer/bekymringer, som vi håber, der vil blive taget højde for:

Trafikpåvirkning

Østlig Ringvej vil betyde mindre gennemkørende trafik i Indre By men byudvikling på Lynetteholmen, Refshaleøen og Kløverparken, samt Østlig ringvej med en evt. afkørsel på Prøvestenen vil betyde mere trafik i Nordøstamager, hvilket vil få stor indflydelse på hele miljøet i området. Inden beslutning om evt. gennemførelse af 'Planen' er det vigtigt med en grundig analyse og etablering af en overordnet trafikplan og anlæg af nye gennemkørende veje på Nordøstamager.

Analysen skal tillige indeholde en grundig undersøgelse samt løsning på, hvor og hvordan der kan etableres sikre cykelveje fra Nordøstamager til centrum.

Lokaludvalget ønsker at der gennemføres en grundig trafikanalyse af konsekvenserne for hele Østamager med og uden gennemførelse af 'Planen', med og uden afkørsel fra Østlig ringvej på Prøvestenen, samt

16. december 2022

Sagsnummer
2022-0349780

Dokumentnummer
2022-0349780-1



Sekretariatet for Amager Øst
Lokaludvalg
Jemtelandsgade 3
2300 København S

www.amageroestlokaludvalg.kk.dk

for forskellige scenarier for byudvikling af de nye områder, herunder bl.a. mulighederne for (delvis) bilfri by i de nye områder.

Anlægsfasen

Der er bekymring for i hvilken grad anlægsfasen af både Metro, Østlig Ringvej og Lynetteholmen vil påvirke miljøet og livet på Amager. Det gælder især trafikpåvirkning og påvirkninger i havet ved Amager Strand, herunder både miljøpåvirkning og påvirkning af det rekreative område Amager Strandpark.

Der bor mange borgere tæt ved Amager Strand, og der er mange københavnere, der benytter Amager Strand dagligt til sport og rekreative aktiviteter på/i vandet og på land. Det er derfor meget vigtigt at der tages mest muligt hensyn til borgernes brug af strandparken. Lokaludvalget ønsker grundige analyser af, hvilke konsekvenser anlægsfasen af Østlig Ringvej og anlæggelsen af Lynetteholmen får for badeliv og andre aktiviteter på land og til vands.

Vi opfordrer til, at gravearbejde og procedurer, der vil påvirke muligheden for at bade og dyrke vandsport, primært foregår om vinteren og begrænses mest muligt, da der også bør tages hensyn til de mange vinterbadere, herunder vinterbadeforeningen "Det kolde Gys" med 6000 medlemmer, på badeanstalten Helgoland.

Derudover ønskes en analyse af konsekvenserne af anlægsfasen af Østlig Ringvej og anlæggelsen af Lynetteholmen for vandmiljø, det marine dyreliv og den fredede kystnære natur i Strandparken.

Prøvestenen

Det er vigtigt for det rekreative naturområde på Prøvestenen Syd og for den kommende lystbådehavn og evt. husbåde, at både Metroens vedligeholdelsescenter samt evt. opkørsel fra Østlig Ringvej placeres nord for volden på Prøvestenen og dermed uden for det grønne rekreative område. Adgangsveje til Prøvestenen bør forbedres med en bro til cyklister og fodgængere, som gerne vil over til det rekreative naturområde på Prøvestenen Syd.

Klimapåvirkning

Vi står i en galoperende klimakrise og udsigten til at igangsætte et historisk stort infrastrukturprojekt stiller store krav til grundige analyser og overvejelser. Det bør undersøges, hvorledes 'Planen' og delelementerne i planen kan gennemføres med så lille et klimaaftryk som muligt, eller allerhelst gennemføres med positiv gevinst for klimaet.

Lokaludvalget savner en analyse af sammenhængen mellem 'Planen' og muligheden for at leve op til klimamålsætningerne.

Demokrati og borgerinddragelse

Projektet som er i høring, vil få meget stor betydning for mange borgere i København og i særdeleshed på Amager. Det er derfor meget vigtigt at københavnernes inddrages løbende og meget i processen, så københavnernes kan komme med ideer og visioner til vores fælles fremtidige by.

Venlig hilsen

Susanne Møller
Forperson for Amager Øst Lokaludvalg

Dato: 03-11-2022

Brøndby Kommunes bemærkninger til strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen

De projekter, der skal gennemføres for at realisere en fortsat udbygning på det nordøstlige Amager og ikke mindst ny byudvikling på "Lynetteholm" vil få natur- og miljømæssige konsekvenser for de tilstødende dele af hovedstaden, herunder Brøndby Kommune. Derfor fremsender jeg hermed Brøndby Kommunens bemærkninger til det høringsmateriale, der er blevet udsendt i forbindelse med Transportministeriets strategiske miljøvurdering af planerne.

Brøndby Kommune ser det som positivt, at der tilsyneladende ikke skal klappes i forbindelse med anlæggelse af nye metrolinjer og/eller en østlig omfartsvej. Vi har i længere tid udtrykt vores bekymring for vandmiljøet og livet i Køge Bugt. Derfor er det glædeligt, at de nye projekter ikke forudsætter klapning, da det vil skåne havmiljøet. Hvad angår råstofforbruget finder vi det ligeledes positivt, at råstofgravning vil finde sted på land, og at man derfor undgår at suge materiale op fra Køge Bugt.

Trafikanalyser og Motorring 3

I analyserne af de trafikale konsekvenser af en østlig omfartsvej vurderes det, at trafikbelastningen på Motorring 3 vil falde en smule. Brøndby Kommune vil derfor gerne spørge til i hvilken grad, denne analyse er taget med i betragtningerne for projektet om kapacitetsudvidelse af Motorring 3? For de igangværende planer om at udbygge eksisterende Motorring 3 har netop som udgangspunkt, at trafikken her forventes at stige. Brøndby Kommune vil derfor også gerne have oplyst, om trafikanalyserne for en østlig omfartsvej er koordineret med trafikanalyserne for en fremtidig E47 (Motorring 3).

BIOFOS renseanlæg Lynetten

I miljøvurderingen har Transportministeriet valgt at udelade forholdene vedrørende BIOFOS' renseanlæg – Lynetten. Til trods for, at miljøvurderingen selv henleder opmærksomheden på, at situationen omkring renseanlægget Lynetten stadig er usikker, og derfor ikke er med i betragtningerne, finder Brøndby Kommune det grundlæggende problematisk, at dette er udeladt. Det skyldes ikke mindst, at et byudviklingsprojekt af en kaliber som Lynetteholm ikke må undlade en så væsentlig faktor som renseanlægget – heller ikke selv om det kan være svært at foretage en vurdering af forholdene. Derudover beskriver projektet, at den østlige omfartsvej kommer til at krydse udløbsledningerne fra to af BIOFOS' anlæg; Renseanlæg Lynetten og Renseanlæg Damhusåen. Da udløbsledningerne fra Renseanlæg Lynetten endvidere er påvirket af etableringen af Lynetteholm, skal Brøndby Kommune opfordre til, at der sker en koordinering af projekterne, så eventuelle omlægninger og forlængelser af udløbsledningerne foretaget af hensyn til Lynetteholm ikke skal ændres igen af hensyn til en ny østlig omfartsvej.

Sags nr.: S2022-40995

Dok.nr.: D2022-209529

BORGMESTEREN • BRØNDBY RÅDHUS

Park Allé 160, 2605 Brøndby • Tlf: 4328 2828 • Mail: brondby@brondby.dk • www.brondby.dk

Rådhuset er åbent: Mandag til onsdag kl. 9-13, torsdag kl. 13-17.30, fredag kl. 9-12

Telefonerne er åbne: Mandag til onsdag kl. 9-14.30, torsdag kl. 9-17.30, fredag kl. 9-12

Påvirkning af havmiljøet

Brøndby Kommune vil gerne fremhæve, at projekterne for infrastruktur til Østhavnen og Lynetteholm i lang tid fremover kan få konsekvenser for planerne om at udlægge en ny marin nationalpark i Øresund. De eksisterende arealer med ålegræs, der fjernes, når infrastrukturanlæggene etableres, er op mod 40 år om at blive genetableret. Miljøvurderingen nævner også, at de berørte områder vil blive mindre velegnede som opvækstplads for fiskeyngel, indtil bundfaunaen er genetableret. Desuden vil de midlertidige påvirkninger af ålegræs og tangbevoksninger også forringe levedmulighederne for de fiskearter, der er tilknyttet disse habitater, indtil habitaterne er genetablerede. Den potentielle påvirkning på fiskebestandene i området er vurderet som "ubetydelig" på grund af dens midlertidige karakter, relativt begrænsede område og bundfaunaens evne til at regenerere. Brøndby Kommune mener *ikke*, at en påvirkning, der kan vare op til 40 år, vil være ubetydelig.

Byudviklingens kumulative effekter

Den strategiske miljøvurdering af alene den østlige omfartsvej, ny metro mm, viser meget tydeligt behovet for ikke at se på de enkelte delprojekter for sig, men vurdere deres påvirkninger samlet. En samlet miljøvurdering af hele byudviklingsprojektet for "Lynetteholm", "Østhavnen" og dertilhørende infrastruktur, er afgørende for at give den nødvendige indsigt i anlæggenes reelle natur- og miljømæssige påvirkninger, så der på et oplyst grundlag kan tages beslutninger om den videre udvikling af hele den østlige del af København.

CO2-neutralitet

Slutteligt bemærker vi, at den ellers omfattende strategiske miljøvurdering ikke nævner Københavns Kommunes ambitioner og planer om at blive CO2-neutral. Den kommer heller ikke ind på, i hvilken grad planerne for byudvikling og infrastruktur vil påvirke arbejdet med at reducere hovedstadens CO2-udledning.

Venlig hilsen

Kent Max Magelund
Borgmester



Til Transportministeriet

Københavns Kommunes høringssvar til strategisk miljøvurdering for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

16-12-2022

Sagsnummer i F2
2022 - 16843

Dokumentnummer i F2
2187245

Sagsnummer eDoc
2022-0347206

Københavns Kommune sender hermed høringssvar til Transportministeriets høring om strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm, som offentliggjort den 22. august 2022 samt tillæg offentliggjort den 5. december 2022. Borgerrepræsentationen har godkendt dette høringssvar på sit møde den 15. december 2022.

Københavns Kommune vil gerne kvittere for den omfattende indsats for at belyse de sandsynlige miljømæssige virkninger af de projekter, der indgår i en mulig udvikling af Østhavnen, og af overordnet infrastruktur. Samarbejdet mellem staten og Københavns Kommune om udviklingen af Østhavnen, herunder Lynetteholm, tog sit udgangspunkt i en række forskellige behov:

- Påbegyndelse af stormflodssikring af København fra nord
- Nyttiggørelse af det løbende overskud af jord
- Mulighed for nye byområder med langsigtet plads til boliger og arbejdspladser
- Etablering af en infrastruktur til betjening disse byområder og aflastning af metronettet og vejtrafikken i København.

Indfrielsen af de første to målsætninger er på vej med etableringen af Lynetteholm. Københavns Kommune ønsker at udvikle hele Østhavnen til en levende og blandet bydel med god adgang til kollektiv trafik, en sammenhængende cykelinfrastruktur og en vejbetjening, der leder gennemkørende trafik udenom byen. Derudover henviser kommunen til sit høringssvar til anlægsloven for Lynetteholm, hvori det fremgår, at kommunen ønsker at styrke natur- og biodiversitet i området, hvor Lynetteholm anlægges. Det sker både i forhold til udformningen af det kommende kystlandskab og eksempelvis ved etablering af varierede bundforhold med sten og sand som en del af kystlandskabet, der kan understøtte flora og fauna, som kan styrke den marine natur, hvor der er fortrængt natur, efter Lynetteholm anlægges. I forhold til vandkvalitet har kommunen fortsat et ønske om, at der løbende ses på, om der kan anvendes nyere og bedre teknologier eller tiltag, der kan rense vandet fra jordmodtagelsen yderligere, inden det udledes i Øresund.

Med den strategiske miljøvurdering ses ovennævnte projekter i deres helhed og i sammenhæng med andre anlæg og projekter, der kan berøre de samme områder. Dette samlede billede og de høringssvar, der

kommer fra offentligheden, er værdifuldt for det videre arbejde hos alle involverede parter.

En vurdering af projekter, der ikke er nærmere planlagt, og hvis realisering vil forløbe over lang tid, må nødvendigvis være overordnet. Vurderingerne bidrager med tværgående viden og vurderinger til grundlaget for den mere dybtgående miljøvurdering, der for metro og for Østlig Ringvej er umiddelbart forstående og for de øvrige projekter vil komme over en længere årrække. Kommunen har noteret sig, at der i Transportministeriet er igangsat et arbejde med en samlet stormflodssikring af hovedstaden. Miljøkonsekvenserne heraf vil blive belyst, når planen foreligger.

Københavns Kommune har som konsekvens af det overordnede niveau primært bemærkninger, der har fokus på den fremadrettede indsats for at løse udfordringer, begrænse negative påvirkninger og få det bedste mulige samlede udbytte af de mange projekter, der knytter sig til byudvikling og infrastruktur.

Bemærkningerne er fordelt på følgende overskrifter:

- Miljøpåvirkninger generelt
- Klimapåvirkninger
- Målsætninger for natur og miljø
- Havmiljø og vandkvalitet, herunder badevand
- Sejlads og rekreation
- Overordnet vejbetjening - Østlig Ringvej
- Metrobetjening af byen
- Lokal cykel- og vejinfrastruktur
- Samspil mellem infrastrukturprojekter
- Arealhensyn på Prøvestenen
- Fremtidig byudvikling
- Regulering som udfordring for bymæssig sammenhæng.

Miljøpåvirkninger generelt

Den strategiske miljøvurdering favner meget bredt i forhold til påvirkninger af miljø og natur. I nedenstående afsnit med bemærkninger har kommunen særligt fokuseret på udvalgte dele, herunder især miljøforhold og natur i havet inklusive benyttelsen som badevand.

Indledningsvis skal det dog understreges, at der er skabt et godt overblik over miljøpåvirkninger som helhed og en indikation af, hvilke emner der i særlig grad skal være opmærksomhed på frem over. Det vil kommunen gøre brug af i de dele af planlægningen og myndighedsarbejdet, der er forbundet hermed.

Vurderingerne viser et samlet billede af forholdsvis få væsentlige og varige påvirkninger. Eksempelvis vurderes en sænketunnel under havoverfladen inklusive tilslutningsanlæg ikke at have betydning for vandgennemstrømning i området. Ligeledes vil etableringen af en forbedret lokal vej- og stiiinfrastruktur kunne ske uden nævneværdig påvirkning af natur, om end med virkninger for kulturarv.

Nogle naturelementer som beskyttede arter og deres levesteder er foranderlige over tid. Der er i den strategiske miljøvurdering redegjort for tilstanden i dag, men Københavns Kommune er enig i, at mulige påvirkninger og foranstaltninger til at undgå dem bedst vil kunne undersøges tættere på realisering af de enkelte anlæg.

Overordnet finder Københavns Kommune, at det skal noteres, at den strategiske miljøvurdering vurderer, at det er bæredygtigt at bygge boliger centralt, så mennesker kan bo tæt og have mulighed for at bruge bæredygtige transportmidler.

Klimapåvirkninger

Der er i den strategiske miljøvurdering foretaget overordnede vurderinger af klimapåvirkninger, som vil blive konkretiseret i miljøvurderingerne af infrastrukturanlæggene. En voksende befolkning i hovedstadsområdet og deraf følgende behov for infrastruktur vil medføre anlægsinvesteringer med en afledt klimapåvirkning.

Københavns Kommune ser potentiale i korte transportveje for overskudsjord, brug af materiel med en lav CO₂-udledning inklusive søtransport mv. til infrastrukturanlæggene. Dette kan eventuelt suppleres med en delvis anvendelse af genbrugsmaterialer i beton- og metalkonstruktioner mv., i det omfang sikkerhedskrav tillader det. Kommunen medvirker gerne til at afsøge løsninger sammen med de selskaber, der skal etablere metro og Østlig Ringvej.

Det er vigtigt for Københavns Kommune, at alle muligheder for at reducere klimapåvirkninger afsøges, men det må ikke blive på bekostning af anlæggenes funktion i driftsfasen, da en CO₂-besparelse på kort sigt så kan få negative konsekvenser for potentialet for bæredygtig transport mv. i anlæggenes lange levetid.

For så vidt angår byudviklingens klimapåvirkning vil kommunen have stort fokus på, at planlægning af bebyggelse, regulering af materialevalg, forsyning og andre relevante faktorer mv. bidrager til at begrænse CO₂-udledningen.

Målsætninger for natur og miljø

Det er væsentligt for Københavns Kommune, at projekterne i den strategiske miljøvurdering hverken sammen eller hver for sig er til hinder for at opfylde de målsætninger for vand-, miljø- og naturkvalitet, der er, eller bliver fastlagt, i kommunale og statslige planer, strategier mv. Det gælder f.eks. de statslige vandplaner og den nye kommunale biodiversitetsstrategi. En sikring af dette vil være en vigtig del af den vurdering, tilpasning og om nødvendigt udvikling af kompenserende indsatser, som projekterne hver især vil blive genstand for i de kommende miljøvurderinger.

Havmiljø og vandkvalitet, herunder badevand

I den strategiske miljøvurdering er beskrevet en række påvirkninger af miljø og natur i havet samt af badevand. De knytter sig primært til anlægsfasen for Østlig Ringvej. Det er væsentligt for Københavns Kommune, at der i etableringen af infrastruktur til Østhavnen, herunder Lyngbyhøjen, benyttes de relevante virkemidler for at mindske

påvirkningen af havmiljø, vandkvalitet og badevand. Påvirkningerne er midlertidige, men det er vigtigt at søge at gøre perioder med påvirkninger så korte som muligt. Samtidig skal anlægsarbejdet understøtte en hurtig regeneration af havmiljøet, herunder levesteder for dyr og planter i havet, i takt med færdiggørelsen af anlæggene. Der skal også være fokus på strømforhold, så stillestående vand og deraf følgende gener (tang-/algeophobning, lugt) undgås, da det vil påvirke de rekreative kvaliteter på Øresundskysten.

Sejlads og rekreation

Både erhvervsmæssig og rekreativ sejlads vil kunne blive påvirket, dels midlertidigt i anlægsfasen for flere projekter, dels varigt ved etablering af cykelforbindelser, ved valg af metro på højbane og eventuelt i samspil med en fremtidig stormflodsport i Kronløbet. De midlertidige konsekvenser for den erhvervsmæssige sejlads ved anlæg af Østlig Ringvej, synes umiddelbart af et omfang, der kan håndteres, og der vil være fokus på dette såvel som på virkningerne for rekreativ sejlads i vurderingen af Østlig Ringvej.

Kommunen finder adgangen til byens havne meget væsentlig og vil gerne medvirke til, at de konkrete varige virkninger af nye anlæg følges i en dialog med de berørte brugere og begrænses så meget som muligt. Hertil hører også, at kommunen gerne vil medvirke til at afsøge og understøtte nye muligheder for rekreativ sejlads og faciliteter som led i byudviklingen.

Overordnet vejbetjening - Østlig Ringvej

Indledningsvis kan der henvises til det høringssvar til idefasehøring om miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej, som kommunen har sendt til Sund & Bælt (høringssvaret er vedlagt som bilag).

Københavns Kommune lægger vægt på, at Østlig Ringvej vil reducere den gennemkørende og unødvendige trafik i byen. Den strategiske miljøvurdering underbygger, at det har stor betydning, at alle tilslutningsanlæg etableres, og at der ikke sker en etapedeling, da dette vil have negative trafikale konsekvenser for såvel bestående som nye bydele. Det er væsentligt at se vejtrafikken som et samlet hele og sikre, at trafikken ledes ad veje, der er egnet til at afvikle den.

Det er også vigtigt, at tilslutningsanlæggenes placering og udformning tilpasses en række hensyn. Det gælder i forhold til at minimere gener (støj, luftpåvirkning) og sikre en god lokal trafikafvikling. Byudvikling skal prioriteres, særligt i områder nær metrostationer. Områder med særlige bymæssige eller rekreative kvaliteter skal holdes fri af tilslutningsanlæg, og tilslutningsanlæg må ikke afskære adgange til disse områder.

Den strategiske miljøvurdering peger på, at en etablering af Østlig Ringvej som sænketunnel kan have betydelige miljømæssige fordele. Men der skal være særligt fokus på de udfordringer, der knytter sig til at etablere anlægget i havet. En sænketunnel vil påvirke havbund, vandmiljø mv., og her er det afgørende, at påvirkningerne bliver så begrænsede og kortvarige som muligt, og at der efterfølgende sikres en effektiv re- og eventuel nyetablering af levesteder på havbunden. Se endvidere

samlede bemærkninger vedrørende havmiljø, vandkvalitet og badevand ovenfor.

Metrobetjening af byen

Den strategiske miljøvurdering underbygger, at det vil være en fordel for byen som helhed at arbejde videre med en metrolinjeføring, der løser de fremtidige kapacitetsproblemer i havnesnittet. Københavns Kommune ser her M5 Øst som det rigtige valg og er tilfreds med, at Transportministeriet har valgt at supplere den offentliggjorte strategiske miljøvurdering med et tillæg, der bl.a. belyser en sydligere linjeføring på Amager (via Islands Brygge til Lergravsparken), der vil kunne give ny betjening af flere eksisterende bydele og skabe bedre skiftemuligheder, hvilket øger robustheden i systemet. Anlægsfasen for en metro vil have mærkbare miljøvirkninger, som modsvares af de største mulige fordele ved anlægget i drift.

I første omgang arbejdes der videre med en miljøkonsekvensvurdering af etaper af en M5 (jf. den gennemførte idéfasehøring). Københavns Kommune ønsker på sigt, at en M5 Øst videreføres til bl.a. Rigshospitalet, og derved også forbindes yderligere med det bestående metronet, således som det også er belyst i den strategiske miljøvurdering.

Den strategiske miljøvurdering vurderer både en tunnelløsning og en højbane gennem de bestående dele af Østhavnen. En højbane vil have varige virkninger for sine omgivelser og påvirke både eksisterende forhold i lystbådehavnen og bebyggelsen Margretheholm og mulighederne for ny byudvikling. Københavns Kommune finder det væsentligt at vurdere valget af højbane eller tunnelløsning for metroen ud fra en helhedsbetragtning af alle konsekvenser for eksisterende aktiviteter og for fremtidig byudvikling, når metroen skal realiseres i dette område.

Lokal cykel- og vejinfrastruktur

Allerede i dag oplever bløde trafikanter problemer med trafiksikkerhed på Refshalevej syd for Refshaleøen. En stor begrænsning for sikring af trafiksikkerheden på Refshalevej er den fortidsmindebeskyttelse, der gælder for Christianshavns Vold, herunder Quinti Lynette Batteri. Den har indtil videre afskåret kommunen fra at sikre ordentlige forhold for de bløde trafikanter og rimelig kapacitet, herunder for den kollektive trafik (to busser kan ikke passere hinanden).

Den strategiske miljøvurdering skitserer flere muligheder til en fremtidig vejbetjening af Refshaleøen og Lynetteholm, der kan forbedre både kapacitet og sikkerhed. Som det fremgår af den strategiske miljøvurdering (baseret på data fra forundersøgelse af Østlig Ringvej) vil trafikken stige markant selv med en begrænset byudvikling inden Østlig Ringvej. Også på lang sigt med den fulde udbygning af Østlig Ringvej vil de forventede trafikmængder, som følge af områdets udvikling, væsentligt overstige, hvad de eksisterende vejforbindelser i området kan håndtere. Københavns Kommune ønsker derfor, at det samtidig med miljøkonsekvensvurderingen af Østlig Ringvej bliver undersøgt, hvad de trafikale effekter vil være i lokalområdet og mellem Refshaleøen/Østhavnen og det øvrige Amager. Der er behov for at undersøge, hvilke ændringer der er nødvendige, for at området kan håndtere den forventede trafik, både på kort og længere sigt.

Københavns Kommune ønsker, at der skabes det fornødne grundlag for at forbedre den eksisterende, utilstrækkelige vejforbindelse med sikkerhedsmæssigt forsvarlig plads til cyklister og gående samt kapacitet til lokaltrafikken, herunder busbetjening. Københavns Kommune ser dette som den rigtige løsning for at tilgodese navnlig de bløde trafikanter, der må forventes at benytte denne forbindelse i stadig større antal. En sådan forbedring vil kræve, at den eksisterende fortidsmindebeskyttelse kan tilpasses, så der bliver mere plads.

I den strategiske miljøvurdering lægges til grund, at området og forbindelserne til og fra Østhavnen skal udbygges med cykelinfrastruktur af høj kvalitet. For så vidt angår denne øvrige cykelinfrastruktur peger den strategiske miljøvurdering kun på væsentlige påvirkninger, hvor der skal skabes forbindelser over vand. Københavns Kommune har med en foranalyse af en broforbindelse over den nordlige del af Inderhavnen taget hul på at belyse denne mulighed og de udfordringer, som den rummer i forhold til at forbinde Østhavnen med Indre By. Dette arbejde vil fortsætte samtidig med, at cykelinfrastruktur skal analyseres og udvikles med forbindelser til Amager og Christianshavn.

Samspil mellem infrastrukturprojekter

Den strategiske miljøvurdering tydeliggør de udfordringer, som en samtidig realisering af flere store infrastrukturanlæg samt andre projekter kan give. Det gælder både den konkrete fysiske plads til anlæggene, byggepladser, adgangsveje, og i forhold til råstoffer, transportkapacitet etc.

Københavns Kommune finder, at der også er behov for at understrege, at der er store fordele for både den eksisterende by og nye byudviklingsområder ved at sikre infrastruktur til alle mobilitetsformer på én gang og dermed undgå en meget langstrakt eller etapeopdelt anlægsperiode.

Etableringen af Østlig Ringvej som en sænketunnel med fabrikation af elementer udenfor anlægsområdet og transport ad søvejen snarere end gennem byen betyder også en væsentlig aflastning for omgivelserne. Københavns Kommune finder derfor, at fordelene ved samtidig udførelse af infrastrukturen opvejer udfordringerne.

Det vil kræve en særlig koordineret indsats at planlægge, miljøvurdere og anlægge to store projekter på en gang. Det er positivt, at de involverede selskaber og myndigheder for metro og Østlig Ringvej har været inddraget i den strategiske miljøvurdering og også i denne sammenhæng har fået indsigt i de samlede udfordringer.

Københavns Kommune ser som myndighed for miljøkonsekvensvurdering af metro og som berørt myndighed i øvrigt frem til at medvirke til en tæt koordinering af de store projekter. De konkrete udfordringer, som samtidigt råstoffebehov mv., vil være en yderligere tilskyndelse til ressourcebevidsthed og til at søge fælles løsninger.

Arealhensyn på Prøvestenen

Københavns Kommune finder det meget væsentligt, at Østlig Ringvejs tilslutningsanlæg ved Prøvestenen etableres, derved sikres den størst mulige aflastning af byen for biltrafik, en god betjening af både Østhavnen og eksisterende byområder på Amager samt en reduktion af lokale trafik på det nordøstlige Amager. Kommunen vurderer også, at placeringen af kontrol- og vedligeholdelsescentret for metrolinjen bedst kan placeres her, hvor omgivelserne ikke har en miljøfølsom anvendelse. Københavns Kommune anerkender dog også fuldt ud, at Prøvestenen udfylder en meget væsentlig rolle som modtagehavn for hovedstadsområdet forsyning med såvel energi som en række råstoffer, og at området derudover i fremtiden har betydning for en bæredygtig omstilling på såvel energi- som råstofområdet. Det er derfor afgørende at se på gode helheds løsninger, der er integrerede og pladsmæssigt optimerede.

Etableringen af tilslutningsanlægget til Østlig Ringvej ventes at skulle ske i form af en mindre udvidelse af Prøvestenen. Det er vurderingen, at dette på grund af strømforholdene kan ske uden negative konsekvenser for vandbevægelserne i Øresund. Københavns Kommune finder det vigtigt, at der opretholdes eller tilvejebringes arealer til de samfundsmæssigt vigtige funktioner, som området rummer.

Det er også vigtigt, at der i fremtiden er tilstrækkelige arealer til rekreation i tilknytning til vandet på den sydlige del af Prøvestenen, der er forberedt til en anvendelse som lystbådehavn mm. Kommunen vil opfordre til, at det undgås, at udformningen af opfyldning til tilslutningsanlægget til Østlig Ringvej medfører stillestående vand, tangophobning mv., der gør disse rekreative arealer mindre attraktive.

Fremtidig byudvikling

Det er vigtigt for Københavns Kommune at understrege, at den beskrevne og illustrerede byudvikling og byomdannelse er en foreløbig skitse, der alene hviler på de foreløbige forudsætninger om bebyggelsens omfang (beboere/arbejdspladser), der er anvendt i analyser mv. i det hidtidige arbejde med Østhavnen og Lynetteholm. Den strategiske miljøvurdering tager til efterretning og baserer sig på, at der bl.a. ikke er taget stilling til fremtiden for rensningsanlægget, idet denne beslutning ligger hos Biofos.

Miljøvurderingens konklusion om, at byudviklingen vil være en væsentlig visuel påvirkning af områderne, hviler på et foreløbigt grundlag og kan således ikke tage højde for byudviklingens faktiske karakter, der vil afhænge af den fremtidige planlægning.

Københavns Kommune ser frem til en grundig og bredt inddragende proces, der kan sikre, at byudviklingen bliver en positiv forandring båret af høj kvalitet, hensyn til miljø- og klimapåvirkninger, udnyttelse af eksisterende potentialer mv. Vurderingen af miljøpåvirkninger i den strategiske miljøvurdering kan bidrage til at kvalificere denne proces.

Regulering som udfordring for bymæssig sammenhæng

Den overordnede skitsering af byudvikling har ikke kunnet tage højde for den omfattende og komplicerede regulering, der i dag er gældende

på kryds og tværs af områderne i Østhavnen. Det gælder bl.a. arealer omfattet af beskyttelseslinjer omkring fortidsminder eller med begrænsninger på grund af beregningsregler for f.eks. lugt og støj.

For at kunne opnå den ovenfor beskrevne sammenhængende byudvikling af høj kvalitet ser Københavns Kommune behov for, at staten medvirker til en nytænkning af regler og deres anvendelse. Der må tages højde for, at f.eks. lugtgener kan reduceres over tid, at støjregulering bør tage udgangspunkt i den reelle støj (og ikke i ikke-udnyttede rammer i ældre tilladelser), og at fortidsminder kan indgå i og give kvalitet til en bymæssig sammenhæng, hvis man anlægger helhedsvurderinger på byudvikling og kulturarv i stedet for at anvende afstandsbestemmelser for fortidsminder restriktivt.

Transportministeriet
trm@trm.dk; arp@trm.dk

Hørings svar, strategisk miljøvurdering af udvikling af Østhavnen

Transportministeriet har sendt den strategiske miljøvurdering af udvikling af Østhavnen i høring med en frist den 9. januar 2023. Christianshavns Lokaludvalg takker for muligheden for at give sine synspunkter til kende og fremsender hermed sit høringssvar.

Indledende bemærkninger	1
Planen	3
Den strategiske miljøvurderings hovedresultater	3
Lokaludvalgets bemærkninger	4
1) Der bør snarest rådes bod på fraværet af en analyse af en stormflodsport.....	5
2) Tiltag til at reducere trafikken i centrum og på Christianshavn må besluttes	5
3) Sivetrafik via ØRs lynetteholmtilslutning til og fra centrum må undgås.....	6
4) Beboerne i Østhavnen må have bedre alternativer til bilen	6
5) Østhavnen skal være åben, blå og med plads til rekreative arealer	7
6) Almene boliger må prioriteres højt i udviklingen af Østhavnen	7
7) Ulemperne af Planen for byens beboere burde have været værdisat	8
8) Nulscenariet kunne være formuleret mere positivt	8
9) Jordtransporten gennem byen skal nedbringes	9
10) Staten må bidrage til østhavnsudbygningens finansiering	9
Lokaludvalgets konklusioner	9

Indledende bemærkninger

Christianshavns Lokaludvalg påskønner, at myndighederne er fremsynede og fremlægger planer for langsigtet byudvikling. Det gælder ikke mindst i en situation, hvor befolkningsprognoser i henhold til den strategiske miljøvurdering for Østhavnen (SMV) peger på, at der kommer 300.000 flere borgere på Sjælland frem til 2070, hvoraf en stor del skønnes at bosætte sig i København¹.

Lokaludvalget lægger vægt på, at byudvikling af Østhavnen sker på baggrund af gennearbejdede analyser, at sådanne analyser og deres forudsætninger er offentligt tilgængelige og at planlægning og gennemførelse af byudvikling sker med henblik på at fremme menneskers trivsel og uden en negativ påvirkning af natur, klima og miljø.

¹ Jf. <https://www.trm.dk/media/ldbhq0d/miljoevurdering-a.pdf>

De kommende års byudvikling i København må være socialt, økonomisk og miljømæssigt bæredygtig. Der må tilvejebringes boliger og arbejdspladser i et antal og i en balance, så boligprisudviklingen er acceptabel. Byens udfordringer ved stormflod må håndteres. Og der må skabes klima- og miljørigtige løsninger på byens betydelige trafikale udfordringer, bl.a. på Christianshavn.

I det følgende findes en sammenfatning af hovedresultater af den strategiske miljøvurdering, som Lokaludvalget hæfter sig ved, efterfulgt af Lokaludvalgets bemærkninger og konklusioner. Sidstnævnte er sammenfattet i nedenstående boks.

Christianshavns Lokaludvalgs holdning til SMV'en i få ord

Christianshavns Lokaludvalg ønsker at bevare eksisterende miljøer, fremme en begrønning og undgå en fortætning af Københavns tætby og særligt af Christianshavn. Vi ser nye boliger og erhvervsbyggerier i Østhavnen som et alternativ til en sådan fortætning og ønsker et sådant byudviklingsmønster afspejlet i kommende kommuneplaner. Lokaludvalget lægger vægt på at få løst metroens kapacitetsproblemer, forbedre metrobetjeningen af den eksisterende by og reducere byens gennemkørende biltrafik.

Med dette udgangspunkt, idet vi fremhæver usikkerheden i SMVens beregninger, og under en række væsentlige forudsætninger, anser Lokaludvalget det samlet for fornuftigt at gennemføre en byudvikling af Østhavnen.

De forudsætninger, som Lokaludvalget lægger til grund for sin samlede vurdering, er:

- a) Miljøvurdering og anlæg af en stormflodsport i Kronløbet må ske straks.
- b) Tiltag til dæmpning af trafikken gennem centrum må udvikles forud for og besluttet som del af en eventuel beslutning om Østlig Ringvej.
Gennemkørselsproblemet er undervurderet i SMVen.
- c) Det må forhindres, f.eks. med trafikøer, at en Østlig Ringvejs Lynetteholmtilslutning bliver terminal for sivetrafik til og fra centrum via Knippelsbro og Langebro. Særligt må der ske en beskyttelse af det nordlige Christianshavn.
- d) Der må hurtigt rettes op på, at cykelforbindelsen fra Lynetteholm/Refshaleøen til centrum er utilstrækkelig og – forekommer det - utilstrækkeligt gennemtænkt.
- e) Der må forud for en beslutning fremlægges alternativer for Østhavns bebyggelsestæthed og prioritering af grønne og blå områder, så borgerne får indsigt og valgmulighed.
- f) Andelen af almene boliger må maksimeres af hensyn til boligpriserne og en balanceret befolkningssammensætning.
- g) Den ensidige fokusering på en fortætning af Københavns Kommune, bl.a. med østhavnsudbygningen, bør erstattes af en "både-og"-udvikling, hvor der parallelt byudvikles stationsnært i regionens fingre.
- h) I relation til anlæg af Lynetteholm anser Lokaludvalget transport af al ny jord med lastbil over bl.a. Knippelsbro for unødigt hensynsløs over for Christianshavn.
Lokaludvalget ønsker beslutningen ændret.

Med sigte på at opnå en mere balanceret byudvikling i regionen opfordrer Lokaludvalget til en bedre koordinering af byudviklingen i hovedstadsregionen, f.eks.

gennem etablering af en organisatorisk enhed med dette formål og med deltagelse af relevante myndigheder.

Planen

Den strategiske miljøvurdering for Østhavnen vedrører et sæt af projekter betegnet ”Planen”. Planen omfatter byudviklingen af Lynetteholm, Refshaleøen, Qvintus og Kløverparken med boliger til 66.000 beboere og 54.000 nye arbejdspladser. Endvidere et sæt af infrastrukturinvesteringer: en ringmetro M5, en Østlig Ringvej (ØR), en nord-sydgående lokalvej i tre varianter samt cykelinfrastruktur på området og på tværs af havnesnittet.

For sættet af projekter – Planen – er gennemført en samfundsøkonomisk vurdering, herunder en miljøvurdering, i relation til trafikbelastning, CO₂-udledning, osv., både i anlægsfasen og når Planen er gennemført og ”i drift”.

Planen er sammenholdt med et nulscenarie. Nulscenariet er ikke en situation, hvor der ikke etableres flere boliger og arbejdspladser. Det anses nemlig for givet, at der vil være behov for boliger og arbejdspladser til 300.000 flere borgere på Sjælland frem til 2070. I Planen forudsættes 180.000 af disse at bosætte sig i Københavns Kommune (KK), svarende til en forøgelse med 28 pct. af KKs indbyggerantal. I nulscenariet, hvor Østhavnen ikke udbygges, er boliger og arbejdspladser til de 66.000 nye borgere placeret andetsteds og fortrinsvis i den øvrige del af KK og i den øvrige hovedstadsregion. Investeringer i infrastruktur – metro, veje, osv. – gennemføres ikke i nulscenariet. I stedet antages udviklingen at ske inden for nuværende rammer.

Lynetteholmhalvøen er under anlæg på baggrund af anlægsloven fra juni 2021. Perimeteren forventes færdig i løbet af 2023. I nulscenariet er det derfor antaget, at opfyldningen med overskudsjord færdiggøres og at halvøen henligger ubebygget, f.eks. som urørt natur. Anlægget af Lynetteholm indgår altså ikke som en del af den strategiske miljøvurdering.

Planen omfatter ikke en færdiggørelse af klimasikringen af København i form af etableringen af en stormflodsport i Kronløbet, altså en klimasikring ”mod nord”. De kumulative miljøvirkninger på Planen af installeringen af en port anses dog for indregnet.

Betydningen for Østhavnen af en opretholdelse eller en flytning af Biofos-rensningsanlægget på Refshaleøen er berørt. De kumulative miljøvirkninger af en flytning er indregnet. Da en flytning ikke er en forudsætning for udvikling af Østhavnen, indgår en flytning herunder omkostningerne herved ikke i Planen.

Den strategiske miljøvurderings hovedresultater

Den strategiske miljøvurdering peger på, at gennemførelsen af Planen kun har få virkninger på natur og omgivelser og at der findes kendte afværgeforanstaltninger. Den

mest markante indvirkning, som ikke kan afværges, er den visuelle virkning af nyt byggeri i horisonten øst for byen. Hertil kommer den varige påvirkning af Margretheholm Havn, som følger, hvis Refshalevej permanent erstattes eller suppleres af en nærtrafikvej hen over havnen (f.eks. den nyetablerede jordtransportvej), og hvis M5-metroen etableres som en højbane over havnen.

Analysen når det resultat, at der er en betydelig samfundsøkonomisk gevinst ved at gennemføre en tæt byudvikling som i Planen frem for en mere spredt byudvikling som i nulscenariet. De samlede samfundsøkonomiske fordele skønnes til 50 mia.kr. og udgifterne til 35 mia.kr. svarende til en nettogevinst på 15 mia.kr.² Hovedbidragene på gevinstsiden er værdien af grundsalg og trafikanternes tidsgevinster.

Der er forholdsvis få klimavirkninger af den store infrastruktur- og byudvikling. Det er der to hovedårsager til: 1) borgerne i Planen forventes at bo på færre kvadratmeter og dermed med en mindre CO₂-belastning til boligernes anlæg og opvarmning, fordi de i højere grad end i nulscenariet bor i etageejendomme og, 2) som beboere i en tætby ventes borgerne at have mindre bilrådighed, i højere grad at bruge kollektiv transport og at pendle kortere afstande end i nulscenariet.

Udviklingen i boligpriserne er undersøgt. Resultatet er, at der skønnes en mindre prisstigning i det centrale København på 3-4 pct. i 2050-70 relativt til nulscenariet³. Målt i forhold til en situation, hvor de nye boliger (og de nye arbejdspladser) ikke etableres, hverken i Østhavnen eller i regionen som helhed som i nulscenariet, skønnes en prisstigning på 8-9 pct.

Planens indvirkning på biltrafikken, herunder etableringen af Østlig Ringvej, er særskilt belyst. Der er samlet set en svag stigning i trafikken i KK fremkaldt af den nye vej. Når der ses bort ØR, er der imidlertid et fald i KK, særligt i havnesnittet, herunder over Knippelsbro og Langebro.

SMVen indeholder ikke overvejelser om Planens finansiering.

Lokaludvalgets bemærkninger

Christianshavns Lokaludvalg anerkender værdien af at gennemføre en analyse af, om der skal foretages en fortætning af Københavns Kommune (KK) gennem udbygningen af Østhavnen med tilhørende trafikinfrastruktur eller, om man skal stræbe efter en mere spredt byudvikling i hovedstadsområdet.

² Transportministeriet, KK, mv.: Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen, 09/2022.

³ Transportministeriet har oplyst, at boligprisudviklingen et resultat af modsatte effekter. For det første en negativ påvirkning fra opførelsen af flere boliger, idet et øget udbud af boliger får boligprisen til at falde. For det andet en positiv udvikling fra tilkomsten af flere arbejdspladser. Samlingen af mange arbejdspladser på et lille areal får produktiviteten til at stige ("byeffekten"). Det øger betalingsdygtigheden hos arbejdstagerne og får boligpriser til at stige.

Lokaludvalget er generelt positiv over for, 1) at Planen skaber bo-, beskæftigelses- og mobilitetsmuligheder for en del af den forventede befolkningstilvækst, 2) at en ny metroring vil afhjælpe det forventede kapacitetsproblem i havnesnittet og forbedre metrobetjeningen i den eksisterende by, herunder på Christianshavn, og 3) at der med Østlig Ringvej skabes mulighed for at aflaste centrum, herunder Christianshavn, for biltrafik.

Lokaludvalget finder imidlertid, at ulemperne ved Planen undervurderes, og omvendt, at de overvurderes ved nulscenariet, jf. det følgende.

Lokaludvalget finder også, at der er lagt for lidt vægt på usikkerhederne i analysen. Et eksempel er antagelsen om, at yderligere 180.000 borgere vil ønske at bosætte sig i KK frem til 2070. Udsvingene i KKs befolkningstal i de seneste 50 år peger på stor usikkerhed om udviklingen på lang sigt.

1) Der bør snarest rådes bod på fraværet af en analyse af en stormflodspor

Lokaludvalget konstaterer, at etableringen af en stormflodspor ("dokport") i Kronløbet ikke er en del af Planen og derfor ikke indgår i miljøvurderingen.

I maj 2022 besluttede partierne bag Lynetteholmloven, at undersøgelserne af en stormflodspor skulle fremrykkes. Porten er en nødvendig del af klimasikringen mod nord af København. I lyset af, at en klimasikring var et af de fire oprindelige formål med Lynetteholm, er Lokaludvalget uforstående over for, at det ikke er muligt at forholde sig til portprojektet som led i SMVen.

Lokaludvalget lægger afgørende vægt på, at der hurtigst muligt sker fremskridt i arbejdet med en stormflodspor. Det indebærer, at der må gennemføres VVM-høring og anlæg af porten, så den kan ibrugtages straks efter, at Lynetteholms nordvestlige perimenter er klar.

2) Tiltag til at reducere trafikken i centrum og på Christianshavn må besluttes

Virkningerne af Østlig Ringvej (og M5) på biltrafikken er beregnet med udgangspunkt i en antagelse om konstant bilrådighed i den periode, som beregningerne vedrører. Bilrådigheden i Østhavnen antages at udvikle sig som i brokvartererne.

I perioden 2018-2022 steg bilrådigheden i KK og regionen uden for KK med henholdsvis 1,5 og 2,5 pct. årligt. SMVen indeholder ikke overvejelser om, hvordan denne trend skal ændres, og Borgerrepræsentationen har endnu ikke vedtaget initiativer, der kan sandsynliggøre, at den skulle indtræffe.

Hvis bilrådigheden og dermed antallet af kørte kilometer i bil bliver større end antaget, kan det forventes, at kapacitetsloftet i ØR overskrides og at bilisterne som supplement til ØR bruger ruten gennem centrum til transit. I givet fald vil det centrale formål med ØR om at reducere trafikken gennem centrum kun i ringe grad eller slet ikke kunne opfyldes.

Lokaludvalget finder det afgørende, at det bliver en integreret del af analysen af ØR, senest i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af ringvejen, udtrykkeligt at belyse

de tiltag, der vil være nødvendige for gennemgribende at reducere trafikken i centrum og på Christianshavn på alle tider af døgnet. Lokaludvalget finder derfor behov for, at der regnes på virkningerne af fysiske trafikdæmpende foranstaltninger (vejindsnævringer, vejlukninger, etc.), som indgik i ØR-beregningerne i 2020.

Endvidere finder Lokaludvalget, at KK må færdiggøre og med staten og kommunerne drøfte sit forslag til et kørselsafgiftssystem for hovedstaden. En kørselsafgift vil have god sammenhæng med, at en stor del af de samfundsøkonomiske gevinster ved Planen er tidsbesparelser for bilister.

Lokaludvalget ønsker, at beslutning om sådanne tiltag bliver en integreret del af en eventuel beslutning om en Østlig Ringvej. Lokaludvalget henholder sig i den forbindelse til den politiske aftale i KK om trafiksanering i relation til Østlig Ringvej⁴.

3) Sivetrafik via ØRs lynetteholmtilslutning til og fra centrum må undgås

Et særligt problem, som berører det nordlige Christianshavn, er vejforbindelserne til nærtrafik mellem Østlig Ringvejs tilslutningsanlæg på Lynetteholm og tilkoblingerne til vejnettet mod syd ved Prags Boulevard-Vermlandsgade-Torvegade. Alle trafikmodelberegninger viser en meget betydelig gennemkørende trafik på denne strækning, hvis der ikke træffes modforholdsregler.

Lokaludvalget finder som en selvfølge, at en beslutning om anlæg af ØR også må indebære etableringen af et tilslutningsanlæg ved Prøvestenen. Den varige forbindelse fra ØR til Københavns centrum sydfra bør gå via dette anlæg og Prags Boulevard, så til- og frakørsel til ØR over jorden gøres kortest muligt. Vejnettet nord for Prags Boulevard bør indrettes med dette sigte.

Lokaludvalget finder, at kun de to østligste af de tre varianter af nærtrafikvejen forbi Margretheholm bør komme på tale, mens den tredje, Refshalevej-linjeføringen, er uegnet og bør udelukkes. Allerede nu bør området ved bebyggelsen Udsigten og det nordlige Christianshavn beskyttes mod gennemkørende trafik med trafikøer. En sådan beskyttelse vil blive yderligere vigtig, hvis det skulle blive besluttet at åbne 1. etape af ØR for almindelige trafik med lynetteholmtilslutningen som den sydligste terminal, altså før prøvestenstilslutningens færdiggørelse.

4) Beboerne i Østhavnen må have bedre alternativer til bilen

Østhavnen indgår i den samfundsøkonomiske beregning som om den kan sammenlignes med et brokvarter, måske Nørrebro. Der antages således en lav bilrådighed svarende til i brokvartererne.

Østhavnen kan imidlertid ikke sammenlignes med brokvartererne i trafikal henseende. Snarere som en ny Nordhavn eller endog en ny Ørestad Syd. Der er dårlig cykelforbindelse til bycenteret. Der er en begrænset kollektiv transportdækning med en

⁴ I tillægsaftalen om Lynetteholm til KK-budgetaftalen 2021 hedder det: "Parterne noterer sig, at Østlig Ringvej reducerer trafikken i den eksisterende by og er enige om at flytte yderligere trafik ud i Østlig Ringvej, herunder særligt tung trafik, ved hjælp af trafiksanering".

enkelt nord-sydgående metroforbindelse med lang rejsetid til det øvrige banenet. Omvendt vil en Østlig Ringvej give let biladgang til Østhavnen.

Cykelforbindelserne på tværs af havnen er da også forudsat udbygget. Men udbygningen er vanskelig. Broer kan skæmme havnerummet og genere skibstrafikken. Tunneller skaber hældninger på cykelstien, kræver foranstaltninger mod utryghed og er i øvrigt bekostelige.

Derfor er der et særligt et behov for at arbejde med cykelbetjeningen af det nye byudviklingsområde, så man ikke får endnu en kilde til for meget biltrafik i tætbyen. Havnebussernes fremtidige rolle bør også belyses. Lokaludvalget ønsker, at dette arbejde fremmes.

5) Østhavnen skal være åben, blå og med plads til rekreative arealer

Planen er afgrænset, så den omfatter etableringen af boliger til 66.000 beboere og 54.000 arbejdspladser i østhavnsområdet. Der er ikke redegjort for, hvordan disse tal er fremkommet og for den bebyggelsestæthed, det indebærer.

Lokaludvalget ønsker en grøn, blå og åben by. Gerne med fortættede områder. Men med plads til de faciliteter til sport og rekreation, som man har "glemt" i flere andre byudviklingsområder. Lokaludvalget ønsker at fremhæve kystlinjens "fligede" karakter og de kanal- og bugtmiljøer, som eksisterer andre steder i havneområdet. Lokaludvalget lægger vægt på, at disse elementer også kommer til at indgå i byudvikling af Østhavnen. Behovet for at anlægge byggepladsdæmninger mv. anerkendes, men anlæggene må modificeres eller fjernes efter brug, så området egner sig til byliv og ikke permanent vil fremstå som en byggeplads.

I den sammenhæng finder Lokaludvalget, at der må foretages en gennembrydning fra Margretheholm Havn til Krudtløbsgraven og sikring af denne med en stormflodsport. Margretheholm Havns rekreative værdi kan og bør udvikles.

Lokaludvalget er opmærksom på, at disse landskabselementer kan være fordyrende, men påpeger, at de omvendt også forøger værdien af området som bolig- og erhvervsareal.

Lokaludvalget ønsker, at beslutningen om tæthedsgrad, mv., i en ny Østhavn bliver en del af den offentlige debat. Lokaludvalget foreslår, at der i det videre arbejde fremlægges forskellige scenarier af tæthed, mv., og at borgernes synspunkter inddrages ved kommende beslutninger.

6) Almene boliger må prioriteres højt i udviklingen af Østhavnen

Østhavnsudbygningens dæmpende virkning på boligprisniveauet i det centrale København er i henhold til SMVen på 3-4 pct. frem til 2050-70. Den må skønnes at være inden for usikkerheden i beregningerne. Mulighederne for at begrænse boligprisudviklingen gennem merbyggeri er altså meget begrænset. I lyset heraf er almene boliger den eneste garanti for prismæssigt overkommelige bomuligheder.

Lokaludvalget ønsker diversificerede boligmiljøer med fællesskab og en bydel for alle københavnere. Det øger betydningen af almene boliger som led i østhavnsudviklingen. Kommunen har aftalt med staten, at op til 40 pct. af boligerne på By og Havns arealer kan etableres som almene. For øvrige byudviklingsområder kan andelen være 25 pct. Lokaludvalget ønsker, at de lovgivningsmæssige rammer for en høj almen andel udnyttes fuldt ud i Østhavnen.

Lokaludvalget noterer sig i øvrigt SMVens resultat, at det ikke er afgørende for boligprisudviklingen i KK, at nye boliger bygges i KK, f.eks. i Østhavnen, frem for mere spredt i regionen som i nulscenariet. Flere boliger i omegnen vil altså også bidrage til dæmpede boligpriser i KK.

7) Ulemperne af Planen for byens beboere burde have været værdisat

Lokaludvalget finder det påfaldende, at der ikke gøres forsøg på at vurdere de samfundsøkonomiske fordele og ulemper for de nuværende og fremtidige beboere i den eksisterende by af tilkomsten af mange nye beboere, arbejdspladser, osv., i Østhavnen.

Mange effekter kunne og burde værdisættes. Det gælder f.eks. tabet af udsyn fra byen mod øst, tabet af 2,8 km² jomfruelig natur på Lynetteholm, tabet af de rekreative områder syd herfor, tabet af miljøet på Refshaleøen samt tabet ved muligheden for øget trængsel i Københavns centrum, fordi flere skal deles om faciliteterne, f.eks. gaderum (parkeringspladser!) og kulturelle institutioner. Fraværet af en værdisætning af disse effekter medfører, at østhavnsudbygningen fremstår for positivt.

Lokaludvalget erkender, at beregninger af sådanne værditab er komplekse og erkender også, at der kan være positive effekter af en større og mere broget by. Fraværet af et forsøg på en værdisætning er dog en alvorlig mangel.

8) Nulscenariet kunne være formuleret mere positivt

Lokaludvalget anerkender, at nulscenariet er en skitse og at det på nogle punkter (f.eks. fraværet af udgifter til ny trafikinfrastruktur) er tegnet positivt. Overordnet er det dog Lokaludvalgets opfattelse, at der kunne formuleres et alternativ til Østhavnen, som tog sig langt bedre ud end nulscenariet. F.eks. ville klimabelastningen fra både trafik og boligbenyttelse og trængselsbelastningen fra biltrafik kunne reduceres, hvis nye boliger anlagdes stationsnært i etageejendomme og fik en mindre størrelse.

Gennemførelsen af et sådant alternativt scenarie forudsætter mange kommuners medvirken. Lokaludvalget bemærker dog også, at der mange steder netop planlægges i den retning, fordi også omegnskommunerne har klima højt på dagsordenen (jf. f.eks. udbygningsplanerne langs den nye letbane i Ring 3).

Fraværet af en værdisætning af en række ulemper ved Planen (pkt. 7) og mulighederne for at formulere et mere positivt nulscenarie (dette pkt.) peger i forening på, at nulscenariet er relativt mere fordelagtigt, end SMVen lægger op til.

9) Jordtransporten gennem byen skal nedbringes

Lokaludvalget ønsker at benytte denne SMV-høring til endnu engang at gøre opmærksom på, at beslutningen om at transportere al nyopgravet jord til brug for anlæg af Lynetteholm gennem centrum er uacceptabel. Lokaludvalget har spurgt utallige gange, men ikke fået nogen begrundelse for, hvorfor jord fra den nordlige del af København ikke kan udskibes fra Nordhavnen, hvilket ville spare ca. 1 mio. lastvognskilometer gennem byen om året.

Beslutningen er et eksempel på, at et folketings- og borgerrepræsentationsflertal unødvendigt skaber vrede om Lynetteholm. Lokaludvalget vil virke for at få omgjort den, indtil det er sket.

10) Staten må bidrage til østhavnsudbygningens finansiering

Den strategiske miljøvurdering fokuserer på den samfundsøkonomiske vurdering af Planen og alternativer hertil, men finansiering af østhavnsudbygningen er ikke behandlet.

Det ligger klart, at der er et væsentligt udækket finansieringsbehov. Metroring og Østlig Ringvej er projekter, som skønnes til i alt 40-50 mia.kr. Der er også udgifter til nærtrafikinfrastruktur og øvrig byggemodning, mv. Heroverfor står, at byggeretten på Lynetteholm, som udgør langt størstedelen af det offentligt ejede areal i Østhavnen, blev anslået til ca. 17 mia.kr. i 2020. Mindre indtægtsposter er f.eks. indtægter fra metrodrift og indtægter fra eventuelle kørselsafgifter.

I lyset heraf finder Lokaludvalget, at staten må tegne sig for et væsentligt bidrag og langt mere end sin andel af værdien af Lynetteholm. Staten må ikke blot stå for den fulde finansiering af Østlig Ringvej, men også for en væsentlig del af finansieringen af metroringen. Det svarer til, hvordan trafikinfrastrukturinvesteringer håndteres i det øvrige land. Øvrige grundejere i Østhavnen må også inddrages i maksimalt omfang.

Lokaludvalgets konklusioner

Christianshavns Lokaludvalg er positiv over for, at der tænkes langsigtet om udviklingen af København. Lokaludvalget ser den strategiske miljøvurdering som et udtryk herfor.

Lokaludvalget er uforstående over for, at spørgsmålet om en miljøvurdering af en stormflodsport i Kronløbet ikke indgår i SMVen i betragtning af, at klimasikring er et af Lynetteholms formål. Lokaludvalget ønsker processen fremskyndet, så stormflodsporten kan ibrugtages hurtigst muligt.

Lokaludvalget anerkender, at der er behov for at forberede sig på en stor befolkningstilvækst på Sjælland, og at det vil være fornuftigt at skabe plads til en del af denne tilvækst i Østhavnen.

Lokaludvalgets holdning til østhavnsudviklingen afspejler et ønske om at bevare gamle bymiljøer og skabe plads til mere grønt i den eksisterende tætby frem for at fortætte

denne del af byen. En byudvikling på delvis nyt land i Østhavnen kan og bør erstatte en sådan fortætning. Lokaludvalget lægger især vægt på at undgå yderligere fortætning af Københavns tætby og særligt Christianshavn. Disse sammenhænge bør afspejles i de kommende tiårs kommuneplaner.

Lokaludvalget er kritisk over for, at der ikke i SMVen er overvejelser om bebyggelsestæthed i den nye Østhavn. Lokaludvalget anser det endvidere for vigtigt, at der sikres plads til natur, kanalmiljøer og faciliteter til rekreation og sport. I næste fase må der efter Lokaludvalgets opfattelse gives offentligheden mulighed for at tage stilling til forskellige grader af tæthed, ligesom prioriteringen af de øvrige nævnte formål bør drøftes offentligt. Lovgivningens muligheder for at bygge almene boliger må udnyttes fuldt ud, så Østhavnen får en bred befolknings sammensætning.

Christianshavns Lokaludvalg er positiv over for planerne om en ny metroring M5, som udover at betjene Østhavnen kan afhjælpe kapacitetsproblemerne i havnesnittet og forbedre metrobetjeningen i byen som helhed. Lokaludvalget lægger vægt på, at lokalvejnettet på Lynetteholm og Refshaleøen indrettes med trafikøer eller lignende, så det nordlige Christianshavn beskyttes mod mertrafik. Ligeledes må der ske en opprioritering af arbejdet med cykelinfrastruktur, så der hurtigt fremlægges løsningsforslag især på de vanskelige forbindelser på tværs af havnen.

Forudsat, at det væsentlige formål med Østlig Ringvej om at begrænse biltrafikken i centrum realiseres, kan Lokaludvalget tilslutte sig anlægget af en sådan ringvej, der leder gennemkørende trafik øst om byen. I SMVen undervurderes udfordringen med at begrænse trafikken gennem centrum på grund af urealistiske antagelser. Lokaludvalget ønsker, at der hurtigt fremlægges en plan for en fysisk og/eller kørselsafgiftsbaseret trafikbegrænsning i centrum. En sådan plans realisering må være en integreret del af en eventuel beslutning om ringvejen, jf. også KK-budgetaftalen herom.

Det opstillede nulscenarium med boligudbygning i regionen er urealistisk negativt i henseende til klima- og trafikeffekter. Mulighederne for en fornuftig, stationsnær byudvikling langs regionens fingre er bedre, end man lægger til grund. Kollektive trafik anlæg, f.eks. letbaner og BTR-buslinjer, kan understøtte en sådan udvikling.

Omvendt undervurderes ulemperne ved en kraftig byfortætning af Københavns Kommune. I henseende til trængsels- og støjgener, i henseende til træk på fælles ressourcer som byrum og bynatur, i henseende til tab af udkig til havet ved bebyggelsen af Lynetteholm, osv.

Hertil kommer, at man udmærket, som beregningerne viser, kan dæmpe boligpriserne i København også ved at bygge i omegnen af København. Boligmarkederne hænger sammen.

Samlet set finder Christianshavns Lokaludvalg, at en fremtidig befolkningstilvækst på Sjælland ikke skal håndteres med et "enten-eller": Enten byudvikling fokuseret i Københavns Kommune, som Planen lægger op til, eller byudvikling stationsnært, men

fordelt i regionen. Lokaludvalget går ind for et ”både-og”. Herunder at en væsentlig del af byudviklingen lægges uden for kommunen.

I den forbindelse opfordrer Lokaludvalget til, at staten og Københavns Kommune sætter sig i spidsen for et samarbejde med omegnskommunerne om en samordnet planlægning for hovedstadsregionen. En sådan planlægning kan f.eks. varetages af en organisatorisk enhed, som med inddragelse af relevante myndigheder beskæftiger sig med regionens sammenflettede udfordringer, hvad angår byudvikling, infrastrukturudbygning, fordeling af bosætning for den forventede demografiske udvikling, forøgede trafikmængder og trængsel, klima- og miljøpåvirkning m.v.

Christianshavns Lokaludvalg takker for muligheden for at afgive dette høringssvar og lægger vægt på, at der i det videre arbejde med opfølgning på den strategiske miljøvurdering tages højde for Lokaludvalgets kommentarer.

Med venlig hilsen,

Asbjørn Kaasgaard,
Christianshavns Lokaludvalg

Kopi sendt til Københavns Borgerrepræsentation



Transportministeriet
Departementet
Att. Anders Petersen
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

**Center for Plan, Teknik og
Erhverv**

2791 Dragør

Tlf.: 32 89 01 00

www.dragoer.dk

Høring over strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

Dragør Kommune har den 22. august 2022 modtaget anmodning om udtalelse til Transportministeriets strategiske miljøvurdering af plan for udvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholmen, med svarfrist den 9. januar 2023.

19. december 2022

Jr.nr. 22/7878

Ref. cecilo

Dragør Kommune anerkender miljøvurderingens konklusioner om, at etableringen af et veludviklet transportsystem kan få en positiv effekt ved, at en ny Østlig Ringvej vil aflaste trafikudviklingen på Øresunds- og Amagermotorvejen.

Dragør Kommune er samtidigt opmærksom på påvirkningen af Øresund og Køge Bugt ved eventuelle afledte effekter fra udvikling af Østhavnen, fx fra eventuel klapning af materiale og midlertidig påvirkning af havmiljøet under anlægsfasen af Østlig Ringvej samt af en eventuel placering af BIOFOS i Hvidovre kommune.

På den baggrund ser Dragør Kommune frem til en udvidelse af infrastrukturen i og omkring København.



Transportministeriet

Dato: 20.12.2022
Sagsnr. EMN-2022-08083

Høring over strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

Hermed sendes Gentofte Kommunes bemærkninger til Transportministeriets høring i forbindelse med *Strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm*.

Det oplyses, at baggrunden for den omhandlede plan er Københavns Kommunes og regeringens principaftale fra 2018 om anlæg af Lynetteholm og efterfølgende politisk besluttede ændringer af Lynetteholms placering og størrelse med dertilhørende kystlandskab samt de gennemførte forundersøgelser af Østlig Ringvej og metrobetjening af Lynetteholm.

Planen indeholder en overordnet skitse af de forskellige elementer til udvikling og infrastrukturbetjening af Østhavnen i Københavns Kommune, herunder Lynetteholm.

Det anføres, at elementerne i den samlede byudviklings- og infrastrukturplan, som er genstand for strategisk miljøvurdering, omfatter følgende: 1.Byudvikling, 2.Østlig Ringvej, 3.Metro, 4.Cykelinfrastruktur, 5.Supplerende vejbetjening.

Det anføres endvidere, at planen udmønter den videre proces, som blev politisk besluttet i juli 2021, at elementerne i planen svarer til de forudsætninger og antagelser, der ligger i principaftalen samt diverse forundersøgelser, samt at datagrundlaget til brug for miljøundersøgelsen overvejende baseres herpå.

Gentofte Kommune skal indledningsvist gøre gældende, at den af Københavns Kommune og regeringen besluttede udvikling af en hel ny bydel i Øresund ud for Københavns Havn med op til 66.000 indbyggere og 54.000 arbejdspladser og den her til hørende plan om etablering af Østlig Ringvej, der vil blive koblet på Helsingørmotorvejen, vil få store konsekvenser for borgerne i Gentofte Kommune.

Gentofte Kommune finder af den grund, at der ved alle planer og projektforslag med ledsagende miljøvurderinger, herunder VVM redegørelser, skal foretages undersøgelser og analyser, som belyser konsekvenserne for områder og borgere i Gentofte Kommune i samme udstrækning og på samme niveau, som konsekvenserne belyses for områder og borgere i Københavns Kommune.



I vedlagte brev af 13. december 2021 fra Gentofte Kommune til Transportministeriet i forbindelse med høring om udkast til afgrænsningsnotat til brug for en strategisk miljøvurdering beskrives Gentoftes krav til indholdet af miljøvurderingen.

Gentofte Kommune finder ikke, at de fremsatte krav til indholdet af miljøvurderingen er imødekommet i det fremsendte høringsmateriale, hvilket er stærkt beklageligt og uacceptabelt. I det store hele omhandler den strategiske miljøvurdering kun mulige konsekvenser på forhold i Københavns Kommune.

Gentofte Kommunes bemærkninger omfattede følgende krav til indholdet af miljøvurderingen:

- *Hvordan vil det påvirke Gentofte kommunes borgere og handelsliv, hvis der opføres omkring 5,2 mio. etagemeter til bolig- og erhvervs formål i et område syd for Gentofte Kommune, hvor der tillige er igangsat en større byudvikling i Nordhavnsområdet.*
- *Hvordan de fremtidige infrastruktur anlæg og den senere drift forventes at belaste vejnettet i Gentofte kommune. Konsekvenserne for Gentofte kommunes vejnet ønskes belyst.*
- *Ligeledes findes det nødvendigt, at der udarbejdes trafikmodelberegninger, som indeholder vejnettet i Gentofte Kommune.*
- *Der ønskes redegjort for påvirkninger i Gentofte Komme af grundvandssænkninger og reinfiltration og konsekvenserne heraf. Herunder mobilisering af jordforureninger som følge af grundvandssænkninger og reinfiltration.*
- *Der bør redegøres for, hvilken betydning og hvilke konsekvenser omlægning af spildevandsledninger ifm. projektet vil få, herunder ved fra- og tilkobling i anlægsfasen. Der bør redegøres for konsekvenserne, herunder for dyre- og plantelivet samt badevandskvaliteten ved overløb og udløb i havet, bl.a. ift. kysten ud for Gentofte Kommune.*
- *Gentofte Kommune skal henlede opmærksomheden på Novafos' og HOFORs kommende anlæg af skybrudstunnelen i forhold til kumulative effekter.*

Den strategiske miljøvurdering er en overordnede skitse, som hovedsagelig omhandler trafikale forhold i forbindelse med infrastrukturen. Det nævnes i miljørapporten, at planer for byudviklingen først vil komme senere.

Gentofte Kommune betragter de forskellige planer og projekter vedrørende Østhavnen, herunder Lynetteholm og Østlig Ringvej samt også Nordhavn, som et sammenhængende byudviklingsprojekt. Der skal derfor her i forbindelse med den aktuelle høring i det hele henvises til de vedlagte høringssvar af 2. oktober 2019 til *Forslag til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune* og høringssvar af 26. januar 2021 til daværende Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vedrørende *Miljøkonsekvensrapport-VVM for Lynetteholm* samt høringssvar af 23. februar 2021 til Transportministeriet vedrørende *Forslag til lov om anlæg af Lynetteholm*.



I forhold til den aktuelle høring har Gentofte Kommune, udover henvisninger til de tidligere høringssvar følgende bemærkninger.

Konsekvenser af ændringer i trafikale forhold

Det er i miljørapporten beskrevet, at strækningen Helsingørsmotorvejen, Nordhavnsforbindelsen og Østlig Ringvej forventes at blive den foretrukne vejstrækning for trafikanter mellem Øresundsbroen/Københavns Lufthavn og Nordsjælland.

Etablering af Østlig Ringvej rejser for Gentofte Kommune store bekymringer vedrørende den forøgelse af trafikken gennem Gentofte Kommune, den vil medføre. Det handler både om øget trafik på det kommunale vejnet, øget trafikstøj fra den stærkt stigende trafikmængde på Helsingørsmotorvejen og som følge heraf en forventelig forøgelse af luftforureningen, herunder en negativ påvirkning af CO₂-udledningen.

Øget trafik

I miljørapportens afsnit 5.4 og 5.6 (siderne 68-79) er den problematiske udvikling af trafikken i Gentofte som konsekvens af den københavnske byudvikling og etablering af Østlig Ringvej beskrevet. Det er bl.a. anført, at ”Allerede i dag er Helsingørsmotorvejen svært belastet. Alene fra 2012 til 2019 voksede trafikken med 23 %. Trafikken forventes også i de kommende år at stige. Østlig Ringvej bidrager til udfordringerne, men det er tydeligt, at man uanset hvad bliver nødt til at undersøge, hvordan man i fremtiden kan afvikle trafikken mere smidigt. Derudover skal man håndtere det øgede pres på kapaciteten på Nordhavnsvej og Nordhavnstunnel, hvor man uden yderligere foranstaltninger vil nå kapacitetsgrænsen i myldretiden.”

I miljørapporten fremgår de forventede trafikale ændringer bl.a. af Tabel 5.3.6 (side 77) og Figur 5.6.1 (side 78). Det anføres i den tilhørende tekst, ”at projektet forventes at aflaste vejene i indre by og brokvartererne betydeligt. Modsat kan det nordøstlige Amager og områder nord for København forvente en øget vejtrafik.”

Gentofte Kommune må – som ligeledes anført i tidligere høringssvar – konstatere, at den af Københavns Kommune og regeringen besluttede byudvikling af Nordhavn og Østhavnen (Lynetteholm) og etablering af Østlig Ringvej påfører Gentofte Kommune og dens borgere væsentlige gener, mens fordelene ved projekterne tilfalder Københavns Kommune og dets borgere.

Der er i øvrigt både her og i de foretagne forundersøgelser gjort tydeligt, at kapaciteten på Nordhavnsforbindelsen (Nordhavnsvej og Nordhavnstunnel) ikke sikrer en hensigtsmæssig trafikafvikling, hvilket medfører, at trafikanterne vil søge væk fra det overordnede vejnet og ud på lokalveje i Gentofte Kommune. Dette er uacceptabelt.

Østlig Ringvej og tilkoblingen til Nordhavnstunnelen og Nordhavnsvej skal derfor belyses yderligere i en kommende VVM-redegørelse. I den sammenhæng skal det sikres, at infrastrukturen – såfremt den forudsatte byudvikling i København gennemføres – har tilstrækkelig kapacitet til at afvikle trafikken tilfredsstillende, så byudviklingen ikke belaster Gentofte Kommunes borgere.

Støj

På side 124 i miljørapporten er det på kortet vist, at støjniveauet ved det lokale vejnet i Gentofte Kommune også øges. Kommende VVM-redegørelser skal derfor indeholde en fuld



støjkortlægning for et område, der dækker Gentofte Kommune, hvor antallet af støjbelastede boliger opgøres. Støjkortlægningen skal foretages for både anlægs- og driftsfasen.

I den sammenhæng skal der udarbejdes forslag til tiltag, der betyder, at borgere i Gentofte Kommune ikke påføres øget støjniveau på grund af byudviklingen i Københavns Kommune, fx overdækning af Helsingørmotorvejen, etablering af nye og forbedrede støjskærme, forbedret kollektiv trafik samt hastighedsnedsættelse til 60 km/t. Der skal i den sammenhæng ligeledes anføres, hvordan de foreslåede tiltag vil blive finansieret.

Gentofte Kommune forudsætter, at arbejdskørsel i anlægsfasen udelukkende foregår via det overordnede vejnet, herunder Helsingørmotorvejen, Motorring 3 og Nordhavnsvej. Samtidig forudsættes det, at der indføres spærretider, således at arbejdskørslen foregår uden for myldretids-trafikken.

Kortlægning af materialetransport gennem Gentofte Kommune i anlægsperioden med tilhørende afværgeforanstaltninger skal indgå i kommende VVM-redegørelser.

Med hensyn til anlægsstøj ønskes tilvejebragt et støjubredelseskort i kommende VVM-redegørelser både i forhold til udbygningen af metroen, men især i forhold til udbygning af vejnettet, herunder Østlig Ringvej, der viser støjpåvirkningen i Gentofte Kommune.

CO₂-udledning

Gentofte Kommune har netop vedtaget Klimaplan 2050, der sætter retningen for kommunens samlede klimaindsats frem mod 2050. Målet er at reducere den lokale CO₂-udledning og sikre en bæredygtig fremtid for Gentoftes borgere og ikke mindst som klimaansvarlig kommune at bidrage til den nationale målsætning om 70 % reduktion inden 2030.

Gentofte Kommune har vedtaget et delmål om 90 % reduktion af CO₂-udledning i 2030 sammenlignet med 2019. Det vil kræve en stor indsats fra mange af kommunens aktører at nå hertil. Især vil omstillingen til bæredygtig transport kræve en indsats, idet 26 % af den samlede CO₂-udledning i Gentofte Kommune kommer fra transportsektoren, særligt personbiler.

Etablering af Østlig Ringvej vil som beskrevet føre til øget trafik, ikke mindst på Helsingørmotorvejen, og dermed større CO₂-udledning i Gentofte Kommune. Østlig Ringvej vil derfor både have store konsekvenser for Gentoftes borgere og kommunens CO₂-målsætning.

Der bør gennemføres specifikke analyser af CO₂-påvirkningen i Gentofte kommune, såvel som konsekvens af øget trafik på Helsingørmotorvejen som på lokaleveje.

Natur og miljø

Udbygningen af Østhavnen, herunder Lynetteholm, vil påvirke natur og miljø udover Københavns kommunegrænse. Gentofte Kommune vil derfor – i lighed med tidligere høringssvar – gøre opmærksom på, at miljøkonsekvenser for kysten og badestrande nord for området også skal tages med i vurderinger og undersøgelser. Det gælder badevandskvalitet, tangspredning, kystsikring og sedimenttransport. Det skal belyses, hvad der skal til for at forholdene for kysten i Gentofte Kommune ikke forværres. I miljøvurderingen er kun Amager Strandpark medtaget.



Gentofte Kommune har i april 2022 modtaget oplysninger om monitoringsprogrammet *Lynetteholmen: Monitoringsystem for anlægsfasen, DHI januar 2022*, som By og Havn har tilrettelagt i samarbejde med tilsynsmyndighederne (jf. krav i Lov om anlæg af Lynetteholm – implementeringsredegørelse fra maj 2021). Det fremsendte monitoringsprogram dækker projektets anlægsfase og beskriver de undersøgelser og målinger, der skal sikre overvågning af projektets aktiviteter ift. vandmiljø, sedimenttransport mv.

Det fremgår af notatet, at der er udpeget to målestationer nord for Nordhavn samt en målestation ud for Skovshoved Havn, og at samtlige 20 nye stationer skal undersøges i 2021/2022 og fremadrettet efter de faseinddelte gravninger, fx i efteråret 2022.

Det er af stor interesse for Gentofte Kommune løbende at få indsigt i resultaterne fra monitoringen. Gentofte Kommune har ikke oplysninger om, hvordan og hvornår afrapportering af monitoringen sker, men finder det afgørende, at Gentofte kommune, som miljømyndighed inddrages om foreløbige data og konklusioner; specielt hvad angår observationer og konklusioner vedr. ovenstående målestationer i nærheden af kysten ud for Gentofte Kommune.

Sejlads

Miljørapporten beskriver flere steder, hvordan planen medfører yderligere gener og risici for sejladsen, jf. miljørapportens side 139:

"Østlig Ringvej er planlagt etableret som sænketunnel med tilhørende tilslutningsanlæg. I anlægsfasen vil indsejlingsruterne til de forskellige inder- og yderhavne skulle krydses, og da sejlrenderne ofte er smalle, kan en sandsynlig væsentlig negativ påvirkning af skibstrafikken og sejladsen i anlægsperioden ikke afvises.

Dette er specielt gældende i forbindelse med Østlig Ringvejs krydsning af Kronløbet, som på det forventede anlægstidspunkt vil skulle håndtere både erhvervsskibstrafik, linjetrafik, krydstogts- trafik og lystbådstrafik, samt sejlads med kajaker, robåde, udlejningsbåde m.m., da Lynetteløbet til den tid er lukket. Desuden vil sejlads til og fra Prøvestenen og Kraftværkshalvøen blive påvirket under anlæg i de perioder, hvor tunnelelementerne installeres på havbunden foran områderne. Anlægsarbejderne vil påvirke Margretheholm Havn, Sundby Sejlforening og Kastrup Lystbådehavn."

Gentofte Kommune påpegede i sit høringssvar af 26. januar 2021, at miljøkonsekvensrapporten manglede at tage hensyn til den øgede risiko for mindre både (fx robåde og kajaker), der er en følge af, at Lynetteløbet lukker inden den planlagte kanal gennem Nordhavn for robåde og kajaker er anlagt.

Denne alvorlige risiko bliver yderligere forværret som følge af, at anlægsarbejderne ifm. Østlig Ringvej nu også planlægges gennemført inden kanalen er anlagt. Det er en alvorlig mangel ved miljørapporten og konsekvensvurderingerne, at man ikke forholder sig til den samlede risiko ved at gennemføre flere projekter samtidig, og heller ikke forholder sig til, hvilke konkrete afværgeforanstaltninger man vil foretage for at imødegå denne risiko.



Lynetten

Hvis Lynetten og deraf følgende udløbsledninger flyttes, skal konsekvenserne for Gentofte Kommune endvidere belyses på lige fod med konsekvenserne for Københavns Kommune.

Gentofte Kommune har som medejer af Biofos A/S og Novafos A/S der ud over en interesse i, hvilken betydning planen har for disse to selskaber.

Gentofte Kommune har i sit høringssvar af 23. februar 2021 gjort indsigelse mod Trafikministeriets forudsætning om, at ledningsejerne skal betale for udgifterne til omlægning af ledninger ifm. anlæggelsen af Lynetteholm, ligesom kommunen fremførte, at det var uklart om lovforslaget indeholdt hjemmel til at foretage ekspropriation af Lynetten.

Gentofte Kommune har noteret sig, at det er forudsat i miljørapporten, at lovforslaget ikke indeholder hjemmel til ekspropriation af Lynetten, jf. miljørapportens side 60:

”Som led i debatten om Lynetteholm har mulighederne for at flytte BIOFOS Renseanlæg Lynetten været nævnt. Rensningsanlægget ejes af BIOFOS, og en eventuel beslutning om at flytte rensningsanlægget skal træffes af ejerkredsen bag BIOFOS. Da flytning af BIOFOS Renseanlæg Lynetten ikke er en forudsætning for planen, og da der ikke på nuværende tidspunkt er oplysninger om en entydig ny placering, indgår flytning og nyetablering af rensningsanlægget ikke i den plan, der miljøvurderes i nærværende dokument. Der udarbejdes dog skitser for byudviklingen henholdsvis med og uden rensningsanlægget placeret på den nuværende adresse for at synliggøre placering af mulig kommende bebyggelse på Refshaleøen. Flytningen af rensningsanlægget inddrages dog som en kumulativ aktivitet, men inddrages ikke i vurderingerne i øvrigt.

Dette underbygges af, at det fremgår af note 50, side 236, at:

”Det understreges at en flytning af BIOFOS' rensningsanlæg kun kan besluttes af den eksisterende ejerkreds bag BIOFOS.”

I forhold til omlægning af ledninger, og hvem der skal afholde udgifterne hertil, fastholder Gentofte Kommune det tidligere fremførte, idet Gentofte Kommune i øvrigt vil vente med at fremkomme med yderligere bemærkninger herom, da det fremgår af miljørapporten, at emnet vil blive beskrevet ifm. kommende undersøgelser:

”Udløbsledninger fra BIOFOS Renseanlæg Lynetten på Refshaleøen og ved Damhusåen, HOFOR's overløbsbygværker og vandindtag til den Blå Planet kan påvirkes af planens forskellige elementer, som vil forudsætte, at ledninger og/eller overløbsbygværker ændres eller forlægges for fortsat at sikre funktionerne. Det skal undersøges i kommende miljøkonsekvensrapporter, hvorvidt der vil blive behov for at omlægge udløbsledninger og søge om fornyede tilladelser til udledning, herunder ændringer i opblandingszoner. Ligeledes skal det undersøges om f.eks. Østlig Ringvej påvirker muligheden for vandindtag til den Blå Planet.”

Gentofte Kommune ser således frem til at modtage de kommende beskrivelser af, hvilke omlægninger der må antages at blive nødvendige (hvad enten Lynetten flytter eller ej).

Gentofte Kommune bemærker, at det (som også omtalt oven for) skal beskrives, hvilken miljøpåvirkning omlægningen af ledningerne må antages at ville medføre ifm. anlægsfasen.



Afsluttende bemærkninger

Planen, der er miljøvurderet, omhandler som beskrevet forhold, som kan have væsentlige konsekvenser for borgerne i Gentofte Kommune.

Gentofte Kommune må betragtes som en konsekvenskommune i forhold til alle fremtidige planer, der er for udbygningen af Østhavnen og etablering af infrastruktur. Derfor forventer Gentofte Kommune, at der sker en fortløbende kommunikation og information omkring tiltag i forbindelse med ovennævnte anlæg. Ligeledes forventer Gentofte Kommune, at alle undersøgelser og analyser, der gennemføres før og under anlægsarbejdet, omfatter Gentofte Kommune.

Gentofte kommune vil også i de kommende planprocesser forholde sig til, på hvilken måde de forskellige projekter påvirker forholdene for borgerne i Gentofte Kommune.

Med venlig hilsen

Michael Fenger

Borgmester

Torben Frølich

Kommunaldirektør



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 m² til 85.000 m² 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 m² 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. m² 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



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



- 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 tvangsruiter 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 henvide 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 Kommunes 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 kajaker 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 manøvreedygtighed, 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. Udpegningsgrundlaget 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

Hans Toft
Borgmester

Lis Bjerremund

Lis Bjerremund
Vicekommunaldirektør



Dato: 23. februar 2021
Sag nr. EMN-2021-00476

Transportministeriet, Departementet
trm@trm.dk

Hørings svar 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 Udviklings selskabet 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 forurenede jord på Refshaleøen,
 - anlægge en adgangsvej til modtageanlægget på Refshaleøen,
 - foretage uddybning af sejlrenden i Kronløbet og syd for Middelgrunden, og
 - foretage klappning 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 gå 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 størrelsesordenen 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 retsgrundlæggens 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 ejers 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 fortolkningstvivel 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 myndighedstillaa-



dels 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 Fødevarer- 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 (Fødevarer- 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 lovforslagets § 4 kan Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen tillade ændringer eller udvidelser af projektet. Det bør præciseres 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



Transportministeriet
Ministry af Transport
Vej- og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Den 13. december 2021
Sagsnr. EMN-2021-07699

Gentofte Kommunes bemærkninger til indholdet i udkastet til afgrænsningsnotat til brug for en strategisk miljøvurdering.

Transportministeriet har sendt udkast til et afgrænsningsnotat til brug for en strategisk miljøvurdering for planen for byudvikling og infrastruktur til Østbanen, herunder Lynetteholmen i høring.

Da Gentofte Kommune er beliggende umiddelbart nord for de påtænkte anlæg, skal vi påpege, at afgrænsningsnotatet bør omfatte mulige påvirkninger af havet og de kystnære områder, på vejnettet og på Gentofte kommunes borgere. Følgende emner bør medtages.

- Hvordan vil det påvirke Gentofte kommunes borgere og handelsliv, hvis der opføres omkring 5,2 mio. etagemeter til bolig- og erhvervs formål i et område syd for Gentofte Kommune, hvor der tillige er igangsat en større byudvikling i Nordhavnsområdet.
- Hvordan de fremtidige infrastrukturanlæg og den senere drift forventes at belaste vejnettet i Gentofte kommune. Konsekvenserne for Gentofte kommunes vejnet ønskes belyst.
- Ligeledes findes det nødvendigt, at der udarbejdes trafikmodelberegninger, som indeholder vejnettet i Gentofte Kommune.
- Der ønskes redegjort for påvirkninger i Gentofte Komme af grundvandssænkninger og reinfiltration og konsekvenserne heraf. Herunder mobilisering af jordforureninger som følge af grundvandssænkninger og reinfiltration.
- Der bør redegøres for hvilken betydning og hvilke konsekvenser omlægning af spildevandsledninger ifm. projektet vil få, herunder ved fra- og tilkobling i anlægsfasen. Der bør redegøres for konsekvenserne, herunder for dyre- og plantelivet samt badevandskvaliteten ved overløb og udløb i havet, bl.a. ift. kysten ud for Gentofte Kommune.



Kortene, der viser Tuborg Syd er af ældre dato, hvor udbygningen ikke er medtaget. Disse bedes opdateret.

Gentofte Kommune skal henlede opmærksomheden på Novafos og Hofors kommende anlæg af skybrudstunnelen i forhold til kumulative effekter.

Gentofte kommune forbeholder sig retten til at komme med yderligere bemærkninger i forbindelse med den senere høring af miljørapporten.

Med venlig hilsen

Jonna Vestergaard
Arkitekt MAA

København 22. december 2022

Høringssvar Strategisk miljøvurdering Østhavns projektet

Det er en vigtig bestanddel af en demokratisk proces, at der fremlægges forskellige udviklingsveje, som borgerne kan tage stilling til. En strategisk miljøvurdering bør rumme et alternativt udviklingsperspektiv til det fremlagte udviklingsspor.

Det overordnede perspektiv: et manglende alternativ

Det overordnede problem i forbindelse med SMV'en for Østhavns projektet er, at et sådant alternativ er totalt fraværende. Østhavns projektet sammenholdes godt nok med et såkaldt 0-alternativ, men der redegøres ikke for, hvilken udviklingsstrategi 0-alternativet er forbundet med. Der henvises til vage forestillinger baseret på udviklingsperspektivet "business as usual", hvor lokalisering af befolkning og erhverv, bilejerskab, trafikvækst og fordeling på transportformer forudsættes at ske, som udviklingen er foregået de seneste år.

Et reelt alternativ skal rumme en visionær strategi for samfundsudvikling, som afspejler de store problemer, som vi står over for som samfund, specielt klimakrisen, biodiversitetskrisen samt trængslen og forureningen fra transporten.

Københavns kommune har vedtaget en Kommuneplan 2019 og en revideret KBH 2025 Klimaplan, som eksempelvis rummer en række målsætninger omkring klimagasudledning og sammensætning af ture på transportområdet, som betyder en reduktion af biltrafikken. Derudover har kommunen netop vedtaget en Biodiversitetsstrategi 2022-2050 og

påbegyndt arbejdet med en ny og skærpet klimaplan 2025-2035, hvor kommunens og borgernes forbrug skal inddrages som en af planens forudsætninger, og borgerinddragelse skal bidrage til at løfte ambitionerne og målsætningernes realisering.

I betragtning af, hvor lang en tidsfase hele Østhavnsprojektet er underlagt, så skrider fraværet af et manglende visionært samfundsudspil til himlen. Hvor er perspektivet for de kommende generationers vanskelige vilkår for livsudfoldelse blevet af?

Det kan undre, at et så omfattende og dyrt projekt med alle de opridsede ulemper og risici har fået ret så bred tilslutning fra de politiske partier, såvel i FT som i Københavns kommune. Graden af forundring kan reduceres via en nærmere analyse af de mange projektrapporter, som er blevet udarbejdet frem mod de igangsatte høringer af de seks interessentgrupper bag projektudformningen, dvs. Transportministeriet, Vejdirektoratet, Sund & Bælt, overborgmesterens Økonomiforvaltning i Københavns kommune, By & Havn og Metroselskabet.

Interessentgrupperne har nidkært udarbejdet høringsrapporterne på baggrund af beslutninger taget af de statsbærende partier i Folketinget og overborgmesterpartiet i København. Økonomiforvaltningen og By & Havn har i samarbejde med Metroselskabet satset på udbud og salg af byggegrunde i havnen, som skal bidrage til at få hævlet den store metrogæld ned og skabe nye midler til byggeri på Lynetteholm og fortsat metroudbygning. Alle seks interessentgrupper står bag Lynetteholm projektet eller Østhavnen, som ud over Lynetteholm omfatter den planlagte sammenbygning med Refshaleøen.

Analyserne i projektrapporterne er præget af underdrivelser af miljøkonsekvenser, manglende informationsmateriale og direkte manipulationer.

Et visionært alternativ til Østhavns projektet

By & Havn har som forvaltningsmyndighed over Københavns havneareal ikke hverken ønsket eller evnet at skitsere reelle visionære alternativer for, hvilken byudvikling København som en del af en hovedstadsregion skal arbejde hen imod. Det kræver tid, inddragelse af både omegnskommunerne, eksperter, NGO'er og borgere generelt. I grove træk kunne følgende målsætninger være en bestanddel af et visionært udviklingsperspektiv for hovedstadsregionen:

- 1/ En planlagt udvikling, hvor en mere ligelig fordeling mellem kommunerne af boliger og arbejdspladser er målsætningen. Omegnskommunerne har adskillige udpegede byudviklingsområder til rådighed, specielt omkring den kommende letbane i Ring 3. Det er vigtigt, at der ikke skabes en overkapacitet af tomme boliger.
- 2/ Stationsnærhed skal være princippet for en tættere by omkring den skinnebårne trafiks stationer, således at behovet for bilejerskab og transportbehovet generelt reduceres.
- 3/ En reduktion af klimagasudslippet skal være et grundprincip i byudviklingen.
- 4/ Stormflodssikring af København og alle kommunerne langs Øresund og Køge bugt skal opprioriteres. Østhavns projektet fjerner udsynet for en samlet plan for stormflodssikring af den truede kystregion.
- 5/ Anstrengelserne for at fremme transportformerne gang, cykling og kollektiv trafik skal prioriteres højt.
- 6/ Investeringer i den kollektive trafik skal opprioriteres, herunder på overfladen via skinnebåren trafik i form af letbaner. I stedet for mere underjordisk metro bør politikerne satse på en ny S-banetunnel til

aflastning af Hovedbanegården og "røret" mellem Vesterbro og Østerport station.

7/ Biodiversiteten i Hovedstadsregionen skal opgraderes, til nytte for borgernes brug af fritiden, men også i naturens egen ret.

8/ Jordtransporter skal reduceres mest muligt, hvilket kalder på strategier for anvendelse af jord som en ressource. Jord bør ikke være et spildprodukt, som skal transporteres over større og mindre afstande til et stort hul i Øresund.

Alt i alt betyder en realisering af en sådan bæredygtig udviklingsstrategi, at Østhavns projektet sættes på pause, indtil alternativet er vokset frem via inddragelse af politikere, eksperter, NGO'er og borgere generelt.

Opfordring

Det er væsentligt at kende til de forudsætninger, der ligger bag beregningerne for fremtidens trafikbelastning, nemlig at disse forudsætninger tager udgangspunkt i udviklingstendenser umiddelbart forud for basisåret. Men det er vigtigt at understrege, at det er en politisk beslutning, hvor byudvikling med boliger og arbejdspladser skal finde sted, og at valg af lokalisering for byudvikling er udgangspunkt for, hvor befolkningen har mulighed for at bosætte sig.

RBT vil foretrække et 0-alternativ som udgangspunkt for hovedstadsregionens kommende byudvikling, en planlagt udvikling som tilgodeser en mere lige fordeling af befolkning og arbejdspladser mellem de implicerede kommuner. Men et reelt alternativ skal tage udgangspunkt i en samlet reduktion af biltrafik.

Man kan undre sig over, hvor forstadskommunernes stemme bliver af i denne sammenhæng.

Brug al den åndelige og fysiske energi på at kystsikre Øresund og Køge Bugt frem for at opføre en by i Øresund.

Kjeld A. Larsen

Næstformand i Rådet for bæredygtig trafik



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv
2200 København N
www.baeredygtigtrafik.dk

København 22. december 2022

Høringssvar Strategisk miljøvurdering Østhavns projektet

Det er en vigtig bestanddel af en demokratisk proces, at der fremlægges forskellige udviklingsveje, som borgerne kan tage stilling til. En strategisk miljøvurdering bør rumme et alternativt udviklingsperspektiv til det fremlagte udviklingsspor.

Det overordnede perspektiv: et manglende alternativ

Det overordnede problem i forbindelse med SMV'en for Østhavns projektet er, at et sådant alternativ er totalt fraværende. Østhavns projektet sammenholdes godt nok med et såkaldt 0-alternativ, men der redegøres ikke for, hvilken udviklingsstrategi 0-alternativet er forbundet med. Der henvises til vage forestillinger baseret på udviklingsperspektivet "business as usual", hvor lokalisering af befolkning og erhverv, bilejerskab, trafikvækst og fordeling på transportformer forudsættes at ske, som udviklingen er foregået de seneste år. Et reelt alternativ skal rumme en visionær strategi for samfundsudvikling, som afspejler de store problemer, som vi står over for som samfund, specielt klimakrisen, biodiversitetskrisen samt trængslen og forureningen fra transporten. Københavns kommune har vedtaget en Kommuneplan 2019 og en revideret KBH 2025 Klimaplan, som eksempelvis rummer en række målsætninger omkring klimagasudledning og sammensætning af ture på transportområdet, som betyder en reduktion af biltrafikken. Derudover har kommunen netop vedtaget en Biodiversitetsstrategi 2022-2050 og påbegyndt arbejdet med en ny og skærpet klimaplan 2025-2035, hvor kommunens og borgernes forbrug skal inddrages som en af planens forudsætninger, og borgerinddragelse skal bidrage til at løfte ambitionerne og målsætningernes realisering.

I betragtning af, hvor lang en tidsfase hele Østhavnsprojektet er underlagt, så skrider fraværet af et manglende visionært samfundsudspil til himlen. Hvor er perspektivet for de kommende generationers vanskelige vilkår for livsudfoldelse blevet af?

Det kan undre, at et så omfattende og dyrt projekt med alle de opridsede ulemper og risici har fået ret så bred tilslutning fra de politiske partier, såvel i FT som i Københavns kommune. Graden af forundring kan reduceres via en nærmere analyse af de mange projektrapporter, som er blevet udarbejdet frem mod de igangsatte høringer af de seks interessentgrupper bag projektudformningen, dvs. Transportministeriet, Vejdirektoratet, Sund & Bælt, overborgmesterens Økonomiforvaltning i Københavns kommune, By & Havn og Metroselskabet.

Interessentgrupperne har nidkært udarbejdet høringsrapporterne på baggrund af beslutninger taget af de statsbærende partier i Folketinget og overborgmesterpartiet i København. Økonomiforvaltningen og By & Havn har i samarbejde med Metroselskabet satset på udbud og salg af byggegrunde i havnen, som skal bidrage til at få hævlet den store metrogæld ned og skabe nye midler til byggeri på Lynetteholm og fortsat metroudbygning. Alle seks interessentgrupper står bag Lynetteholm projektet eller Østhavnen, som ud over Lynetteholm omfatter den planlagte sammenbygning med Refshaleøen.

Analyserne i projektrapporterne er præget af underdrivelser af miljøkonsekvenser, manglende informationsmateriale og direkte manipulationer.

Et visionært alternativ til Østhavns projektet

By & Havn har som forvaltningsmyndighed over Københavns havneareal ikke hverken ønsket eller evnet at skitsere reelle visionære alternativer for, hvilken byudvikling København som en del af en hovedstadsregion skal arbejde hen imod. Det kræver tid, inddragelse af både omegnskommunerne, eksperter, NGO'er og borgere generelt. I grove træk kunne følgende målsætninger være en bestanddel af et visionært udviklingsperspektiv for hovedstadsregionen:

1/ En planlagt udvikling, hvor en mere ligelig fordeling mellem kommunerne af boliger og arbejdspladser er målsætningen. Omegnskommunerne har adskillige udpegede byudviklingsområder til rådighed, specielt omkring den kommende letbane i Ring 3. Det er vigtigt, at der ikke skabes en overkapacitet af tomme boliger.

2/ Stationsnærhed skal være princippet for en tættere by omkring den skinnebårne trafik stationer, således at behovet for bilejerskab og transportbehovet generelt reduceres.

3/ En reduktion af klimagasudslippet skal være et grundprincip i byudviklingen.

4/ Stormflodssikring af København og alle kommunerne langs Øresund og Køge bugt skal opprioriteres. Østhavns projektet fjerner udsynet for en samlet plan for stormflodssikring af den truede kystregion.

- 5/ Anstrengelserne for at fremme transportformerne gang, cykling og kollektiv trafik skal prioriteres højt.
- 6/ Investeringer i den kollektive trafik skal opprioriteres, herunder på overfladen via skinnebåren trafik i form af letbaner. I stedet for mere underjordisk metro bør politikerne satse på en ny S-banetunnel til aflastning af Hovedbanegården og "røret" mellem Vesterbro og Østerport station.
- 7/ Biodiversiteten i Hovedstadsregionen skal opgraderes, til nytte for borgernes brug af fritiden, men også i naturens egen ret.
- 8/ Jordtransporter skal reduceres mest muligt, hvilket kalder på strategier for anvendelse af jord som en ressource. Jord bør ikke være et spildprodukt, som skal transporteres over større og mindre afstande til et stort hul i Øresund.

Alt i alt betyder en realisering af en sådan bæredygtig udviklingsstrategi, at Østhavns projektet sættes på pause, indtil alternativet er vokset frem via inddragelse af politikere, eksperter, NGO'er og borgere generelt.

RBT's kommentarer til SMV'en og forslag til alternative løsninger

Rådet for bæredygtig trafik forholder sig i sit høringssvar primært til den skitserede trafikudvikling, herunder trafikudviklingens konsekvenser i form af klimapåvirkning, støj-, luftforurenings- og trængselsproblemer.

Trods den generelt meget optimistiske betoning af beskedne miljøpåvirkninger kan den opmærksomme læser godt finde nogle ildevarslende miljøkonsekvenser ved realisering af Østhavnsprojektet. Her et par citater fra fra SMV'en "Høring over strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm" (s. 110 og 208).

De med projektet forbundne aktiviteter "vil medføre en periodevis kumulativ forøgelse af lastbiltrafikken i dele af København, og der vurderes lokalt i perioder at kunne forekomme sandsynlige, væsentlige, kumulative påvirkninger af eksisterende miljøfølsomme områder såsom boliger, døgninstitutioner, skoler og rekreative områder".

"Samlet set vurderes det, at en realisering af planens elementer kan have en irreversibel negativ klimapåvirkning, som har et stort omfang og er af langvarig karakter".

Klimabelastningen øges

Københavns kommune har allerede kastet håndklædet og erklæret, at klimaplanens målsætning om CO₂-neutralitet i 2025 ikke kan nås. Det er specielt klimabelastningen fra trafikken, der træder i vejen for målsætningens realisering.

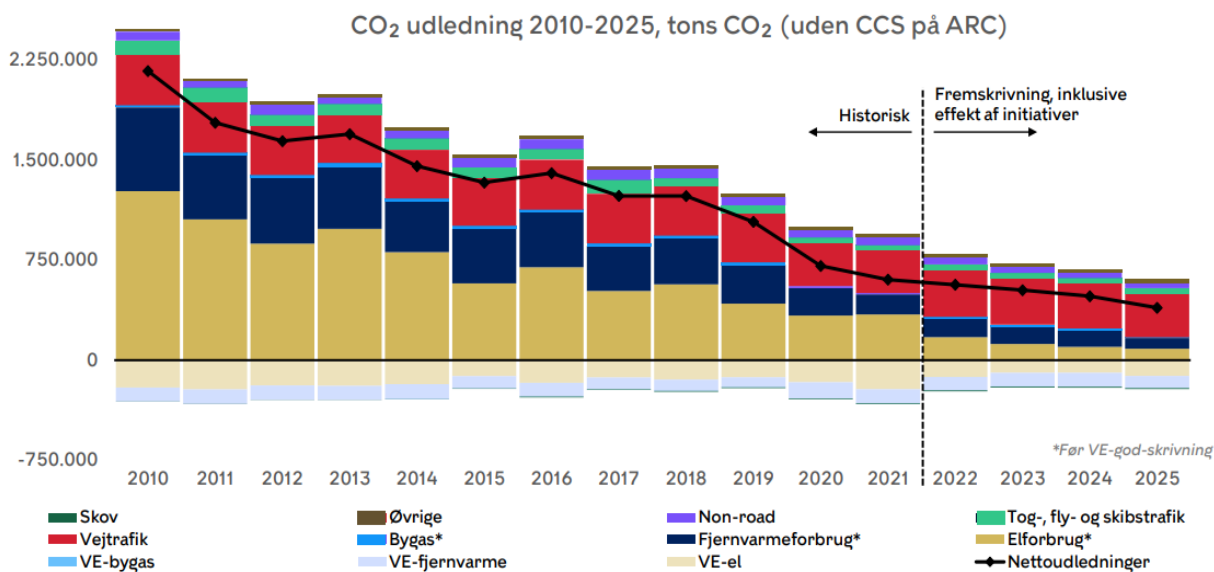
Københavns kommune har i 2022 være nødsaget til at revidere sin fremskrivninger af drivhusgasudslip frem mod 2025. Det vigtigste - og seneste tilføjede - middel til at komme i mål med målsætningen klimaneutralitet i 2025, nemlig CCS på ARC, er udgået af middelkataloget.

Det ses af nedenstående figur, udarbejdet af Klimasektionen under kommunens Teknik- og Miljøforvaltning. Ifølge klimamedarbejder ved Klimasekretariatet Cassia Simons Januario vil CO₂-udslippet fra vejtransporten med de indtil nu besluttede initiativer blot reducere sektorens CO₂-udslip fra 357.000 tons i 2020 til 331.000 i 2025.

Københavns Kommune

8

CO₂ udledninger i Københavns Kommune



Kilde: Vedushan Ratnasingan, Klimasekretariatet under TMF, Byplansmøde med Indre by og Christainshavns lokaludvalg 24. november 2022

Som det fremgår af figuren og oven for citerede beregninger, så ser det ud til, at kommunen fortsat ikke har den nødvendige politiske vilje til at tage fornødne virkemidler i brug til realisering af vejtransportens CO₂-udslip.

Klimasekretariatet er gået i gang med at forberede iværksættelsen af en klimaplan 2025-2035, hvor vedtagne pejlemærker i Borgerrepræsentationen skal sætte rammerne for et reduceret klimaaftryk. Et af de nye pejlemærker er, at klimaaftrykket skal opstrammes via introduktion af et forbrugsorienteret fodaftryk. Det implicerer bl.a., at drivhusgasudslippet fra produktionen af importerede biler skal indregnes i klimaregnskabet. Det skaber et ekstra pres for at reducere specielt vejtransporten i de kommende år, ikke just en målsætning der tilgodeser

et Østhavnsprojekt med indbyggede forudsætninger om øget personbil- og lastbiltransport.

Københavns Kommune

Borgerrepræsentationen vedtog d. 23 sep. 2021 tre pejlemærker for en kommende Klimaplan

- Halvering af CO₂-udledninger fra offentlig indkøb i 2030 *Udviklingsarbejdet er finansieret og i gang*
- En fastholdelse og skærpelse af klimaneutraliteten i 2025 til klimapositiv i 2035 med indregning af CO₂-udledninger forbundet med biomasse. *Udviklingsarbejdet er finansieret og i gang*
- Halvering af CO₂-udledninger forbundet med borgernes forbrug i 2035 *Udviklingsarbejdet er finansieret ved Budget 23 og igangsættes i 2023*



Klimabelastningen fra Østhavnsprojektet

De to Østhavns projekter Østlig Ringvej og M5Øst er forbundet med store stigninger i CO₂-udslip. Ifølge SMV'en fra august 2022 drejer det sig om et CO₂-udslip i perioden 2027 til 2070 for Østlig Ringvej på 311.300 tons CO₂e, for M5Øst på 295.000 tons CO₂e. I Tillæg til miljørapport fra december 2022 med den foreslåede længere linjeføring for M5 Øst fra Kbh. H via Amagerbrogade til Lynetteholm N skønnes udslippet at stige til 340.000 tons CO₂e. Dertil kommer et CO₂-udslip fra anlægsfasen af Lynetteholm på 350.000 tons CO₂e. Alt i alt en samlet klimabelastning på godt 1.000.000 tons CO₂e. Miljøbelastningen fra anlæg af Lynetteholmen, som primært er forbundet med jordtransport og anvendte arbejdsmaskiner, fremgår ikke af SMV'en, idet denne belastning allerede er indregnet via vedtagelsen af en anlægslov for Lynetteholm. Ikke desto mindre er jordopfyldningen en forudsætning for realisering af Østhavns projektet.

Klimabelastningens omfang underdrives i den strategiske miljøvurdering, men bør i de kommende rapporter om miljøkonsekvenser fremstå krystalklart, så borgerne klart kan se konsekvenserne af projekterne for deres fremtidige livssituation. Klimakonsekvenserne vil primært ramme en ung bekymret generation.

Et forventet skift fra ture i bil til ture i kollektiv trafik og cykling

Ifølge Københavns kommunes Kommuneplan 2019 er målsætningen for fordeling af ture mellem de fire transportformer gang, cyklisme, kollektiv trafik og bil i

2025, at ture med bil højst må udgøre 25 % af alle ture, mens fordelingen mellem de tre øvrige transportformer skal være ligelig fordelt med 25 % til hver.

TRAFIK

Københavns Kommune har som mål:

- > At biltrafikken i 2025 maksimalt udgør 25 % af alle ture, der foretages i København, samt at antallet af ture fordeler sig på mindst 25 % gang, 25 % cykling og 25 % kollektiv transport i 2025.
- > At mindst 75 % af væksten i antal personture sker inden for cykling og kollektiv trafik.
- > At cykling udgør mindst halvdelen af turene til arbejde eller uddannelse i kommunen.
- > At komfort, fremkommelighed og tryghed for fodgængere forbedres, så det gennemsnitlige antal af daglige gangture pr. københavnere i København øges med 20 % i forhold til 2017.
- > At ingen trafikanter bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken.

Kilde: Københavns Kommuneplan 2019

Det store problem for kommunen er at få reduceret antallet af ture med bil og få hævet andelen med kollektiv trafik og cyklisme. Det store problem i forbindelse med en etablering af Lynetteholm er den ringe tilgængelighed for cyklister, eksempelvis sammenlignet med brokvartererne. Der er alene en enkelt bro på tegnebrættet over havnesnittet, med endestation på Refshaleøen.

De tilgængelige fremskrivninger for både basis og Østhavsprojekt baseret på basistal 2015 viser klart, at målsætningen fra kommuneplan 2019 på ingen måde er indregnet i Østhavs projektet: der sker stort set ingen ændringer i fordelingen på transportmidler fra 2015 til 2070:

Personture pr. hverdagsdøgn, %

	basis 2015	basis 2035	basis 2050	basis 2070	projekt 2035	projekt 2050	projekt 2070
gang	16,1	16,2	16,3	16,5	16,1	16,3	16,6
cykel	19,1	19,6	19,7	20,0	19,6	19,7	20,1
bil, chauffør	37,0	36,9	36,8	36,3	36,9	36,5	35,7
bil, passager	14,1	11,9	11,8	11,5	11,9	11,7	11,4
kollektiv trafik	13,7	15,3	15,5	15,6	15,4	15,8	16,2
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

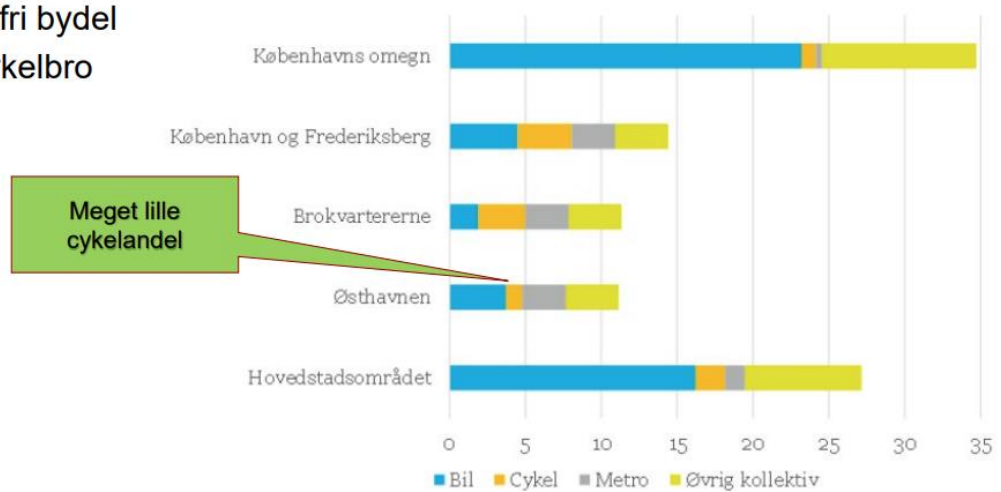
Kilde: fremskrivninger foretaget af Sund & Bælt, fremsendt via Transportministeriet

Nedenstående figur udarbejdet på DTU's Transportdivision peger på en meget lille cykelandel for det projekterede Østhavns projekt sammenlignet med brokvartererne. Som det fremgår af efterfølgende afsnit har By & Havn fået udarbejdet en rapport af to økonomer ved Økonomisk Institut på KU som netop beskriver Lynetteholm som et nyt brokvarter, hvilket er en fejlanalyse af dimensioner.



Cyklisme?

- Delvis bilfri bydel
- Enkelt cykelbro



Antagelsen i SMV'en er, at der vil ske et skift fra biltrafik til kollektiv trafik som resultat af konstruktion af ny metrolinje M5Øst – samtidig med at der projekteres en N-S forløbende hattetunnel med adgang for biler. Vi har endnu til gode empirisk at få belyst denne antagelse. Det eksisterende metrosystem har indtil videre mest appelleret til tidligere buspassagerer, som har fået reduceret muligheden for bustransport, tillige med cyklister, mens både bilejerskab og ture med bil har været stigende i Københavns kommune i takt med metroudbygning.

Som alternativ til mere metroudbygning foreslår foreningen letbaner.dk og Rådet for bæredygtig trafik at udbygge den kollektive trafik med en overfladebaseret skinnebåren infrastruktur i form af en letbane. Nedenstående figur peger på en letbane fra Ballerup til Kastrup lufthavn. Letbanelinjen vil krydse den kommende letbane i Ring 3 og vil aflaste den eksisterende metro i havnesnittet og således overflødiggøre den planlagte Metrolinje 5Øst.



Forslag til næste linje til Hovedstadens Letbaner

Ballerup - Kastrup Lufthavn

- Mest belastede buslinje 5C
- Industri: Lautruppark og Herlev
- Boliger: Brønshøj og Amagerbro
- Støtte til Tingbjerg og Nørrebro
- **Aflaster metro i havnesnittet**
- Føder lufthavn og 12 stationer
- Kan bygges færdig til 2030 hvis processen startes nu

I nedenstående slide beskrives via Urbus 3 fra Budapest et eksisterende letbanetogs afgangsfrekvens og kapacitet: afgang hver 3 minut med en kapacitet på ca. 380 passagerer

Letbane kan give metrokapacitet over havnesnittet

- Med dette letbanetog hvert 3. minut opnås metrokapacitet
- Kapaciteten på denne Urbus 3 er ca. 380 passagerer (4 pas./m²)
- Kører i Budapest linje 1 - Europas mest trafikerede letbanelinje



Urbus 3 fra CAF er 56 m lang

Kilde: <https://www.caf.net/en/productos-servicios/proyectos/proyecto-detalle.php?p=268>

Rådet for bæredygtig trafik har tillige foreslået en ny S-banetunnel i stedet for mere metro, som vil være til gavn for hele hovedstadsområdet:



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

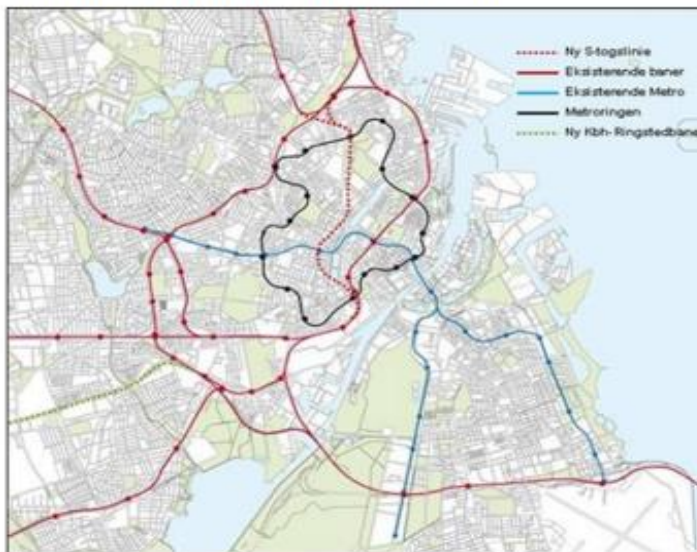
<https://baeredygtigtrafik.dk/>

NY S-BANETUNNEL - i stedet for Metro Den gavner hele hovedstadsområdet

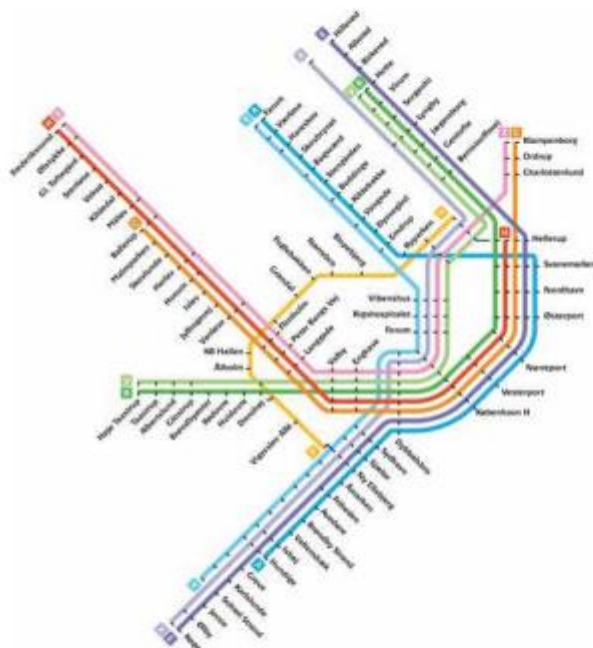
For betjeningen af især Rigshospitalet vil en direkte banebetjening fra hele det øvrige hovedstadsområde være at foretrække frem for en skifteforbindelse med metro.

Vi anbefaler derfor en ny S-banetunnel, som foreslået af DTU og senere i en justeret form af Ekspresgruppen.

Vi foretrækker linjeføringen som foreslået af DTU, der på samme måde som forslaget til en metro har stationer ved Hovedbanegården, Forum og Rigshospitalet.



En ny S-banetunnel vil udover en direkte forbindelse fra hele hovedstadsområdet til Rigshospitalet give mulighed for en fordobling af antallet af afgange på hele S-banen og kunne tiltrække mange bilister til den kollektive trafik. Og derved medføre en betydelig fredeliggørelse af vejnettet i hele Københavns Kommune.



Læs Rådet for Bæredygtig Trafiks høringssvar om metrolinje 5

Beskrivelsen af Østhavnen som et centernært brokvarter

SMV'en bygger meget på en rapport udarbejdet af to økonomer Christian Langholz Carstensen og Maria Juul Hansen på Økonomisk Institut på KU: "Effekter på boligpriser, flyttemønstre og velfærd". Denne rapport blev en central kilde i rapporten Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen fra 8. september, dvs. efter offentliggørelsen af SMV'en i august.

Det mest besynderlige udgangspunkt for rapporten er, at Østhavnen bliver beskrevet som en del af brokvartererne og ved karakteristika forbundet med disse bydele, herunder central beliggenhed. Men Østhavnens beliggenhed ud mod Øresund er jo så langt væk fra det øvrige Sjælland som vel muligt og forøger dermed pendlingsafstande for både potentielle beboere i Østhavnen med arbejdsplads uden for Københavns kommune, såvel som potentielle arbejdstagere i Østhavnen fra kommuner uden for Københavns kommune.

Antagelsen om reducerede boligpriser ved etablering af boligområder ved havnen hviler på et tyndt grundlag. Problemetets kerne er jo, at boligbyggeriet i Østhavnen er kædet sammen med en finansiering af infrastruktur, en østlig Ringvej og en metroudbygning. Sammenligningen med de eksisterende brokvarterer dur derfor ikke. Snarere skal vi se på boligpriserne for boligbyggeriet i Nordhavn for at finde et lignende sammenligningsgrundlag, som er parallelt til forventede boligpriser i Østhavnen. De befolkningsgrupper, som bor i Nordhavn, ligner ikke de befolkningsgrupper, som postuleres at komme til at bo i Østhavnen. Økonomisk Instituts modelberegninger postulerer, at der i 2070 vil komme til at bo flere ufaglærte og kortuddannede og samtidig færre med mellemlang og lang uddannelse i Østhavnen sammenlignet med brokvartererne. Mon ikke de to økonomer skulle have set på uddannelsesniveautet i Nordhavn, som er opbygget under samme betingelser som forventet udvikling i Østhavnen, nemlig at byudviklingen skal finansiere metro – og Østlig Ringvej?

De manglende, ikke-offentliggjorte trafiktal

Overordnet sammenlignes det fremlagte projekt for Østhavnen med et 0-scenarie uden Østlig Ringvej og Metro 5 Øst. Udgangspunktet for beregningerne er et basisscenarie for 2035, 2050 og 2070, dvs. uden de to infrastrukturprojekter, og et gradvist udbygget projekt Østhavnen, hvor første etape af Østlig Ringvej er færdig i 2035 og færdiggørelsen af 2. etape er fremrykket fra 2045 til 2040. Ved 0-alternativet, hvor Østhavnen ikke bygges, forventes at 80 % af byudviklingen vil finde sted uden for de to centralkommuner.

Det store problem for vurdering af effekterne ved trafik- og miljøbelastning er, at vi kun på et overordnet kommunalt niveau får information om situationen i dag, i form af den basisberegning, hvorfra de øvrige basisberegninger er udregnet, nemlig år 2015 (bilag 2 til "Samfundsøkonomiske effekter ved udviklingen af Østhavnen")

https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKewiZzv309IP8AhWiS_EDHbFiCmcQFnoECA0QAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.trm.dk%2Fmedia%2Fdojmw4aa%2Fbilag-2-beregningsforudsætninger-otm.pdf&usg=AOvVaw3nfAIp4quhS53rIip8f-ML

I tabel 11 fra Bilag 1: "Resultat af trafikberegninger" ses beregninger af ændringer i vejtrafikken på centrale snit i 2035, 2050 og 2070 ved Østhavnens realisering sammenlignet med 0-scenariet uden havnetunnel.

Tabel 11 Projektets betydning for trafikken på centrale snit (køretøjer pr. hverdagsdøgn)

	Basis			Projekt		
	2035	2050	2070	2035	2050	2070
Østlig Ringvej	0	0	0	27.500	60.500	67.500
Knippelsbro	30.500	30.500	30.500	23.000	23.500	25.000
Langebro	62.000	61.500	61.500	53.500	54.000	56.500
Sjællandsbro	47.000	45.500	44.500	46.000	42.000	40.500
Kalvebod bro	137.500	140.000	141.000	133.000	131.000	135.000
Nuværende broer	277.000	277.500	277.000	256.000	250.000	257.500
Havnesnit	277.000	277.500	277.000	283.500	311.000	325.000
Søsnit	204.500	209.000	204.000	189.500	189.000	187.000
Kommunegrænse	782.000	804.000	810.000	781.000	780.000	794.500

Kilde: <https://www.trm.dk/media/hocfjyai/bilag-1-resultater-af-trafikberegninger-otm.pdf>

By & Havn ynder at fremlægge trafikfremskrivningerne basis kontra realiseret Østhavns projekt for året 2050, herunder i form af et slide fremlagt af Ingvar Sejr Hansen for det oprettede Borgerting for Lynetteholm.

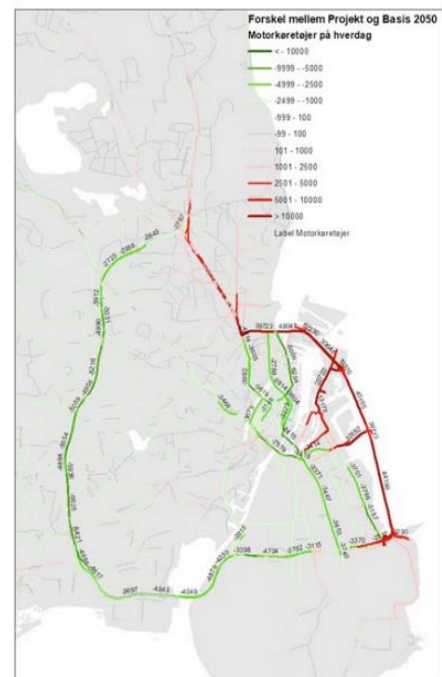
6. Trafik og transport

	Vejtrafik	Samlet trafik*
Hele hovedstadsområdet	-0,2%	+0,2%
København Kommune	+9,9%	+7,6%*
Københavns Kommune eksklusiv østlig ringvej	-2,3%	-
Indre by	-12,3%	-2,6%*
Brokvartererne**	-3% - -13%	-2% - -6%*

Anm.: Trafikarbejdet er opgjørt som vognkilometer for vejtrafik, som udgøres af personbiler og vare- og lastbiler, og personkilometer for øvrige transportmidler.

* Kollektiv trafik kan ikke opdeles geografisk på samme måde som de øvrige transportmidler. I opdeling på "København Kommune", "Indre by" og "Brokvartererne" indgår kollektiv trafik derfor ikke i beregning af den relative ændring.

** Ekskl. Østlig Ringvej og Nordhavnsvej.



Effekt af udvikling af Østhavnen, herunder Østlig Ringvej i 2050 (køretøjer pr. hverdagsdøgn).

Effekten for eksempelvis Indre By beregnes således til en reduktion af trafikken på 12,3 %. Her får vi ikke oplysninger om de tilsvarende tal i 2015, så vi kan sætte beregningen af udviklingen frem til 2035 i perspektiv. Tallene for 2015 og frem til 2035 vil sandsynligvis udvise en ret stor stigning i trafikken i alle snit, muligvis så stor over Knippelsbro, så kapaciteten ikke er tilstrækkelig til at rumme den fremskrevne trafikudvikling. Dermed bliver en sammenligning af basistallene og tallene for projekt Østhavnen intetsigende.

Det er jo meget afgørende at få tal for udgangsåret 2015 for de større vejstrækninger for at være i stand til at vurdere, hvor voldsomme miljøkonsekvenserne af gennemførelsen af projektet vil blive for beboerne lokalt.

I forbindelse med udarbejdelse af høringssvar til Forundersøgelse af Østlig Ringvej lykkedes det via forespørgsel hos Vejdirektoratet at få udleveret exelark med kørsler for alle større veje fra 2015 og frem til 2035, 2050 og 2070 for en længere række af alternativer for anlæg af Østlig Ringvej. På baggrund af de fremlagte fremskrivninger udarbejdede undertegnede i forbindelse med høringssvaret en oversigt over væksten i trafikken fra basis 2015 for såvel basis som realisering af Østlig Ringvej på centrale vejstrækninger frem til 2050 ved forskellige valgmuligheder for lokalisering af Østlig Ringvej og med betingelserne med eller uden brugerbetaling og med eller uden trafiksanering i Indre By.

Fremskrivninger fra Vejdirektoratet 2020, Forundersøgelse af Østlig Ringvej

Beregnet biltrafik over udvalgte snit, antal køretøjer pr. hverdagsdøgn

	basis 2015	basis 2050	korridor Ø		korridor Ø		korridor Ø uden bet.	ændring 2015- 2050	ændring 2015- 2050	ændring 2015- 2050
			med bet.	med bet. m.	med bet. m.	med bet.				
			u. tr.san. 2050	tr.san. 2050	tr.san. 2070	u. tr.san. 2050	basis, %	med bet. +tr.san.,%	uden bet. -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	
Kalkbrænderihavnsg.	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	
Helsingørmsvej 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				

Note: bet: brugerbetaling, tr.san.: trafiksanering i Indre By

Det fremgår tydeligt, at den anvendte basisfremskrivning 2015-2050 udgør en stærk vækst i biltrafikken, i modstrid med intentionerne i Kommuneplan 2019. Eksempelvis en vækst på Knippelsbro med 32 %. Sammenlignes trafikudviklingen fra basis 2015 til realisering af Østlig Ringvej (korridor Ø) i 2050 ses for de fleste strækninger en stigning i vejtrafikken. De to mest interessante alternative at sammenligne er alternativet med både brugerbetaling og trafiksanering af Indre By og alternativet uden brugerbetaling og uden trafiksanering. Kun et af alternativerne vil fremme en tilstrækkelig tilvækst af biler i Havnetunnelen, nemlig alternativ uden hverken brugerbetaling og trafiksanering, som skulle lokke 70.659 biler per hverdagsdøgn i tunnelen, sammenlignet med de 33.677 biler i alternativet med både brugerbetaling og trafiksanering. By & Havn og Økonomiforvaltningen har derfor trukket sidstnævnte alternativ fra dagsordenen. For de to alternativer ses en ret stor omfordeling af trafikken på de udvalgte vejstrækninger. Specielt ville Lynbyvejen opleve et kæmpe trafikspring via introduktion af en Østlig Ringvej.

Rådet for bæredygtig trafik har i forbindelse med offentliggørelsen af høringsmaterialet til SMV'en for Østhavns projektet endnu engang anmodet om at få adgang til de foreliggende, men ikke offentliggjorte basisberegninger for trafikstrømmene på vejniveau for 2015 og fremover for 2035, 2050 og 2070 tillige med de tilsvarende projektberegninger. Transportministeriet måtte rykkes adskillige omgange, førend de ønskede trafikfremskrivninger blev fremsendt medio november.

Det viste sig nu, at der kun var foretaget trafikfremskrivninger for ét alternativ, nemlig alternativet uden brugerbetaling og uden trafiksanering i Indre By. Det gør unægtelig det tilsendte materiale mere overskueligt. Denne gang er det anvendte basisår fortsat 2015, men der er foretaget en revision af fremskrivningerne via anvendelsen af en nyere trafikberegningsmodel OTM vers 7.3, således at de tilsendte trafikfremskrivninger fra 2020 og 2022 ikke er direkte sammenlignelige.

I nedenstående tabeloversigt har undertegnede foretaget beregninger for tilvækst i motorkøretøjer fra basis 2015 og frem til basis 2050 og sammenlignelige tal for realisering af Østlig ringvej (projekt) i 2050, herunder en udskillelse af lastbiler.

For de udvalgte vejstrækninger konstateres en større trafikstigning med projektets gennemførelse sammenlignet med basis 2050, nemlig 26 % kontra 19 % for motorkøretøjer i alt, og for lastbiltrafikken en endnu større stigning, nemlig 65 % kontra 50 %. Det må formodes, at jordtransporterne med lastbiler ikke er inkluderet i tallene, da vejstrækningerne for jordtransport endnu ikke er fastlagte.

Der er flere detaljer ved beregningerne, som vækker forundring. Ved en sammenligning af basisberegningerne for søsnittet med bygrænsen konstateres en meget stor forskel: - 8 % for søsnittet sammenlignet med en stigning på 19 % for bygrænsen. Det virker ulogisk. Kan der gives en forklaring på denne meget store forskel?

Beregnet biltrafik over udvalgte snit, antal motorkøretøjer i alt og heraf lastbiler pr. hverdagsdøgn

Alternativ uden brugerbetaling og uden trafiksanering i Indre By

	motorkøretøjer i alt			lastbiler		
	basis 2015	basis 2050	projekt 2050	basis 2015	basis 2050	projekt 2050
Havnesnit						
Knippelsebro	22.943	30.494	23.479	1.121	2.082	1.933
Langebro	66.636	61.687	53.868	3.152	3.806	3.672
Sjællandsbroen	38.554	45.666	41.969	2.087	3.720	3.504
Kalvebod bro	106.331	139.854	130.925	7.864	12.068	11.625
havnesnit i alt	234.464	277.701	250.241	14.223	21.676	20.734
Søsnit						
Kalkbrænderihavnsvej	14.212	28.630	22.336	1.326	3.198	2.787
Østerbrogade	20.345	18.851	14.482	972	1.410	1.088
Fredensbro	43.929	39.547	32.108	1.643	2.069	1.642
Gyldenløvsvej	51.283	40.078	37.937	2.306	2.269	2.219
Gammel Kongevej	6.886	6.177	6.578	537	721	785
Vesterbrogade	17.063	14.711	15.101	939	1.297	1.449
Kalvebod Brygge	33.781	29.941	30.289	1.522	1.992	2.107
søsnit i alt	226.967	209.117	189.186	11.740	16.548	15.701
Bygrænsen						
Lyngbyvej	88.928	101.676	116.227	5.916	9.520	11.027
Tuborgvej	25.596	31.486	31.694	2.137	2.306	2.319
Hareskovvej	55.249	54.780	53.575	2.881	3.031	2.986
Frederikssundsvej	27.391	25.314	24.963	1.986	1.732	1.720
Roskildevej	31.350	34.144	33.689	3.201	3.961	3.978
Holbæk Motorvej	66.908	74.161	73.595	3.171	5.512	5.542
Amager Strandvej	18.035	23.415	18.228	776	1.254	899
Amagerbrogade	12.288	14.536	10.683	595	785	550
Øresundsmotorvejen	70.223	100.402	92.838	4.270	6.783	6.395
Kongelundsvej	13.319	20.089	18.508	1.122	1.578	1.607
Amagermotorvejen	106.331	139.854	130.925	7.864	12.068	11.625
bygrænsen i alt	675.375	804.004	780.238	50.575	67.889	67.552
Planlagte vej- og tunnelforbindelser til Østhavnen						
Nordhavnsvej	0	42.544	82.267	0	6.123	9.396
Nordhavnstunnelen	0	16.885	64.932	0	2.383	6.643
Østlig Ringvej	0	0	60.683	0	0	6.092
Planlagte vej- og tunnelforbindelser i alt	0	59.429	207.882	0	8.506	22.131
Total udvalgte vejstrækninger	1.136.806	1.350.250	1.427.547	76.538	114.619	126.119

Beregnet biltrafik over udvalgte snit, antal motorkøretøjer i alt og heraf lastbiler pr. hverdagsdøgn

Alternativ uden brugerbetaling og uden trafiksanering i Indre By

	ændring motorkøretøjer		ændring lastbiler	
	2015-2050 basis, %	2015-2050 projekt, %	2015-2050 basis, %	2015-2050 projekt, %
Havnesnit				
Knippels bro	33	2	86	73
Langebrogade	-7	-19	21	16
Sjællandsbroen	18	9	78	68
Kalvebod bro	32	23	53	48
havnesnit i alt	18	7	52	46
Søsnit				
Kalkbrænderihavnsgade	101	57	141	110
Østerbrogade	-7	-29	45	12
Fredensbro	-10	-27	26	0
Gyldenløvsgade	-22	-26	-2	-4
Gammel Kongevej	-10	-4	34	46
Vesterbrogade	-14	-12	38	54
Kalvebod Brygge	-11	-10	31	39
søsnit i alt	-8	-17	41	34
Bygrænsen				
Lyngbyvej	14	31	61	86
Tuborgvej	23	24	8	8
Hareskovvej	-1	-3	5	4
Frederikssundsvej	-8	-9	-13	-13
Roskildevej	9	7	24	24
Holbæk Motorvej	11	10	74	75
Amager Strandvej	30	1	62	16
Amagerbrogade	18	-13	32	-8
Øresundsmotorvejen	43	32	59	50
Kongelundsvej	51	39	41	43
Amagermotorvejen	32	23	53	48
bygrænsen i alt	19	16	34	34
Planlagte vej- og tunnelforbindelser til Østhavnen				
Nordhavnsvej				
Nordhavnstunnelen				
Østlig Ringvej				
Planlagte vej- og tunnelforbindelser i alt				
Total udvalgte vejstrækninger	19	26	50	65

Underdimensioneringen af transportadgangen til Lynetteholm

Professor i transportmodellering og leder af Transportdivisionen ved DTU Otto Anker Nielsen har foretaget en sammenligning af transportadgangen til Ørestaden sammenlignet med den planlagte adgang til Lynetteholm, herunder med den korte udgave af Metro 5Øst. Både adgangen via vej, kollektiv trafik og specielt cykler er stærkt underdimensioneret i Lynetteholm projektet.



Opsummeret Sammenligning byudviklingsområder

Ørestaden

- Vejadgang
 - Øresundsmotorvejen (6 spor) (+2)
 - Sjællandsbroen (4 spor)
 - Langebro (6 spor) – heraf 2 spor ned til Ørestad
 - Diverse lokalveje
 - => **Stor vejtrængsel i Ørestad syd**
- Kollektiv adgang
 - Gennemgående metro
 - Regionaltogsbetjening
 - Knudepunkt i Ørestaden station
 - => **Kapacitetsproblemer i metroen (Havnesnit)**
 - => **Planer om udbygning af Øresundsbanen**
 - => **Besluttet Ring Syd giver ekstra regionaltogslinje**
- Cykling
 - Net af cykelstier med adgang fra mange sider

Lynetteholm

- Vejadgang
 - Havnetunnel (4 spor)
- Kollektiv adgang
 - "Blindtarmsmetro"
- Cykling
 - Begrænset adgang

Valg blandt alternativer for Østlig Ringvej

I Rapporten Forundersøgelser af Østlig Ringvej fra 2020 var der adskillige korridorløsninger på spil, herunder om havnetunnellen skulle være forbundet med brugerbetaling og trafiksanering af Indre By. Den model, som ville bringe flest biler ned i tunnelen, var en østlig korridor uden brugerbetaling og uden trafiksanering i Indre By. Det var som skrevet ovenfor årsagen til, at denne model blev By & Havns og Københavns kommunes Økonomiforvaltnings foretrukne model.

Den nylig fremlagte SMV er støvsuget for omtale af alternativer. Det ser nærmest ud til, at den på forhånd udvalgte model er Korridor Øst uden brugerbetaling og uden trafiksanering - Fig. 5-4 i Plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm, Transportministeriet august 2022

<https://www.trafikministeriet.dk/media/ldbhq0d/miljoevurdering-a.pdf>



Figur 5.4.1 Ændringer i vejtrafikken i 2050

(Antal køretøjer pr. hverdagsdøgn. Grøn markerer fald i trafikken, rød markerer øget trafik. Stregernes tykkelse viser ændringen i hverdagsdøgnstrafik, dvs. trafikken på en gennemsnitlig hverdag (mandag-fredag))²⁴. Kilde: Vejdirektoratet (2020a, side 64). Den viste linjeføring for Østlig Ringvej er ikke den samme som planens linjeføring

Kilde: Plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

Det er uhørt, at der ved bygning af så stort et infrastrukturprojekt ikke skal betales for benyttelsen. Det var tilfældet ved bygning af Storebælts forbindelsen og bliver det ved den kommende Femern Bælt forbindelse, som Sund & Bælt er projektleder for. Såfremt den valgte model for Østlig ringvej er uden brugerbetaling, skal det fremgå og begrundes. Den oprindelige model om selvfinansiering er opgivet. Det skal derfor fremgå af rapporten, hvem der skal betale for bilernes brug af en havnetunnel.

Urimelig tilegnelse af befolkning og arbejdspladser på bekostning af forstadskommuner

Det fremgår af tabeller i omtalte bilag 2. Beregningsforudsætninger, at valg af projekt Østhavnen frem for 0-alternativet vil betyde en klar favorisering af Københavns kommune på bekostning af kommunerne i den øvrige hovedstadsregion. I 2070 vil Københavns kommune i kraft af udvikling af Østhavnen have snuppet godt 46.000 indbyggere fra den øvrige hovedstadsregion, hvoraf 35.000 på Lynetteholm (tabel 2).

Kommune	2015	2035	2040		2050		2070	
			Basis	Projekt	Basis	Projekt	Basis	Projekt
Lynetteholm	0	0	0	4.100	0	12.200	0	35.000
Refshaleøen	239	5.200	5.200	10.200	5.200	20.200	5.200	23.000
Kløverparken	0	3.200	3.200	8.000	3.200	8.000	3.200	8.000
Østhavnen i alt	239	8.400	8.400	22.300	8.400	40.400	8.400	66.000
Nordhavn	47	13.700	20.400	20.400	33.800	33.800	33.800	33.800
Rest København	579.987	695.020	695.980	690.610	697.899	691.490	730.966	719.446
København i alt	580.273	717.120	724.780	733.310	740.099	765.690	773.166	819.246
Frederiksberg	103.279	103.344	103.550	103.550	103.961	103.961	105.854	105.854
Øvrig HT-område	1.297.516	1.404.222	1.427.865	1.419.635	1.475.148	1.449.557	1.527.756	1.481.676
I alt	1.981.068	2.224.686	2.256.195	2.256.195	2.319.208	2.319.208	2.406.776	2.406.776

Tabel 2 Forudsat befolkning i Østhavnen og resten af hovedstadsområdet i basis- og projektscenarier

Kilde: Bilag 2. Beregningsforudsætninger (OTM)

På tilsvarende vis fremgår det af beregningerne over antal arbejdspladser, at Københavns kommune i 2070 samlet har "stjålet" godt 28.000 arbejdspladser fra det øvrige hovedstadsområde, linjen "København i alt", og at tilgangen af arbejdspladser til Lynetteholm udgør et antal på 35.000 arbejdspladser. Refshaleøen, som i seneste model er sammenbygget med Lynetteholm, får en pæn fremgang på 10.500 arbejdspladser (tabel 7).

Kommune	2015	2035	2040		2050		2070	
			Basis	Projekt	Basis	Projekt	Basis	Projekt
Lynetteholm	0	0	0	1.800	0	5.500	0	35.000
Refshaleøen	662	3.000	3.000	5.800	3.000	11.500	3.000	13.500
Kløverparken	445	2.300	2.300	3.500	2.300	5.800	2.300	5.800
Østhavnen i alt	1.107	5.300	5.300	11.100	5.300	22.800	5.300	54.300
Nordhavn	6.584	17.500	20.200	20.200	25.600	25.600	25.600	25.600
Rest København	352.312	414.415	418.428	417.903	426.455	424.779	453.502	433.335
København i alt	360.003	437.215	443.928	449.203	457.355	473.179	484.402	513.235
Frederiksberg	40.576	46.904	47.270	46.920	48.006	46.955	48.759	48.011
Øvrig HT-område	613.395	648.419	657.290	652.365	675.034	660.261	691.719	663.634
I alt	1.013.974	1.132.538	1.148.488	1.148.488	1.180.395	1.180.395	1.224.880	1.224.880

Tabel 7 Arbejdspladser forudsat i Østhavnen og resten af hovedstadsområdet i basis- og projektscenarier

Kilde: Bilag 2. Beregningsforudsætninger (OTM)

I tabel 8 ses mere detaljeret en sammenligning af basis 2070 og projekt 2070 på kommuneplan. Det kan aflæses, hvilke kommuner der forventes at afgive arbejdspladser til Københavns kommune. Det drejer sig primært om forstadskommuner ved den kommende letbane i Ring 3, bl.a. Ballerup og Gladsaxe.

Kommune	2015	2035	2040		2050		2070	
			Basis	Projekt	Basis	Projekt	Basis	Projekt
København	360.003	437.215	443.928	449.203	457.355	473.179	484.402	513.235
Frederiksberg	40.576	46.904	47.270	46.920	48.006	46.955	48.759	48.011
Ballerup	39.783	40.639	41.440	41.130	43.042	42.100	44.480	42.674
Brøndby	21.549	22.622	23.100	22.927	24.055	23.529	24.902	23.891
Dragør	2.960	3.059	3.090	3.067	3.153	3.084	3.208	3.078
Gentofte	37.685	42.432	42.952	42.630	43.993	43.030	44.988	43.162
Gladsaxe	39.171	39.871	40.283	39.981	41.108	40.208	41.913	40.211
Glostrup	21.484	23.965	24.066	23.886	24.267	23.736	24.526	23.530
Herlev	19.756	20.821	21.255	21.096	22.123	21.639	22.892	21.963
Albertslund	19.016	19.037	19.365	19.220	20.021	19.583	20.618	19.781
Hvidovre	26.671	28.647	29.200	28.981	30.306	29.643	31.301	30.030
Høje-Taastrup	32.023	30.116	30.984	30.752	32.720	32.004	34.229	32.839
Lyngby-Taarbæk	31.531	36.632	37.367	37.087	38.836	37.986	40.142	38.512
Rødovre	16.094	17.868	18.139	18.003	18.682	18.273	19.194	18.415
Ishøj	8.230	9.847	10.023	9.948	10.376	10.149	10.697	10.263
Tårnby	23.808	33.885	34.450	34.192	35.579	34.800	36.618	35.131
Vallensbæk	4.426	5.215	5.367	5.327	5.671	5.547	5.932	5.691
Furesø	12.638	12.450	12.655	12.560	13.064	12.778	13.430	12.885
Allerød	13.588	12.876	13.036	12.938	13.356	13.064	13.660	13.105
Fredensborg	12.302	12.165	12.289	12.197	12.536	12.262	12.782	12.263
Helsingør	21.702	22.657	22.850	22.679	23.236	22.727	23.636	22.676
Hillerød	28.354	28.427	28.920	28.703	29.907	29.252	30.804	29.553
Hørsholm	9.483	9.060	9.106	9.038	9.198	8.997	9.305	8.927
Rudersdal	25.329	26.106	26.376	26.178	26.917	26.328	27.451	26.337
Egedal	11.042	11.507	11.708	11.620	12.109	11.844	12.479	11.972
Frederikssund	16.096	16.023	16.089	15.968	16.221	15.866	16.395	15.729
Greve	17.391	16.132	16.199	16.078	16.333	15.976	16.509	15.839
Køge	25.580	29.244	29.368	29.148	29.617	28.969	29.929	28.714
Halsnæs	8.282	8.606	8.750	8.684	9.037	8.839	9.304	8.926
Roskilde	39.405	41.082	41.256	40.947	41.605	40.694	42.043	40.336
Solrød	5.547	5.433	5.456	5.415	5.502	5.382	5.560	5.334
Gribskov	12.377	12.416	12.531	12.437	12.762	12.483	12.986	12.459
Stevns (Vallø del)	2.696	2.690	2.701	2.681	2.724	2.664	2.753	2.641
Lejre	7.396	6.889	6.919	6.867	6.978	6.825	7.053	6.767
I alt	1.013.974	1.132.538	1.148.488	1.148.488	1.180.395	1.180.395	1.224.880	1.224.880

Tabel 8 Arbejdspladser pr. kommune i basis- og projektscenarier. Kilde: Københavns Kommune

Kilde: Bilag 2. Beregningsforudsætninger (OTM)

Hvad angår beregninger af den relative vækst i antal biler ses en bemærkelsesværdig forskel i basis- og projektfremskrivning for Københavns kommune: Hele 9 % flere biler i kommunen i projektfremskrivningen sammenlignet med 0-alternativet uden Østhavnsprojektet, et resultat af en relokalisering af befolkning og arbejdspladser til kommunen i kraft af Østhavnsprojektet (tabel 14). I alle øvrige kommuner ses den omvendte effekt: en beregnet reduceret vækst i antal biler i projektscenariet sammenlignet med basisscenariet.

Kommune	2035	2040		2050		2070	
		Basis	Projekt	Basis	Projekt	Basis	Projekt
København	37,4%	38,9%	40,6%	41,9%	46,9%	48,2%	57,2%
Frederiksberg	11,8%	12,0%	12,0%	12,4%	12,4%	14,5%	14,5%
Ballerup	19,6%	22,0%	21,2%	26,6%	24,4%	32,6%	28,5%
Brøndby	26,7%	27,9%	27,1%	30,1%	27,9%	33,7%	29,7%
Dragør	11,8%	14,3%	13,7%	19,2%	17,2%	26,0%	22,1%
Gentofte	3,2%	4,3%	3,7%	6,6%	4,8%	9,3%	6,0%
Gladsaxe	23,5%	25,8%	25,1%	30,5%	28,2%	36,7%	32,6%
Glostrup	27,0%	29,7%	29,0%	35,2%	32,9%	41,6%	37,3%
Herlev	20,2%	22,8%	22,0%	27,7%	25,5%	34,4%	30,4%
Albertslund	12,7%	13,0%	12,4%	13,7%	11,7%	16,0%	12,5%
Hvidovre	23,2%	25,8%	25,0%	30,9%	28,6%	37,6%	33,5%
Høje-Taastrup	24,9%	27,1%	26,3%	31,4%	29,1%	37,5%	33,4%
Lyngby-Taarbæk	14,6%	16,5%	15,8%	20,3%	18,2%	23,9%	20,2%
Rødovre	35,3%	40,3%	39,4%	50,2%	47,6%	61,2%	56,4%
Ishøj	30,3%	32,5%	31,7%	36,7%	34,3%	43,7%	39,3%
Tårnby	11,2%	13,0%	12,3%	16,5%	14,5%	21,4%	17,8%
Vallensbæk	27,2%	29,8%	29,0%	35,0%	32,6%	43,0%	38,7%
Furesø	18,1%	20,0%	19,4%	24,1%	21,9%	28,4%	24,5%
Allerød	25,3%	28,8%	28,0%	35,9%	33,6%	43,3%	39,0%
Fredensborg	19,1%	20,5%	19,8%	23,4%	21,2%	26,6%	22,8%
Helsingør	19,8%	21,3%	20,5%	24,2%	22,0%	25,5%	21,7%
Hillerød	27,7%	30,3%	29,5%	35,5%	33,2%	40,8%	36,5%
Hørsholm	6,4%	7,4%	6,7%	9,3%	7,4%	10,8%	7,5%
Rudersdal	14,4%	16,4%	15,7%	20,4%	18,3%	24,2%	20,4%
Egedal	17,8%	19,8%	19,0%	23,7%	21,5%	29,3%	25,4%
Frederikssund	16,8%	18,0%	17,3%	20,5%	18,4%	20,8%	17,1%
Greve	16,1%	17,7%	17,0%	20,8%	18,7%	25,1%	21,2%
Køge	22,9%	25,1%	24,4%	29,7%	27,4%	34,4%	30,4%
Halsnæs	19,3%	20,2%	19,5%	22,1%	19,9%	22,4%	18,7%
Roskilde	23,4%	25,8%	25,1%	30,7%	28,4%	35,3%	31,2%
Solrød	31,0%	34,7%	33,9%	42,2%	39,7%	51,0%	46,4%
Gribskov	13,3%	13,8%	13,2%	14,8%	12,8%	14,2%	10,8%
Stevns (Vallø del)	22,3%	23,4%	22,7%	25,7%	23,5%	26,9%	23,1%
Lejre	20,5%	22,8%	22,1%	27,4%	25,2%	32,4%	28,4%
I alt	22,4%	24,2%	23,9%	27,9%	27,0%	32,5%	31,0%

Tabel 14 Relativ vækst i antal personbiler til privat kørsel i forhold til 2015

Kilde: Bilag 2. Beregningsforudsætninger (OTM)

Opfordring

Det er væsentligt at kende til de forudsætninger, der ligger bag beregningerne for fremtidens trafikbelastning, nemlig at disse forudsætninger tager udgangspunkt i udviklingstendenser umiddelbart forud for basisåret. Men det er vigtigt at understrege, at det er en politisk beslutning, hvor byudvikling med boliger og arbejdspladser skal finde sted, og at valg af lokalisering for byudvikling er udgangspunkt for, hvor befolkningen har mulighed for at bosætte sig.

RBT vil foretrække et 0-alternativ som udgangspunkt for hovedstadsregionens kommende byudvikling, en planlagt udvikling som tilgodeser en mere lige fordeling af befolkning og arbejdspladser mellem de implicerede kommuner. Men et reelt alternativ skal tage udgangspunkt i en samlet reduktion af biltrafik.

Man kan undre sig over, hvor forstadskommunernes stemme bliver af i denne sammenhæng.

Brug al den åndelige og fysiske energi på at kystsikre Øresund og Køge Bugt frem for at opføre en by i Øresund.

Kjeld A. Larsen

Næstformand i Rådet for bæredygtig trafik

Til Transportministeriet
Att.: Anders Petersen, arp@trm.dk

Journal-nr.: 21010047

Dato: 3. januar 2023

Region Hovedstadens hørings svar vedrørende udkast til strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

Transportministeriet har den 22. august og 19. december 2022 sendt udkast til strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm, samt tillæg til ovenstående miljøvurdering i høring med frist til den 22. januar 2023.

Det fremgår af planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm, at anlægget af Lynetteholm (jordopfyldet) ikke er en del af planen, da dette anlæg er miljøvurderet selvstændigt og besluttet etableret med anlægslovens vedtagelse den 4. juni 2021. Da etableringen af halvøen Lynetteholm ved jordopfyld må forventes at kunne medføre kumulative miljøpåvirkninger sammen med gennemførelsen af planen, vil påvirkningerne fra anlægsprojektet indgå i miljøvurderingen af de forventede kumulative påvirkninger fra planen.

Region Hovedstadens Miljøenhed har den 10. februar 2021 afgivet hørings svar vedrørende forslag til Lov om anlæg af Lynetteholm. Regionens Miljøenhed har endvidere den 28. april 2021 afgivet hørings svar vedr. jordforureningsloven til Lynetteholm implementeringsredegørelse. Region Hovedstaden har den 9. december 2021 også afgivet hørings svar vedrørende udkast til afgrænsningsnotat til brug for en strategisk miljøvurdering for planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.

Transportministeriets miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen

Om *eksisterende forhold og miljøstatus* (afsnit 7.8.1) fremgår det af miljørapporten, at:

Vand: Dele af planens vestlige område er kortlagt med drikkevandsinteresser og særlige drikkevandsinteresser. Planområder for byudvikling, Østlig Ringvej, cykelinfrastruktur og supplerende vejbetjening omfatter ikke målsatte limniske overfladevandsforekomster (søer og vandhuller) eller områder med drikkevandsinteresser i Københavns Kommune. Der kan dog være en marginal påvirkning fra Østlig Ringvej på drikkevandsinteresser i Tårnby Kommune. Østlig Ringvej, Metro M5 krydser Svanemølleforkastningen, hvor Københavnerkalken er stærkt opsprækket og dermed stærkt vandførende. Metroen krydser desuden Carlsbergforkastningen og Rådhusdalen, hvor Københavnerkalken alle steder er stærkt opsprækket og dermed stærkt vandførende.

Jord: Både Nordhavn, Refshaleøen, Kraftværkshalvøen, Prøvestenen og Kløverparken rummer en række kortlagte jordforureninger på V2-niveau. Som udgangspunkt er al jord i byzonen herudover klassificeret som diffust/lettere forurennet.

Om påvirkninger under anlæg (afsnit 7.8.2) fremgår det overordnet, at der kan være væsentlige potentielle negative påvirkninger relateret til overflade- og grundvand. Påvirkningerne omfatter forurening af disse vandressourcer med miljøfremmede stoffer, samt mulige påvirkninger af grundvandsspejlet med heraf afledte konsekvenser for det terrænnære vandspejl, vandindvinding og sætninger i tidligere vandfyldte jordlag.

For jordarealer gælder, at disse kan omfatte væsentlig potentielle negative påvirkninger i anlægsfasens håndtering og eventuel mobilisering af både kortlagte og ikke kendte jordforureninger.

Det fremgår endvidere, at byudviklingen vil omfatte håndtering af kendte kortlagte jordforureninger. Såfremt forurenede fraktioner håndteres i overensstemmelse med reglerne i bekendtgørelse om jordflytning og tilføres godkendt modtageanlæg, vurderes de forventede påvirkninger som ubetydelige.

Om påvirkninger i driftsfasen (afsnit 7.8.3) fremgår det overordnet, at påvirkning af vand og jord vurderes for ubetydelig.

I forhold til *de kumulative virkninger med andre aktiviteter* vurderes planen ikke at have væsentlige virkninger på miljøet.

Planen medfører *et højt råstofforbrug* for etablering af Østlig Ringvej og metro, hvilket er med til at forøge efterspørgslen på råstoffer og eventuelt medvirke til knaphed. En høj anvendelse af sekundære råstoffer kan eventuelt indarbejdes i senere faser af udviklingen af infrastrukturen.

Region Hovedstadens bemærkninger vedr. jordforureningsloven og råstofloven

Jordforureningsloven

Region Hovedstaden har i tidligere hørings svar af 10. februar og 28. april 2021 bemærket, at de fastsatte modtagekriterier for forureningsstoffer efter regionens vurdering vil medføre, at regionen efter endt opfyldning vil skulle kortlægge Lynetteholmen som forurenede grund efter jordforureningslovens §§ 3, stk. 3, 2. pkt., og 6, stk. 1, nr. 4.

Hvis der byudvikles med boliger mm. efter endt jordopfyldning på Lynetteholmen, vil der være tale om en ændret anvendelse af arealet omfattet af proceduren efter jordforureningslovens § 8. Regionen forudsætter i den forbindelse, at det sikres, at der *ikke* er miljø- eller sundhedsmæssige risici som følge af den deponerede jord, der medfører, at regionen får en offentlig indsats over for f.eks. indeluft efter at byggeri er opført.

Som det fremgår af nærværende miljøvurdering, rummer Nordhavn, Refshaleøen, Kraftværkshalvøen, Prøvestenen og Kløverparken en række kortlagte jordforureninger på Vidensniveau 2.

På nogle af de kortlagte arealer er regionen ved undersøgelser i gang med at afklare, om der skal fastlægges offentlig indsats efter jordforureningslovens § 6.

Regionen forudsætter i den forbindelse, at den planlagte byudvikling og infrastruktur til Østhavnen ikke kommer til at medføre en væsentlig forøgelse eller hindring af den offentlige indsats. Regionen forudsætter endvidere, at en eventuel ændret anvendelse af områderne eller bygge- og anlægsarbejder ikke medfører, at forureningerne udgør et sundhedsmæssigt problem ved at mennesker eksponeres for en forurening, som kan have skadelig virkning.

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

Råstofloven

Regionen noterer sig, at det fremgår af planen, at denne medfører et højt råstofforbrug for etablering af Østlig Ringvej og metro, hvilket er med til at forøge efterspørgslen på råstoffer og eventuelt medvirke til knaphed.

Råstofplanens kortlægningsstrategi, som den er beskrevet i Region Hovedstadens Råstofplan 2016/2020, er udtryk for regionens fremadrettet, systematisk kortlægning af regionens potentielle råstofforekomster.

I råstofplanens afsnit kortlægningsstrategien nævnes etablering af Østlig Ringvej som et eksempel på et vejprojekt, der er i gang med at blive undersøgt, og som vil indgå i grundlaget for den fremadrettede prioritering i fremtidig råstofplanlægning.

Regionen bemærker i den forbindelse, at hverken etablering af Østlig Ringvej eller anlæg af en ny metroforbindelse på nuværende tidspunkt indgår konkret i råstofplanens prognose. Prognosen er udtryk for det forventede råstofforbrug beregnet på baggrund af en trendudvikling for råstofforbruget for de seneste 20 år.

Regionen bemærker endvidere, at det ikke kan forudsættes, at etablering af Østlig Ringvej og den kommende metroforbindelse er indarbejdet i eksisterende råstoffilladelser. Råstoffilladelser gives ikke med henblik på konkrete projekter.

Det er derfor regionens vurdering, at den strategiske miljøvurdering af planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen bør inddrage den kumulative påvirkning på råstofforbruget fuldt ud.

Det er ligeledes regionens vurdering, at Transportministeriet i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingsprocessen af planens enkelte projekter bør have fokus på og foretage en detaljeret analyse af råstofforbruget, herunder i kumulation med andre aktiviteter og projekter.

Med venlig hilsen

Carsten Bagge Jensen
Enhedschef

Notat

2. januar 2023
Sagsnr. 19/352
Initialer sides

Side 1 af 2

ARCs høringssvar på høring over den strategiske miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

Til Transportministeriet

ARC er grundet sin geografiske placering og funktion meget interesseret i udviklingen af Østhavnen og i særdeleshed Lynetteholmen.

Lynetteholmen og Østhavnen har potentielt afgørende betydning for ARCs aktiviteter på Kraftværkshalvøen, som omfatter affaldsenergianlæg, omlastning, planlagt sorteringsanlæg og garageanlæg til renovationsbiler og derudover arbejder ARC med etablering af CO₂-fangst.

ARC er et 100 % fælleskommunalt interessentskab. 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.

ARC har følgende bemærkning ift. den strategiske miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen:

- **Kortere affaldstransport uden om indre byområder**
ARC ser meget positivt på en Østlig Ringvej, idet den vil give mulighed for transport af affald til ARC udenom Københavns indre byområder og de belastede broforbindelser Langebro og Knippelsbro. Der kører hver dag cirka 300-400 biler til ARCs affaldsenergianlæg på Kraftværkshalvøen. Hertil kommer trafik til omlastning og garageanlæg til affaldsindsamlingen i Københavns Kommune, begge dele ligeledes beliggende på Kraftværkshalvøen.
- **Må ikke umuliggøre transport af CO₂ til havs eller med rør**
ARC har en ambition om at få etableret fuldskala CO₂-fangst. Et fuldskalaanlæg til CO₂-fangst kan potentielt spare klimaet for udledningen af op til ca. 500.000 tons CO₂ om året, hvoraf ca. 2/3 vil være biogent, dvs. negative udledninger i CO₂-regnskabet. Det er således vigtigt, at etableringen af Østhavnen og dertilhørende projekter – både i anlægsfasen og når den står færdig - ikke bliver en forhindring ift. at transportere indfanget CO₂ væk fra byens centrale værker, således at Danmark kan nå sit klimamål. Transporten af CO₂ kan tænkes at foregå både via rørledning til midlertidigt lagringsanlæg på Prøvestenen samt afskibningsmuligheder derfra.
- **Betydning for opblandingszonerne**
Etablering af Østlig Ringvej kan få betydning for strømningsforholdene i Kongedybet og dermed for opblandingszonen omkring ARCs spildevandsudledning. Dette forhold bør undersøges nærmere i VVM'en. Det skal i denne sammenhæng bemærkes, at ARCs spildevandsbehandling med rimelighed kan betragtes som bedst tilgængelige teknologi (BAT). Etableringen vil også påvirke blandingszonerne for en række andre udledere i området.

- **ARCs udledninger til luft må ikke begrænses**

Ift. byggeriet på Lynetteholm, skal der ved højt byggeri vurderes, om dette er muligt uden, at ARCs udledninger til luft begrænses. Det skal i denne sammenhæng bemærkes, at ARCs røg-gasrensning med rimelighed kan betragtes som BAT, hvorfor skærpede udledningskrav ikke vurderes at være teknisk muligt.

Hvis ARCs kommentarer giver anledning til spørgsmål, står ARC naturligvis til rådighed for uddybning og yderligere dialog, ligesom ARC håber at blive inddraget i forhold til den videre planlægning



Brøndby
Kommune



Greve
Kommune



KØGE KOMMUNE

stevns kommune

4.januar 2023

Transportministeriet

Frederiksholms Kanal 27F

1220 København K

trm@trm.dk og arp@trm.dk

Høringssvar til den strategiske miljøvurdering af udviklingen af Østhavnen, herunder Lynetteholm

Den samlede vurdering af blandt andet klima- og miljøpåvirkninger ved en række udviklingsprojekter i Østhavnen, herunder Lynetteholm, er i offentlig høring frem til den 9. januar 2023.

Borgmestrene i Køge Bugt-alliancen har på møde den 9. december 2022 drøftet materialet og er enige om følgende bemærkninger:

1. Det er vigtigt, at der snarest træffes **formel beslutning om, at der ikke sker klappning** fra Lynetteholm-projektet i Køge Bugt
2. En eventuel ændring af **Hovedstadens spildevandsforhold** vil muligvis indebære, at vandkvalitets-målsætningerne til Køge Bugt reduceres fra god økologisk og kemisk tilstand til lavere tilstande, hvilket vil være uacceptabelt
3. Afledning af større mængder næringsstoffer og miljøforurenende stoffer i Køge Bugt må forventes at påvirke **Natura 2000 områderne** i nærheden af Køge Bugt. Det skal kvantificeres og vurderes konkret og enhver påvirkning skal forhindres.
4. Ligesom ændring af spildevandsforholdene vil resultere i en større forurening i Køge Bugt, så vil etablering af de **ni kunstige øer syd for Avedøre Holme** også resultere i afledning af større mængder næringsstoffer og miljøforurenende stoffer til Køge Bugt i både anlægsfasen og driftsfasen. Det mangler at blive nævnt og vurderet i den strategiske miljøvurdering.
5. Der bør laves en konkret vurdering af, om anlægget vil reducere **vand- og saltudskiftningen gennem Øresund** og hvordan det evt. kan forebygges via afhjælpende foranstaltninger. Der bør laves en uafhængig second opinion, om der er påvirkninger og om påvirkningerne er acceptable. Internationale organisationer bør i givet fald inddrages.
6. Det er ikke tilfredsstillende, at den **forøgede trafikmængde på Køge Bugt Motorvejen** – landets mest trafikerede motorvej – ikke er beregnet

Køge Bugt-alliancen har tidligere påpeget vigtigheden af, at se de mange forskellige projekter i Køge Bugt i sammenhæng. Dette gælder også synet på den foreliggende strategiske miljøvurdering, som alene omfatter den østlige omfartsvej, ny metro mm. En samlet miljøvurdering af hele byudviklingsprojektet for "Lynetteholm", "Østhavnen" og dertilhørende infrastruktur, er afgørende for at give den nødvendige indsigt i anlæggenes reelle natur- og miljømæssige påvirkninger, så der på et oplyst grundlag kan tages beslutninger om den videre udvikling af hele den østlige del af København.

Det er også bemærkelsesværdigt, at den ellers omfattende strategiske miljøvurdering ikke nævner Københavns Kommunes ambitioner og planer om at blive CO2-neutral. Den kommer heller ikke ind på, i hvilken grad planerne for byudvikling og infrastruktur vil påvirke arbejdet med at reducere hovedstadens CO2-udledning.

Ad. 1 Klappning og råstofgravning i Køge Bugt

Kommunerne ser det som positivt, at der tilsyneladende ikke skal klappes i forbindelse med anlæggelse af nye metrolinjer og/eller en østlig omfartsvej. Derfor er det glædeligt, at de nye projekter ikke forudsætter klappning, da det vil skåne havmiljøet. Hvad angår råstofforbruget finder vi det ligeledes positivt, at råstofgravning vil finde sted på land, og at man derfor undgår at suge materiale op fra Køge Bugt.

I den strategiske miljøvurdering *antages*, at der ikke længere vil foregå klappning i Køge Bugt/Øresund på baggrund af en aftale mellem et flertal i forligskredsen i Folketinget. Der mangler dog fortsat en formel beslutning om klappning af slam.

Ad. 2 Hovedstadens spildevandsforhold

I miljøvurderingen har Transportministeriet valgt at udelade forholdene vedrørende BIOFOS' rensesanlæg – Lynetten. Til trods for, at miljøvurderingen selv henleder opmærksomheden på, at situationen omkring rensesanlægget Lynetten stadig er usikker, og derfor ikke er med i betragtningerne, findes det grundlæggende problematisk, at dette er udeladt. Det skyldes ikke mindst, at et byudviklingsprojekt af en kaliber som Lynetteholm ikke må undlade en så væsentlig faktor som rensesanlægget – heller ikke selv om det kan være svært at foretage en vurdering af forholdene.

På side 236 i den strategiske miljøvurdering står:

"Muligheden for at flytte BIOFOS' rensningsanlæg til Holmene syd for Avedøre Holme⁵⁰ vil som udgangspunkt føre til en ændring af udledningen fra rensningsanlægget fra Øresund til Køge Bugt. Hvorvidt dette vil medføre en påvirkning af vandkvaliteten i Køge Bugt er ikke klarlagt. Et nyt rensningsanlægs miljøpåvirkning ved udledning af vand må forventes mange gange lavere end eksisterende rensningsanlægs påvirkninger. Såfremt udledningen af næringsstoffer skulle vise sig at medføre en væsentlig påvirkning (forringelse af vandområdet baseret på de opstillede målsætninger), vil det være nødvendigt at anvende fravigelsesproceduren i miljømålsbekendtgørelsens § 4. Det kan ikke på det foreliggende vid grundlag vurderes, hvorvidt der vil være behov for iværksættelse af fravigelsesproceduren.

En evt. flytning af rensningsanlægget til Holmene kan dog også udnytte de eksisterende udledningsledninger forbundet med Damhusåens rensningsanlæg, således at udledningerne fra et evt. nye rensningsanlæg på Holmene også har udledningspunkt i Øresund."

Uanset, at miljøpåvirkningerne må forventes at være lavere end eksisterende rensningsanlægs påvirkninger, vil der blive afledt større mængder næringsstoffer og miljøforurenende stoffer til Køge Bugt, hvis udledningspunktet vil være ved Holmene syd for Avedøre Holme. Men der vil også blive afledt større mængder næringsstoffer og miljøforurenende stoffer til Køge Bugt, hvis vandet udledes via Damhusåens rensningsanlæg udløbsledning.

At anvende fravigelsesproceduren i miljømålsbekendtgørelsens § 4 indebærer, at målsætningerne til Køge Bugt reduceres fra god økologisk og kemisk tilstand til lavere tilstande, hvilket vil være uacceptabelt for Køge Bugt kommunerne.

Afledning af større mængder næringsstoffer og miljøforurenende stoffer på grund af flytning af Renseanlæg Lynetten bør kompenseres med reduktioner tæt på udledningspunktet af disse afledninger.

Ad.3 Nærliggende Natura2000-områder

Afledning af større mængder næringsstoffer og miljøforurenende stoffer i Køge Bugt må forventes at påvirke Natura 2000 områderne i og i nærhed af Køge Bugt. Vi er derfor ikke enige i afsnittet om Natura 2000 på side 236 og 237, at væsentlig påvirkning på Natura 2000 områderne kan udelukkes (side 236). Det skal kvantificeres og vurderes konkret og en enhver påvirkning skal forhindres.

Ad. 4 Etablering af ni kunstige øer syd for Avedøre Holme

På side 90 og 91 i den strategiske miljøvurdering står, at høringen i forbindelse med afgrænsningsnotatet gav anledning til en justering af listen over aktiviteter, der skal vurderes i relation til sandsynlige kumulative virkninger med planen. Tilføjet på side 91 er: Udvidelse af Avedøre Holme, jf. Hvidovre Kommunes projekt "Holmene".

Ligesom flytning af rensningsanlægget Lynettens udløbsledning vil resultere i en større forurening i Køge Bugt, så vil etablering af de ni kunstige øer syd for Avedøre Holme også resultere i afledning af større mængder næringsstoffer og miljøforurenende stoffer til Køge Bugt i anlægsfasen og driftsfasen. Det mangler at blive nævnt og vurderet i afsnit 7.7.5 i den strategiske miljøvurdering.

Der henvises desuden til behov for kompenserende tiltag, som nævnt under punkt 4.

Ad. 5 Reduktion af vand- og saltudskiftning gennem Øresund på grund af Lynetteholmen

Det er fortsat uklart i hvilket omfang Lynetteholm-projektet kan reducere vand- og saltudskiftningen gennem Øresund. En reduktion kan resultere i påvirkninger af havmiljøet i hele Østersøen og derfor også i Køge Bugt.

På side 231 i den strategiske miljøvurdering står:

"Det påregnes at opfylde et areal ved Prøvestenen ved en mulig tilslutning her samt ved Kastrup halvøen i forbindelse med tunnelens tilslutning til Øresundsmotorvejen. Bag ved de nye opfyld kan der periodisk og meget lokalt være nedsat vandudskiftning. Påvirkningen vurderes at være ubetydelig, idet anlæggene vil kunne udformes på en måde, så eventuelle negative effekter minimeres."

Der bør laves en konkret vurdering af om planens elementer vil reducere vand- og saltudskiftningen gennem Øresund og hvordan det evt. kan forebygges via afhjælpende foranstaltninger. Der bør der også laves en uafhængig second opinion, om der er påvirkninger og om påvirkningerne er acceptable. Internationale organisationer bør i givet fald inddrages.

Projekterne for infrastruktur til Østhavnen og Lynetteholm kan i lang tid fremover få konsekvenser for planerne om at udlægge en ny marin naturnationalpark i Øresund. De eksisterende arealer med ålegræs, der fjernes, når infrastrukturanlæggene etableres, er op mod 40 år om at blive genetableret. Miljøvurderingen nævner også, at de berørte områder vil blive mindre velegnede som opvækstplads for fiskeyngel, indtil bundfaunaen er genetableret. Desuden vil de midlertidige påvirkninger af ålegræs og tangbevoksninger også forringe levedmulighederne

for de fiskearter, der er tilknyttet disse habitater, indtil habitaterne er genetablerede. Den potentielle påvirkning på fiskebestandene i området er vurderet som "ubetydelig" på grund af dens midlertidige karakter, relativt begrænsede område og bundfaunaens evne til at regenerere. Kommunerne mener *ikke*, at en påvirkning, der kan vare op til 40 år, vil være ubetydelig.

Ad 6. Effekter for vejtrafikken i hovedstadsområdet

Det fremgår af miljørapporten, at de samlede trafikale effekter for hele hovedstadsområdet af den samlede plan vil være marginale. Planen vil særligt have betydning i Københavns Kommune og vil have væsentligt positive effekter i det centrale København og på Amager. Det påpeges dog, at der vil være en øget trafik nord for København og en øget trafik på Helsingørsmotorvejen som følge af planen (s. 68-70 og s. 74-75).

Rapporten fokuserer ikke på, at der vil være en stigning i trafikken på Køge Bugt Motorvejen. Det fremgår dog af figur 5.4.1, men er ellers ikke nævnt i rapporten. Motorring 3 kan også blive påvirket. Køge Bugt kommunerne bemærker, at det er nogle af Danmarks mest trafikerede veje, og at udviklingen i Østhavnen må forventes at medføre mere trafik og øget støjbelastning på disse strækninger med en forventelig konsekvens for Køge Bugt kommunernes potentialer for bosætning og for tiltrækning og fastholdelse af virksomheder.

6. januar 2023
J.nr. 2023-0003837

Transportministeriet
trm@trm.dk; arp@trm.dk

Transportministeriet har sendt den strategiske miljøvurdering (SMV) af udvikling af Østhavnen i offentlig høring med en frist den 9. januar 2023.

Indre By Lokaludvalg beklager, at der ikke blev gennemført en indledende offentlig høring om Lynetteholm-projektet inkl. infrastrukturen i 2018 i forbindelse med indgåelsen af principaftalen om Lynetteholm. Det ville have været rettidig omhu, respekt for borgerne og god forvaltningskik, og det kunne have styrket borgernes tillid til den offentlige forvaltning og de politiske systemer.

Nu er man på bagkant med de offentlige høringer, borgerinddragelse, borgerdialog osv. på en måde, der svækker tilliden til, at arbejdet med Lynetteholm-projekt går rigtigt for sig. Det er ærgerligt, ikke mindst projektets størrelse og vigtighed for Københavns udvikling taget i betragtning.

Umiddelbart mener lokaludvalget, at stormflodssikring af hele Øresundskysten må prioriteres før byudvikling i Østhavnen. Det sker ikke med gennemførelsen af "Planen", bl.a. fordi "Planen" ikke indeholder en højvandssikring.

Indre By Lokaludvalg foreslår,

- at oplægget til de politiske partier bag Østhavn-projektet med resultaterne af denne høring skal indeholde en samlet og detaljeret status på stormflodssikringen af København.
- at Lynetteholm-projektet her i den indledende fase alene ses som et stormflodssikringsprojekt inkl. etableringen af en stormflodsport i Kronløbet. En sådan stormflodsport skal indgå i SMV. Dvs. at vi foreslår, at man udskyder planlægningen af byudviklingen på Lynetteholm.
- at det undersøges, hvordan Lynetteholm kan etableres uden byudvikling; dvs. så Lynetteholm efter etablering henstår som et rekreativt grønt område. Et sådant alternativ skal indgå i SMV.
- at det undersøges, hvordan indersiden af Lynetteholm kan indrettes til et rekreativt strandareal med krav til vandkvaliteten, der gør badning mulig.

- at det undersøges, hvilke trafikale foranstaltninger i det indre København, der skal etableres, for at Østlig Ringvej giver samfundsøkonomisk mening. Sådanne trafikale foranstaltninger skal indgå i SMV.
- at det undersøges, hvordan en eventuel senere udvikling af Lynetteholm med boliger, arbejdspladser og infrastruktur jf. "Planen" kan gennemføres med en betingelse om, at området skal kunne fungere som en by med de funktioner, der kendetegner en by. I SMV skal "by" defineres. Dette forslag fremsættes, fordi vi ser for os, at Lynetteholm bliver en forstad til København, der medfører indkøbs- og pendlertrafik.
- at det undersøges, hvordan en eventuel senere udvikling af Lynetteholm med boliger, arbejdspladser og infrastruktur jf. "Planen" kan gennemføres med en betingelse om, at der i området skal være en blandet beboersammensætning; dvs. et område, hvor folk med forskellige indkomster har mulighed for at bo. I SMV skal "blandet beboersammensætning" defineres. Dette forslag fremsættes, fordi vi ser for os, at Lynetteholm bliver et område, hvor kun dem med de højeste indkomster vil få råd til at bo.
- at det undersøges hvilke befolkningsgrupper, der vil bo på Lynetteholm, idet lokaludvalgets formodning om, at kun velstillede vil kunne bo der, kan være forkert.
- at det undersøges, hvordan en eventuel senere udvikling af Lynetteholm med boliger, arbejdspladser og infrastruktur jf. "Planen" kan gennemføres med en betingelse om, at der i området skal være en blandet erhvervsammensætning; dvs. et område, hvor fx. også kunsthåndværkere og håndværkere har mulighed for at etablere deres forretning. I SMV skal "blandet erhvervsammensætning" defineres. Dette forslag fremsættes, fordi vi ser for os, at Lynetteholm bliver et område for de serviceerhverv, som har en indtjening, der gør dem i stand til at placere sig et eksklusivt sted.
- at det undersøges, hvordan en eventuel senere udvikling af Lynetteholm med boliger, arbejdspladser og infrastruktur påvirker priserne på ejendomsmarkedet i de dele af København, som mister herlighedsværdi, fordi bebyggelse på Lynetteholm vil tage udsigt jf. "Skitser" i høringsmaterialet. Dette skal indgå i SMV.
- at det undersøges, om "Planen" lever op til målsætningerne i Københavns kommuneplan, Københavns klimaplan, Københavns vandkvalitetsplan og andre planer, som Københavns Kommune har vedtaget. Lokaludvalget mener, at der skal være en sammenhæng mellem planerne.
- at det undersøges, hvordan en eventuel senere udvikling af Lynetteholm med boliger, arbejdspladser og infrastruktur vil leve op til kommunens målsætning om, at biltrafikken maksimalt skal udgøre 25 % af antal ture

og at antallet af ture i øvrigt skal fordele sig med mindst 25 % gang, 25 % cykling og 25 % kollektiv transport.

- at "Planen" skal indgå i en overordnet trafikplan, som Københavns Kommune bør udarbejde.
- at det undersøges, hvordan man kan udvikle Middelalderbyen og tilstødende bykvarterer med samme antal boliger og arbejdspladser på Lynetteholm, som der er forudsat i "Planen". Dette som et alternativ til byudvikling på Lynetteholm. I praksis vil man nok skulle se på, hvordan kontorer mv. i Middelalderbyen og tilstødende bykvarterer vil kunne konverteres til boliger.
Forslaget skal ses i lyset af, at Middelalderbyen og tilstødende bykvarterer ændrer karakter i disse år fra at være et boligområde med dagligvarebutikker og serviceerhverv til i hovedsagen at være et område for shopping-, restaurations- og underholdningsvirksomheder samt deres kunder og gæster.
- at det økonomiske aspekt ved "Planen" vurderes. Lokaludvalget mener, at man mangler at belyse, hvordan etableringen af Lynetteholm inkl. infrastruktur kan blive selvfinansierende.

Jeg henviser i øvrigt til de vedlagte høringssvar fra lokaludvalget om Østlig Ringvej og M5.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,
Indre By Lokaludvalg

Kopi sendt til Københavns Borgerrepræsentation og Borgersamlingen vedr. Lynetteholm

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Fra: Jan Hindsbo (JAH@CTR.DK)
Titel: Hørings svar over strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm
Sendt: 06-01-2023 15:39
Bilag: CTR Oversigt over kritiske steder.docx; område 1 bilag 01 Østerport.pdf; område 2 bilag 02 Stockholms gade.pdf; område 3 bilag 03 Julius Thomsens plads.pdf; område 4 bilag 04 Carl Plougs vej.pdf; område 5 bilag 05 KLW Prags Boulevard.pdf; område 6 bilag 06 Forlandet str 210.pdf; område 7 bilag 07 Refshalevej str 110.pdf; Oversigt kritiske områder bilag 00.pdf;

Til rette vedkommende.
Transportministeriet.

BAGGRUND

Transportministeriet udsendte i august en strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm i høring. Efter denne har København Kommune haft udsendt en høring om nye metrolinjer "Idéfasehøring for metrolinjen M5". CTR har sendt hørings svar til København kommunes Idéfasehøring og nedenstående bemærkning til Transportministeriets høring fra 19. dec. er i sin helhed samstemmende.

Tillægget til hovedrapporten redegør for de overordnede, forventede, væsentlige miljøpåvirkninger, ved de justerede linjeføringer for 1. etape af M5 Vest og M5 Øst (Amagerbrogade Syd/Nord), såfremt en af disse, etableres sammen med den byudvikling og den vej- og cykelinfrastruktur, der ventes etableret til Østhavnen, herunder Lynetteholm.

CTR's opgave er at være leverandør af en bæredygtig og sammenhængende varmforsyning i hovedstadsområdet - centralt placeret mellem varmeleverandører og varmedistributører og på tværs af Frederiksberg, Gentofte, Gladsaxe, København og Tårnby kommuner.

Transmissionssystemet gør det muligt at optimere varmeproduktionen i området og bidrager derfor til, at kommunerne kan tilbyde deres borgere både billig, bekvem, driftssikker og miljøvenlig varme. Via distributionsselskaberne forsyner vi omkring 250.000 boliger i hovedstadsområdet med fjernvarme produceret på biomasse, varmepumper og elkedler. Dermed håndterer vi omkring 15 % af alt dansk fjernvarme og vores varme er omkring 65 % CO2 neutral fordi, der fortsat er CO2 i affaldsenergien og i vores reserveproduktion.

CTR vil gerne gøre opmærksom på projektets konsekvens for fjernvarmforsyningen i Storkøbenhavn, både i forhold påvirkninger metrolinjeføringen kan have på eksisterende fjernvarmetransmissions, samt de miljøpåvirkninger en nedlukning af fjernvarmesystemet vil have under evt. flytning af fjernvarmesystemet.

ORIENTERING

CTR har tidligere kommunikeret med Metroselskabet vedr. 3 mulige traceer for metrolinjen, der skal forbinde Lynetteholmen med eksisterende infrastruktur. CTR har fået udarbejdet konsekvensrapport for placering af metrolinjer og stationer ved hhv. Julius Thomsens Plads på grænsen mellem København og Frederiksberg kommuner, samt ved Østerport station og metrolinjen ved Prags Boulevard og Forlandet.



Oversigtskort over CTR's ledningsføring sammenholdt med potentiel placering af metrolinjer.

Det er naturligvis ved stationsplaceringerne, at metrolinjerne vil påvirke CTR's systemer, da metrolinjerne typisk går under CTR ledninger. Ved 3 stationsplaceringer og ledningsstræk er behov for at omlægge ledninger eller bygværker ejet af CTR. Metroselskabet ønskede derfor CTR's vurdering af, om ledningsomlægninger ved de pågældende 3 placeringer er mulige.

Forum Station (Julius Thomsens Plads)

Placeringen af en metrostation (udvidelse af den eksisterende som følge af kobling til ny ring) betyder flytning af alle ledninger beliggende mellem Forum og vekslersstationen, samt CTR's hovedledning til Sankt Thomas Plads. Vekslersstationen ved Julius Thomsens Plads er et knudepunkt for CTR's forsyning, og en omlægning er estimeret til 73 mio. kr. i 2019 eksklusiv driftstab.

Metroens placering vil ligeledes påvirke ledninger fra vekslersstationen tilhørende HOFOR og Frederiksberg Forsyning.

Østerport Station

Den projekterede ny metrolinje fylder hele bredden af Østbanegade fra Trondhjems Plads til Oslo Plads, så CTR's hovedledning skal flyttes til bagvedliggende Kristianiagade. Projekter er estimeret til 113 mio. kr. i 2019 eksklusiv driftstab.

Kløverparken Station og placering af metro langs Prag Boulevard.

Den projekterede metrostation er beliggende lige over CTR's hovedledning, som forsyner bl.a. Tårnby. Omlægningen er estimeret til 15 mio. kr. i 2019 eksklusiv driftstab.

CTR gør opmærksom på at de valgte placeringer vil betyde væsentlige flytninger af fjernvarmeforsyningen i København og flytningerne vil betyde større driftsforstyrrelser, hvis de gennemføres. Hvis de indikerede placeringer fastholdes vil fjernvarmes flytning af rør og kamre have stor indflydelse på det samlede projekt, da flytningerne kun kan ske i sommermånederne. Selv i sommermånederne vil en afbrydelse af CTR's system betyde forsyning af varme på grundlag fossil olie og naturgas, i stedet for varme fra kraftvarmeværkerne, som helt eller delvist er CO₂ neutrale. Dertil kommer det væsentlige yderligere omkostning ved brug af fossile brændsler frem for overskudsvarme fra kraftvarmeværker.

Nedenstående oversigt over kritiske områder hvor der er sammenfald med CTR's system og de indikative placeringer af metrolinjerne. I bilag findes detail information om områderne, som er;

- Område 1 Østerport (bilag 0.1)
- Område 2 Stockholms gade (bilag 0.2)
- Område 3 Julius Thomsens Plads (bilag 0.3)
- Område 4 Carl Plougs vej (bilag 0.4)
- Område 5 KLV Prags Boulevard (bilag 0.5)
- Område 6 Forlandet str. 210 (bilag 0.6)
- Område 7 Refshalevej str. 110 (bilag 0.7)

CTR står naturligvis til rådighed for yderligere afklaring, når der er behov, så placeringen af metroinstallationer sker til fælles bedste.

Venligste hilsner



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

Oversigt over sammenfald med CTR (M5)

M5 er indtegnet med tyrkis, hvor der er 2 streger ligger de med ca. 10 meters afstand.

Linjeføringen er ikke præcis, derfor vil der være flere kritiske steder og punkter, der er med her, men som ikke bliver aktuelle.

Steder markeret med * er steder hvor M5 krydser eller ligger direkte "på" rør/kanaler/kamre

Oversigt over kritiske områder (bilag 0.0)

Område 1 Østerport (bilag 0.1)

Område 2 Stockholms gade (bilag 0.2)

Område 3 Julius Thomsens Plads (bilag 0.3)

Område 4 Carl Plougs vej (bilag 0.4)

Område 5 KLW Prags Boulevard (bilag 0.5)

Område 6 Forlandet str. 210 (bilag 0.6)

Område 7 Refshalevej str. 110 (bilag 0.7)

Område 1 Østerport (bilag 0.1)

	CTR	nummer	Tekst	bemærkning
	Betonkanal	310.11a		
	Kammer	130.16		
	Betonkanal	165.12		
	Kammer	130.14		
	Betonkanal	130.13		
	Kammer	130.12		
*	Betonkanal	130.11	krydser	
	Betonkanal	140.11		
	Kammer	140.12		
	Betonkanal	140.29		
	Kammer	140.30		
	Betonkanal	140.13	Betonkanal markeret "død"	
	Betonkanal	140.13	Ny, ligger tættere på M5	
	Betonkanal	130.11	Hjørne "knæk"	

Område 2 Stockholms gade (bilag 0.2)

	CTR	nummer	Tekst	bemærkning
*	Betonkanal	140.19	M5 krydser betonkanal	
	Kammer	140.20		

Oversigt over sammenfald med CTR (M5)

Område 3 Julius Thomsens Plads (bilag 0.3)

	CTR	Nummer	Tekst	Bemærkning
*	Betonkanal	160.00	Krydser betonkanal	
*	Lyre	1028	Krydser Lyre	
(*)	Prærør	165.11	Krydser måske	
*	Kammer	JTP	Krydser kammer	
*	Kammer	JTW	Krydser kammer	
(*)	Prærør	165.15	Krydser måske	
	lyre	165/03	Krydser Lyre	
*	Prærør	165.11	Ligger "på" rør	

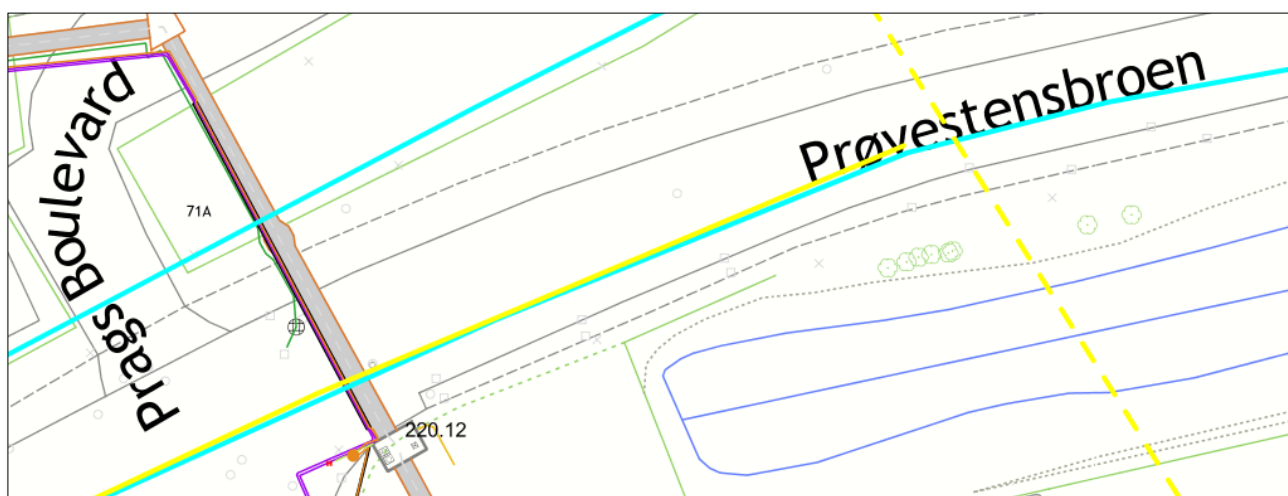
Område 4 Carl Plougs vej (bilag 0.4)

	CTR	Nummer	Tekst	Bemærkning
*	Prærør	165.11	Ligger "på" rør	
*	Lyre	165/04	Krydser v Niels Ebbesens vej	
*	Prærør	165.19	Ligger "på" rør	
*	kammer	165.20	Ligger "på" kammer	
*	prærør	165.21	Ligger "på" rør	

Område 5 KLW Prags Boulevard (bilag 0.5)

Linjer deler sig ved kløvermarken og 2 går tæt på KLW, 2 går til Prøvestenen hvor klargøringscenteret bliver

	CTR	Nummer	Tekst	Bemærkning
*	Kammer	KLW	2 linjer går tæt på eller over	Usikker placering, men tæt på
*	Betonkanal	210.43	Krydser	Se detalje
(*)	kammer	220.12	Krydser måske	Se detalje



Oversigt over sammenfald med CTR (M5)

Område 6 Forlandet str. 210 (bilag 0.6)

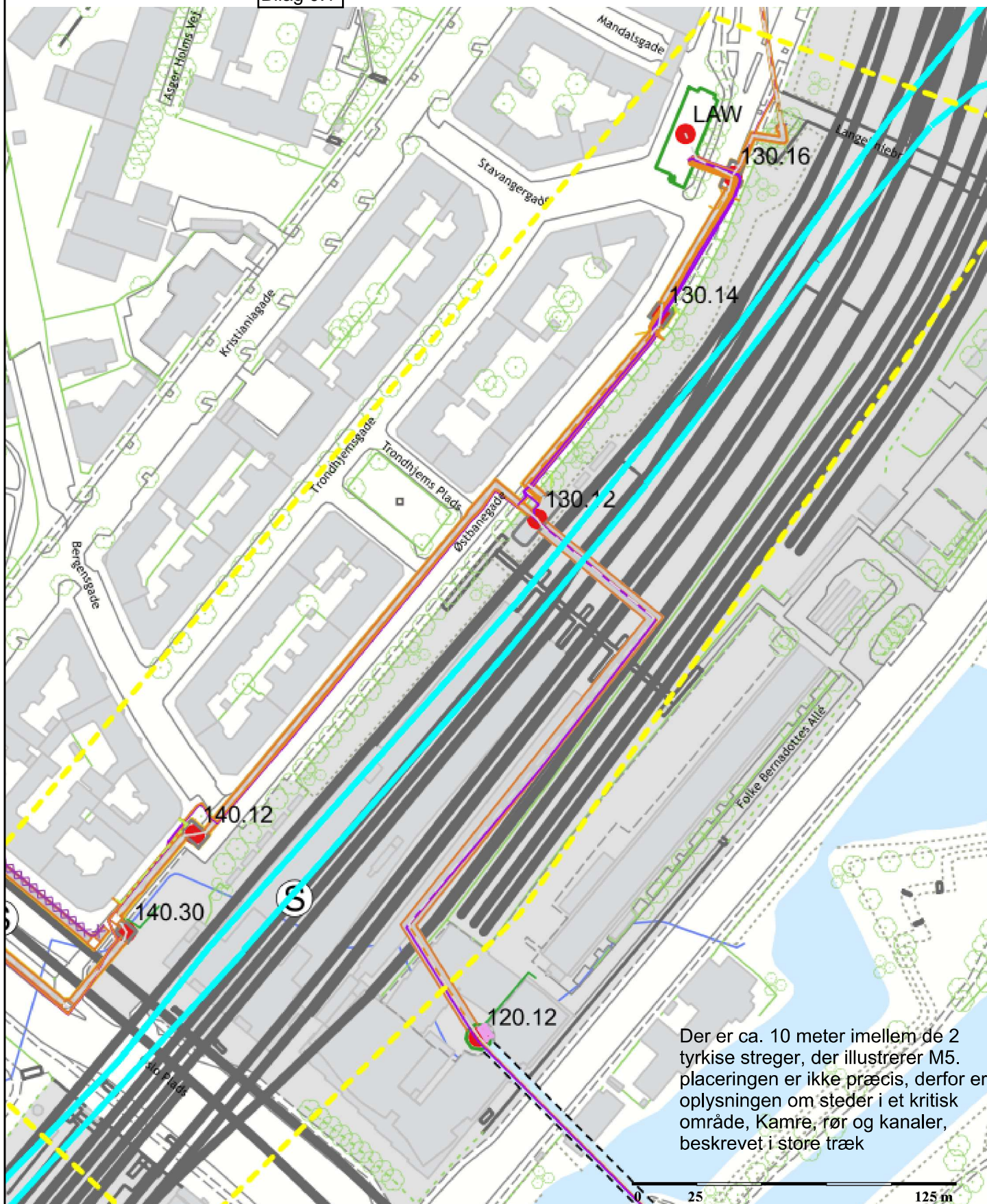
Rørføringen knækker og følger Kraftværksvej efter strækning 210.23

OBS!! Området er markeret som "byfornyelsesområde"

	CTR	nummer	Tekst	bemærkning
	Betonkanal	210.39	Går langs	Tæt på
	Kammer	210.38	Går langs	Tæt på
	Betonkanal	210.37	Går langs	Tæt på
	Kammer	210.36	Går langs	Tæt på
	Betonkanal	210.35	Går langs	Tæt på
	Kammer	210.34	Går langs	Tæt på
	Betonkanal	210.33	Går langs	Tæt på
	Kammer	210.32	Går langs	Tæt på
	Betonkanal	210.31	Går langs	Tæt på
	Kammer	210.30	Går langs	Tæt på
	Betonkanal	210.29	Går langs	Tæt på
	Kammer	210.28	Går langs	Tæt på
	Betonkanal	210.27	Går langs	Tæt på
	Kammer	210.26	Går langs	Tæt på
	Betonkanal	210.25	Går langs	Tæt på
	Kammer	210.24	Går langs	Tæt på
	Betonkanal	210.23	Går langs	Tæt på

Område 7 Refshalevej str. 110 (bilag 0.7)

	CTR	nummer	Tekst	bemærkning
*	Betonkanal	110.19	krydser	
	Kammer	110.20		
*	Betonkanal	110.23	krydser	
	Kammer	110.24		



Der er ca. 10 meter imellem de 2 tyrkiske streger, der illustrerer M5. placeringen er ikke præcis, derfor er oplysningen om steder i et kritisk område, Kamre, rør og kanaler, beskrevet i store træk

Der tages forbehold overfor de på tegningen angivne mål. Alle mål skal kontrolleres på stedet.

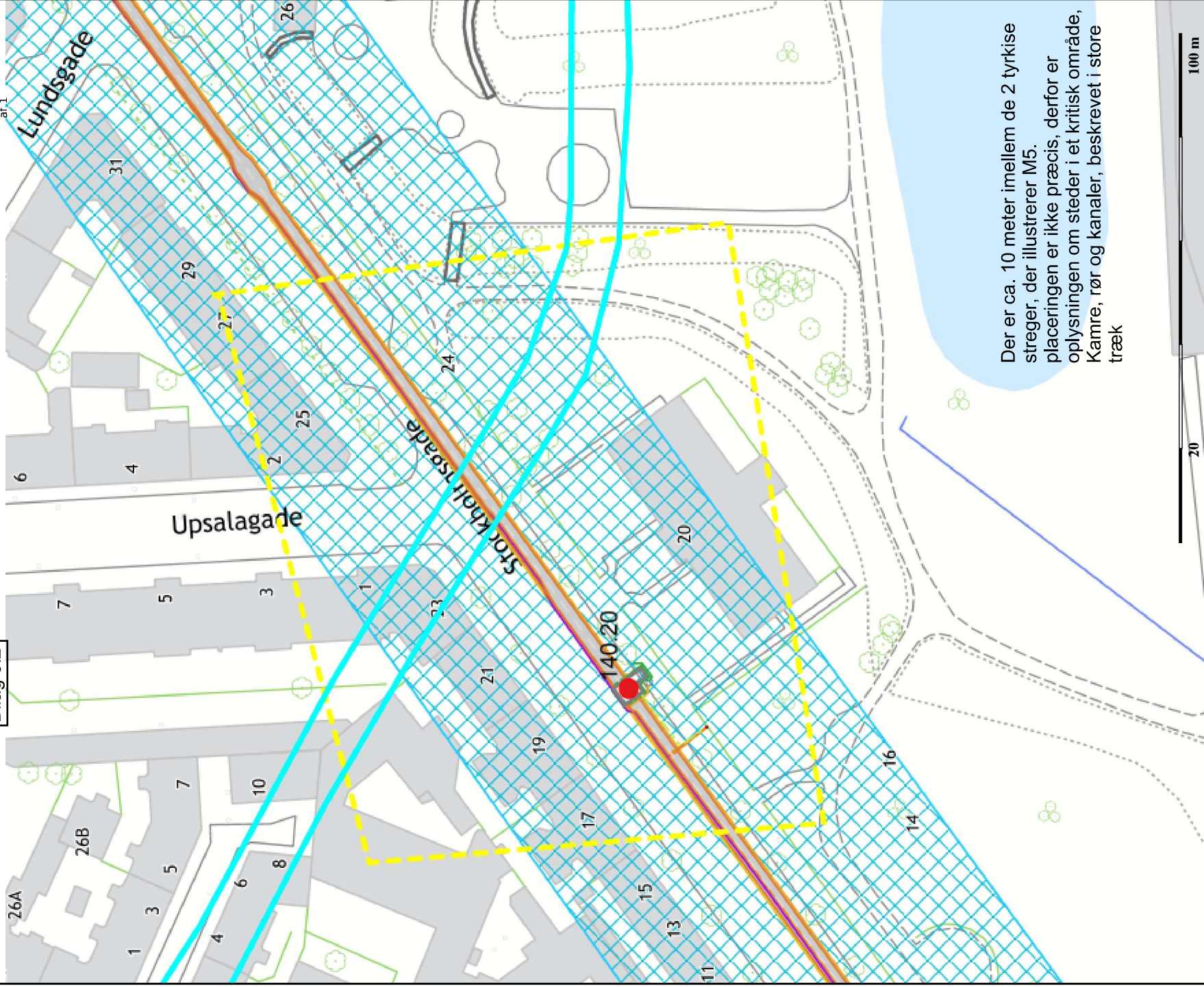


Kontakt:
 Graveperiode: til Telefon: Mobil: E-mail:
 LER ID:

Dato: 05-01-2023

M5 indtegnet med turkis
 Område 1 gul stiple

CTR I/S - Stæhr Johansens Vej 38 - 2000 Frederiksberg
 Tlf. 3818 5777 - ledningsoplysninger@ctr.dk - http://www.ctr.dk/



Der er ca. 10 meter imellem de 2 tyrkise streger, der illustrerer M5. Placeringen er ikke præcis, derfor er oplysningen om steder i et kritisk område. Kamre, rør og kanaler, beskrevet i store trææk

Der tages forbehold overfor de på tegningen angivne mål. Alle mål skal kontrolleres på stedet.

Kontakt:

Graveperiode: til Telefon: Mobil: E-mail:

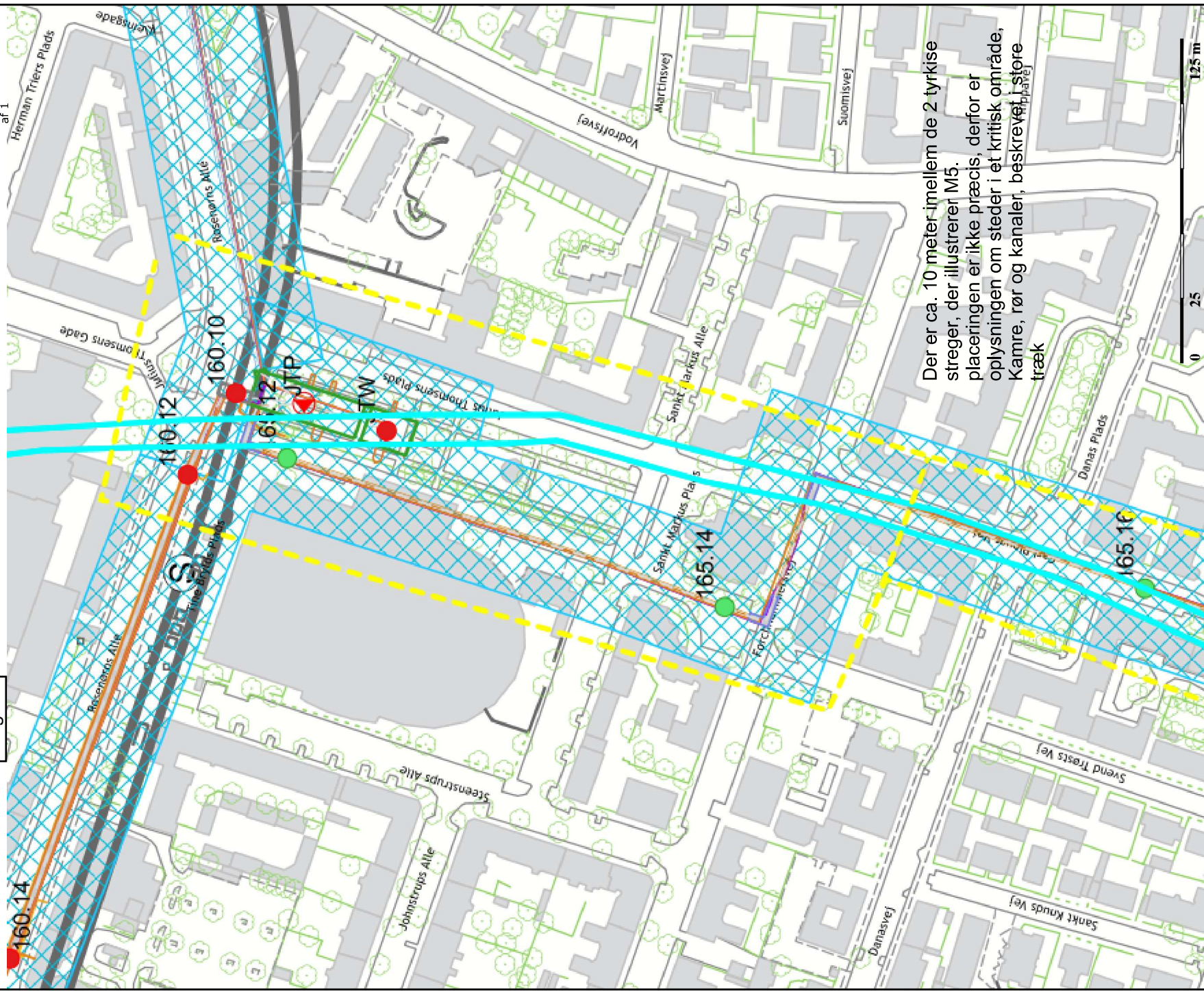
LER ID:

Dato: 05-01-2023

M5 indtegnet med tyrkis
Område 2 gul stiple



CTR I/S - Stæhr. Johansens Vej 38 - 2000 Frederiksberg
Tlf. 3818 5777 - ledningsoplysninger@ctr.dk - <http://www.ctr.dk/>



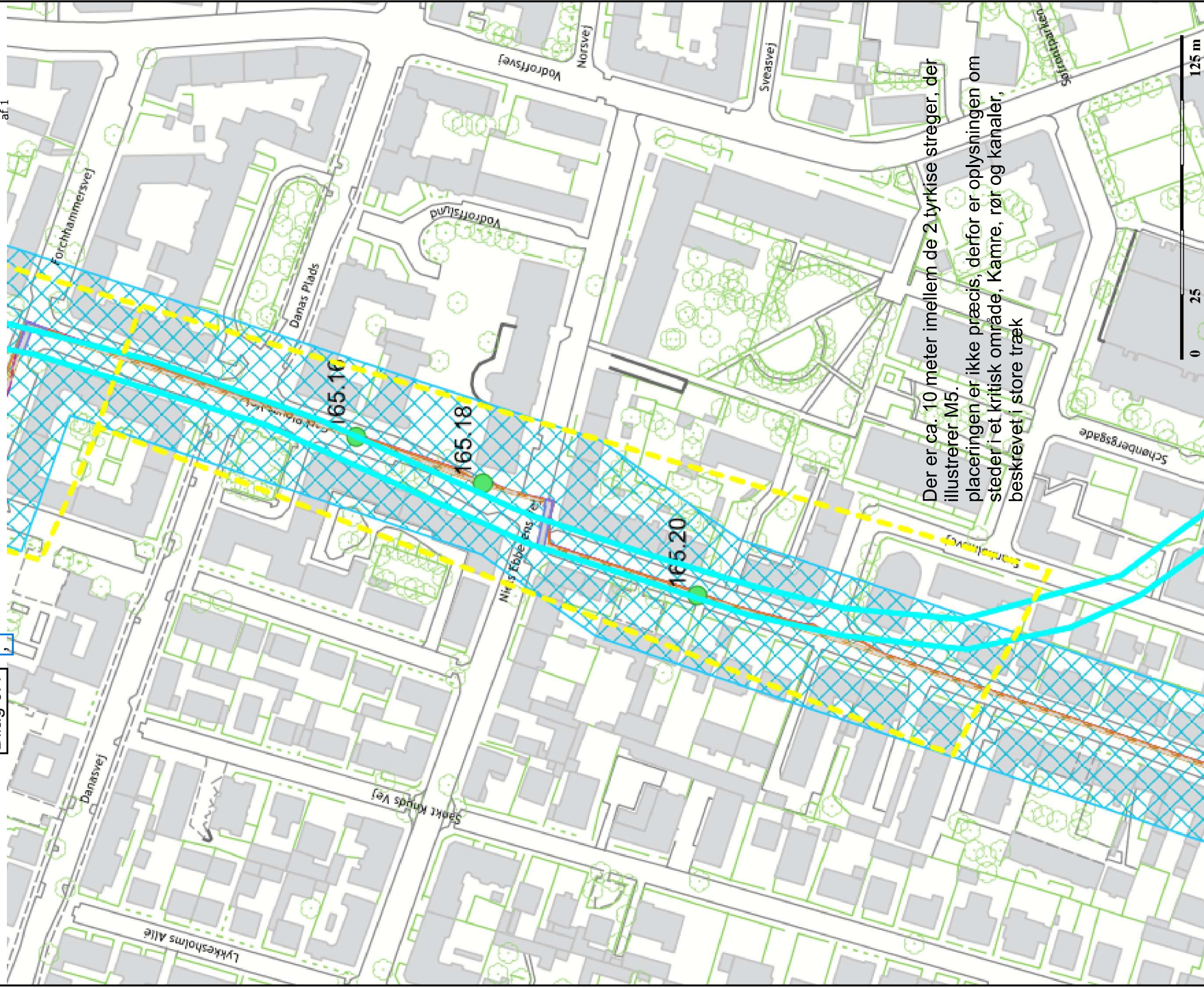
Der er ca. 10 meter imellem de 2 tyrkise streger, der illustrerer M5. Placeringen er ikke præcis, derfor er oplysningen om steder i et kritisk område. Kamre, rør og kanaler, beskrevet i store planlægning

Der tages forbehold overfor de på tegningen angivne mål. Alle mål skal kontrolleres på stedet.



Kontakt: Dato: 05-01-2023
 Graveperiode: til Telefon: Mobil: E-mail: M5 indtegnet med tyrkis
 LER ID: Område 3 gul stiblet

CTR I/S - Stæhr Johansens Vej 38 - 2000 Frederiksberg
 Tlf. 3818 5777 - ledningsoplysninger@ctr.dk - http://www.ctr.dk/



Der tages forbehold overfor de på tegningen angivne mål. Alle mål skal kontrolleres på stedet.

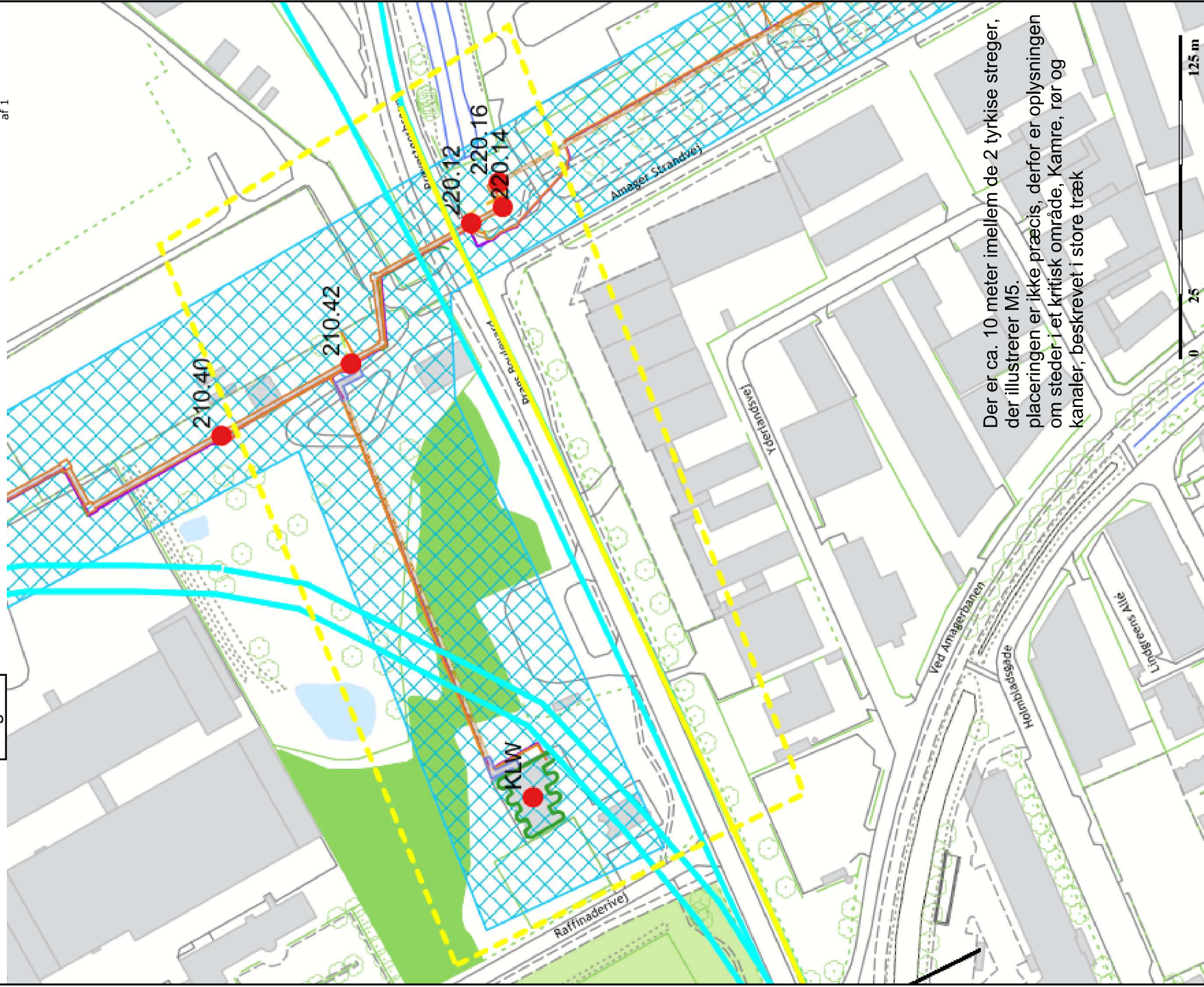
Kontakt:

Graveperiode: til Telefon: Mobil: E-mail:

LER ID:

Dato: 05-01-2023

M5 indtegnet med tyrkis
Område 4 gul stiple



Der tages forbehold overfor de på tegningen angivne mål. Alle mål skal kontrolleres på stedet.

Kontakt:

Graveperiode: til Telefon: Mobil: E-mail:

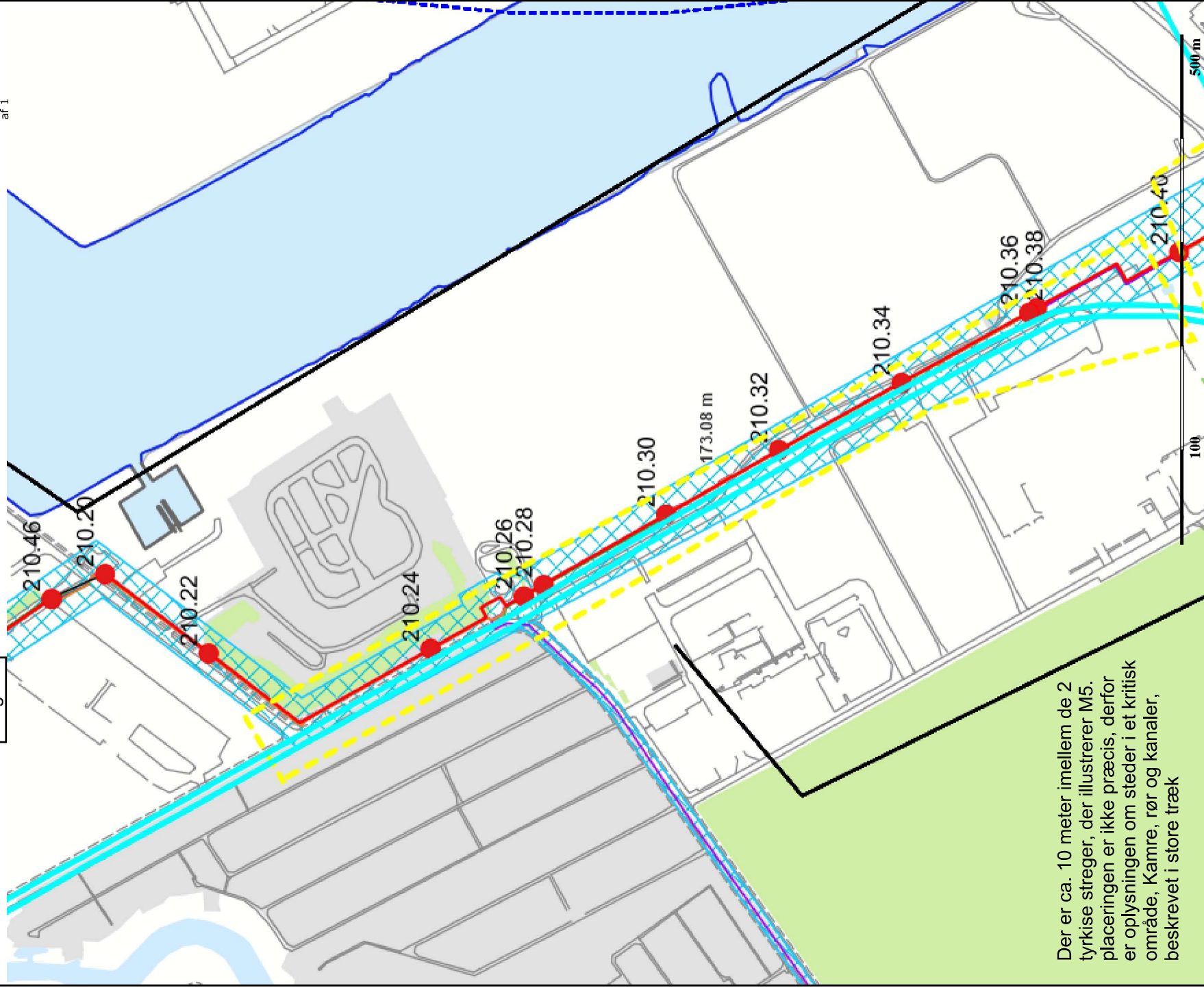
LER ID:

Dato: 05-01-2023

M5 indtegnet med tyrkis
 Område 5 gul stiple



CTR I/S - Stæhr Johansens Vej 38 - 2000 Frederiksberg
 Tlf. 3818 5777 - ledningsoplysninger@ctr.dk - <http://www.ctr.dk/>



Der er ca. 10 meter imellem de 2 tyrkise streger, der illustrerer M5. Placeringen er ikke præcis, derfor er oplysningen om steder i et kritisk område, Kamre, rør og kanaler, beskrevet i store træk

Der tages forbehold overfor de på tegningen angivne mål. Alle mål skal kontrolleres på stedet.



Kontakt:

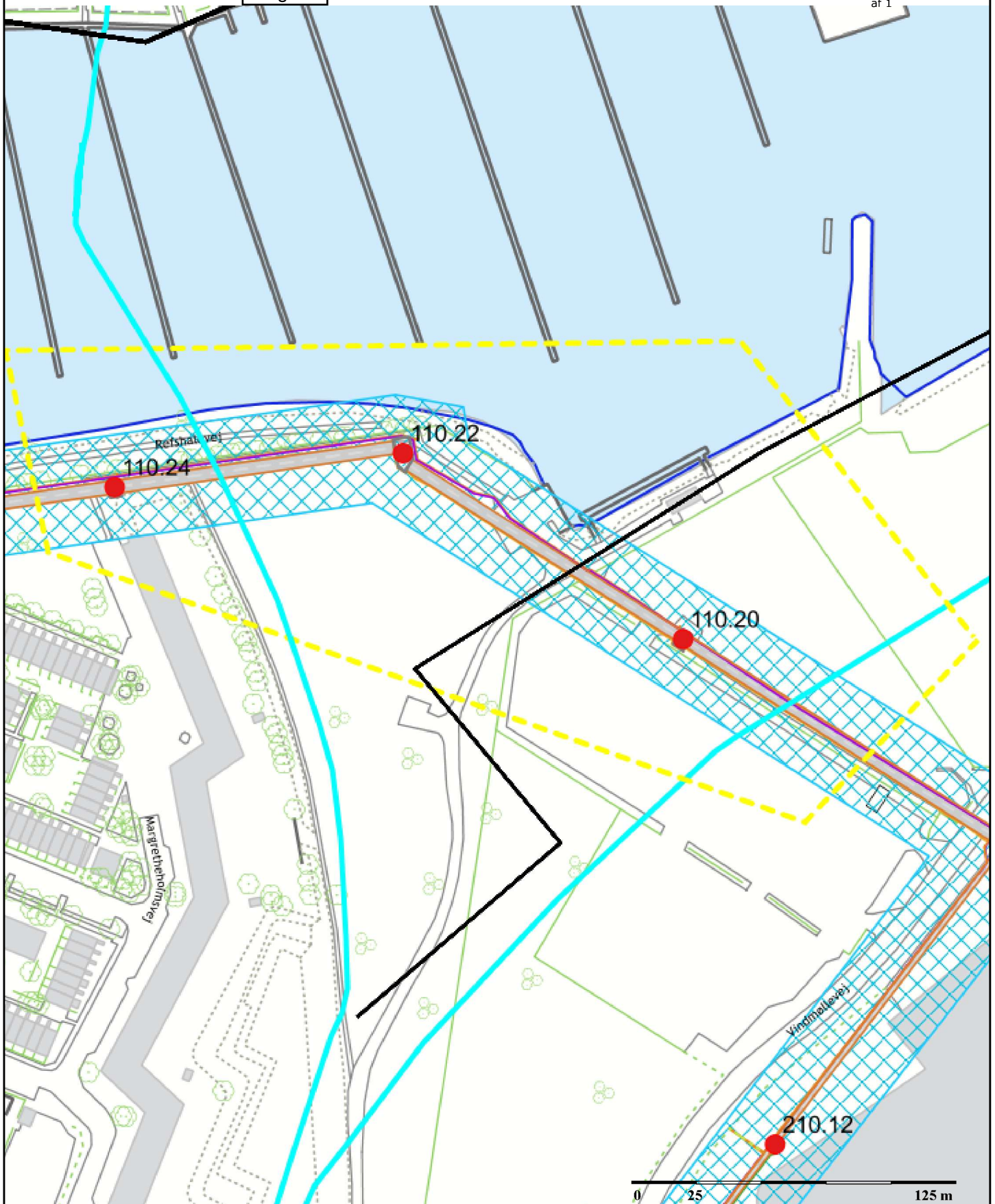
Graveperiode: til Telefon: Mobil: E-mail:

LER ID:

CTR I/S - Stæhr. Johansens Vej 38 - 2000 Frederiksberg
Tlf. 3818 5777 - ledningsoplysninger@ctr.dk - <http://www.ctr.dk/>

Dato: 05-01-2023

M5 indtegnet med tyrkis
Område 6 gul stipleet



Der tages forbehold overfor de på tegningen angivne mål. Alle mål skal kontrolleres på stedet.

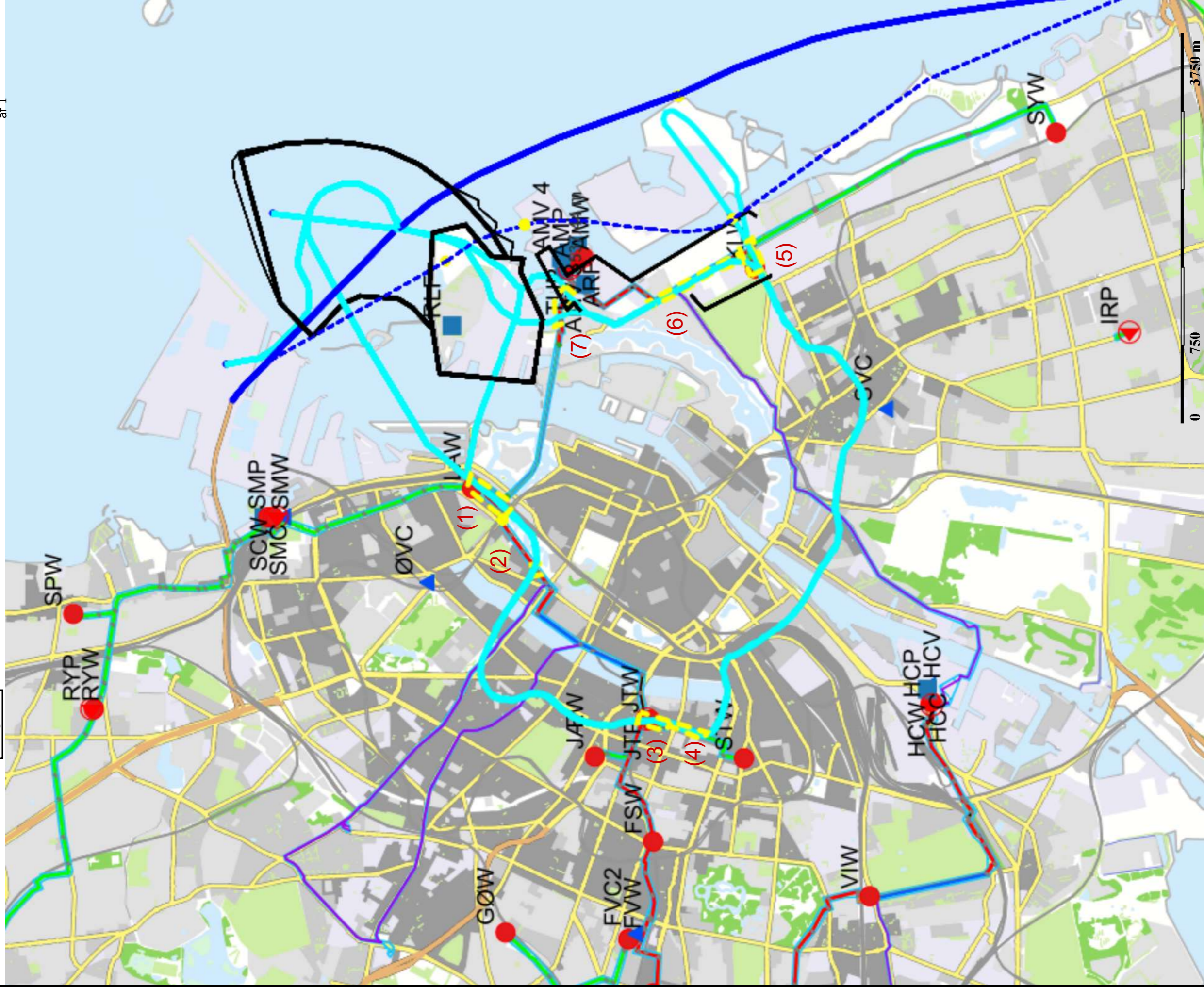


Kontakt:
Graveperiode: til Telefon: Mobil: E-mail:
LER ID:

Dato: 05-01-2023

M5 indtegnet med tyrkis
Område 7 gul stiple

CTR I/S - Stæhr Johansens Vej 38 - 2000 Frederiksberg
Tlf. 3818 5777 - ledningsoplysninger@ctr.dk - <http://www.ctr.dk/>



Der tages forbehold overfor de på tegningen angivne mål. Alle mål skal kontrolleres på stedet.



Kontakt:

Graveperiode: til Telefon: Mobil: E-mail:

LER ID:

Dato: 05-01-2023

M5 indtegnet med tyrkis
Områder gul stiple

CTR I/S - Stæhr Johansens Vej 38 - 2000 Frederiksberg
Tlf. 3818 5777 - ledningsoplysninger@ctr.dk - <http://www.ctr.dk/>

Slots- og Kulturstyrelsen

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Hammerichsgade 14
1611 København V
Telefon 33 95 42 00

post@slks.dk
www.slks.dk

3. januar 2023
Jour. nr.: 22/12491

Høringssvar til Plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen

Transportministeriet har den 22. august 2022 sendt sagen i høring til Slots- og Kulturstyrelsen.

Styrelsen finder at figur 7.4.4, hvoraf ”ikke fredet arkæologisk fundsted, punkt” fremgår, er uhensigtsmæssig. Lokaliteterne på søterritoriet er styrelsens samlede registreringer og er derfor ikke nødvendigvis arkæologiske fundsteder.

Det er mere retvisende at kalde lokaliteterne på søterritoriet for ”registrering”, da det dækker over den diversitet de enkelte lokaliteter indeholder.

Der er ligeledes fejl i en henvisning på side 160.

Hvad angår de visuelle konsekvenser af især den planlagte byudvikling, finder Slots- og Kulturstyrelsen, at de aktuelle visualiseringer til fulde bekræfter formodningen om, at påvirkningen af byens havnenære kvarterer vil være væsentlig og negativ.

Styrelsen finder det fortsat problematisk, at det fulde billede af anlægsprojektet ikke indgik i miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm og dermed i beslutningsprocessen, jf. Slots- og Kulturstyrelsens høringssvar af 25. januar 2021.

Venlig hilsen

Kasper Skaarup Sparvath
Fuldmægtig
Center for Kulturarv
Fortidsminder

kss@slks.dk
+45 33 74 45 02

Slots- og Kulturstyrelsen behandler dine oplysninger efter reglerne i Databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven.
[Sådan håndterer vi dine personoplysninger.](#)

Slots- og Kulturstyrelsen

Transportministeriet
Frederiksholms kanal 27 F
1220 København K

Hammerichsgade 14
1611 København V
Telefon 33 95 42 00

post@slks.dk
www.slks.dk

12. januar 2023
Jour. nr.: 22/18245

Høringssvar til tillæg for Plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen

Til Trafikministeriet,

Slots- og Kulturstyrelsen henviser til høringssvar af 3. januar 2023 til tidligere udsendte høring af planen. Høringssvaret er udsendt efter fremsendelsen af tillægget.

Styrelsen bemærker at på tillæggets side 35 står følgende:

... ”Det skal dog vurderes nærmere af Vikingeskibsmuseet og Kroppedal Museum i forbindelse med en konkret projektbeskrivelse.”

Slots- og Kulturstyrelsen foretager vurderinger for marinarkæologien i faglig dialog med det regionale marinarkæologiske museum for indeværende projekt Vikingeskibsmuseet.

For landarkæologien er Kroppedal Museum alene ansvarlig, hvor Østlig Ringvej planlægges iland ført i syd ved lufthavnen. De øvrige planlagte anlæg ligger inden for Københavns Museums arkæologiske område, det vil sige hele det planlagte metro byggeri.

Venlig hilsen

Kasper Skaarup Sparvath
Fuldmægtig
Center for Kulturarv
Fortidsminder

kss@slks.dk
+45 33 74 45 02

Slots- og Kulturstyrelsen behandler dine oplysninger efter reglerne i Databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven.
[Sådan håndterer vi dine personoplysninger.](#)

Høringsvar fra Den Grønne Ungdomsbevægelse (DGUB) til strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

DGUB hilser den udarbejdede SMV velkommen. Rapporten bidrager med længe ventet data til offentlig oplysning om særligt Lynetteholm, som har været særligt manglende i den politiske debat om projektet. Den store mangel på konkret viden om projektets overordnede påvirkning har i DGUBs øjne tjent til fortalene for Lynetteholms fordel, da man uden beviser har kunnet påstå en række positive effekter ved projektet. SMV'en skaber nødvendig klarhed på en række områder, men omfatter stadig en række mangler der skaber ukonstruktiv ambivalens.

DGUB finder det problematisk, at etableringen af en stormflodspor i Kronløbet i Københavns Havns nordlige ende ikke er omfattet af SMV'en. Portens miljøpåvirkninger må nok antages at være begrænsede. Alligevel er dens fravær fra dog problematisk, da dens klimatilpassende funktion ofte fremhæves i den offentlige debat som en central del af Lynetteholms eksistensberettigelse. Portens fravær bidrager yderligere til den ukonstruktive ambivalens, der har præget den offentlige debat om Lynetteholm. Derfor ønsker DGUB at få afklaret Transportministeriet og Københavns Kommunes – som ansvarshavende myndigheder for 'planens' udarbejdelse – motivation for stormflodsporens eksklusion af SMV'en.

DGUB finder det endvidere problematisk, at Transportministeriet og Københavns Kommune ikke har fundet det nødvendigt at revurdere tilgængeligheden af jord i forbindelse med etableringen af Lynetteholms perimeter, opfyldningen og kystlandskabet. Den forrige regerings *Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi* lægger op til at afskaffe kommunernes anvisningsret og -pligt i forbindelse med jorddeponi. Læg dertil den øgede efterspørgsel på jord, som anlæggelsen af Avedøre Holme medfører. I DGUBs øjne betragtes disse udviklinger som væsentlige forandringer af beslutningsgrundlaget for Lynetteholm. DGUB anser det som skuffende, at disse ikke er blevet genbetragtet.

DGUB finder det også problematisk, at SMV'en konkluderer, at der vil være et stort ressourceforbrug i forbindelse med anlæg af M5 og Østlig Ringvej. DGUB efterlyser derfor at Transportministeriet og Københavns Kommune undersøger hvilke alternative løsninger, herunder eksempelvis letbaner, særskilte busbaner, udvidet cykelinfrastruktur, delebilsordninger, mv., der kan afhjælpe eller reducere trafikken i og omkring København med et væsentligt lavere ressourceforbrug. DGUB efterspørger desuden en detaljeret opgørelse af klima-, miljø- og ressourcepåvirkningerne, der opstår som konsekvens af at det store ressourceforbrug medfører et "behov for at hente disse råstoffer fra områder, der ligger geografisk længere væk end normalt" (SMV'ens side 31).

DGUB efterlyser en detaljeret og geografisk differentieret opgørelse over de absolutte udledninger, der er forbundet med bebyggelsen af Østhavnen. DGUB undrer sig over, at SMV'en blander relative og absolutte tal sammen i tabel 7.6.1 på side 201 og 202. Den relative opgørelse af bebyggelsen i Østhavnen udledninger (i forhold til et 0-scenarie i andre dele af Storkøbenhavn) giver ikke et retvisende billede af delprojektets reelle klimapåvirkning. Bliver Østhavnen bebygget vil udledningen finde sted og i så fald er den relative baseline til ikke-realiseret byggeri et andet sted ligegyldig. Opgørelsen giver indtryk af, at der er tale om negative udledninger ved byggeri i

Østhavnen, selvom der blot er tale om en relativ forbedring. Dette DGUB stiller sig derfor meget kritiske overfor udeladelsen af en absolut opgørelse af byggeriets påvirkning.

DGUB finder det tilsvarende problematisk, at klimaeffekterne for bl.a. erhvervsbebyggelse, parkeringspladser, forsyningsinfrastruktur, cykelstier samt den supplerende vejbetjening ikke indgår i beregningerne i tabel 7.6.1. Udeladelsen af disse delprojekters klimapåvirkning betyder, at der ikke findes et samlet vidensgrundlag for hele projektet. Omvendt betyder det, at man træffer beslutning om anlæg af bl.a. Lynetteholm uden at kende projektets reelle omfang. Det bidrager til at undergrave den demokratiske proces og er selvsagt problematisk.

DGUB efterspørger ydermere en detaljeret opgørelse *i absolutte tal* af følgende udsagn fra SMV'ens side 208: *"For de elementer af planen, som indgår i "Samfundsøkonomiske effekter af udvikling af Østhavnen" vil der være en netto-udledning af 8.000-15.000 ton CO₂e i gennemsnit pr. år i perioden 2027-2070, i forhold til de elementer af 0-alternativet, som indgår i beregningen (se Tabel 7.6.1)".* DGUB forholder sig kritisk til sætningens konklusion om 'netto-udledning', da referencen til tabel 7.6.1 er til en pærevælling af relative og absolutte tal, hvilket derfor ikke kan siges at give et retvisende billede af de årlige **absolutte** udledninger ved det samlede projekts realisering.

Transportministeriet
Frederiksholms kanal 27 F
1220 København K

09.01.2023

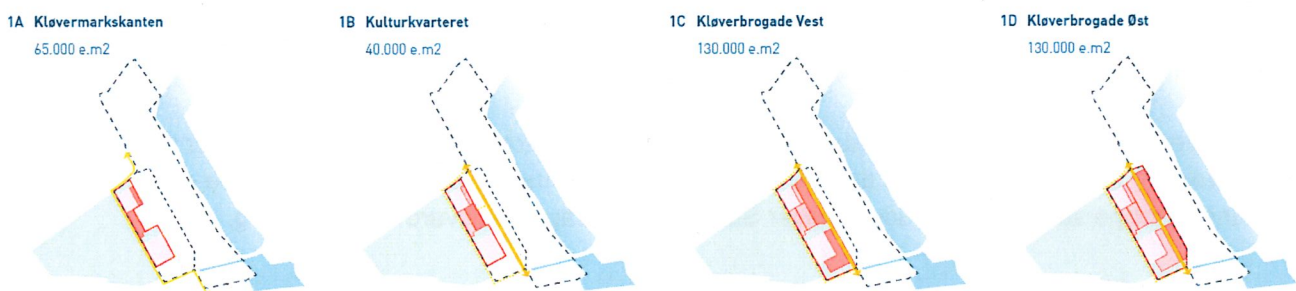
Høringssvar til "Høring over strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm"

Skanska har med interesse læst det udsendte materiale til "Høring over strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm".

Skanska Danmark A/S ejer ca. 287.000 m² grundareal i Kløverparken, og er dermed den næststørste private grundejer indenfor området Københavns Østhavn. Kløverparken rummer store potentialer for bæredygtig byudvikling i København. Kløverparken rummer, med sin placering centralt i håndfladen i fingerplanen, en unik mulighed for at forbinde byen bedre. Kløverparken kan skabe en ny urban kobling mellem det nordøstlige Amager, Københavns Havn, Indre By og Christianshavn – med direkte adgang til Københavns og Øresundsregionens fremtidige transportnetværk.

Kløverparken er beliggende i den sydligste ende af Østhavnen, tættest på den eksisterende by og de allerede eksisterende trafikale hovedårer på det nordøstlige Amager, herunder Prags Boulevard, Uplandsgade og Amager Strandvej.

Skanska ser derfor udviklingen af de vestligste dele af Kløverparken (første etape af Kløverkvarteret) som en naturlig del af en første etape i den samlede udvikling af Københavns Østhavn. Det vil med begrænsede investeringer være muligt at trafikbetjene området i perioden frem til, at Metro M5 og Østlig Ringvej er klar til at betjene Østhavnen. Udviklingen af området forud for metroens åbning vil samtidig være med til at sikre at der allerede fra metroens åbning vil være et passagergrundlag i området.



Kløverkvarteret - forventet udvikling af den vestlige del af området forud for metroens åbning, samlet volumen ca. 365.000 nye etagekvadratmeter.

Viatrafik har i 2019 belyst trafikafviklingen af første etape af Kløverkvarteret forud for åbningen af metroen. Viatrafiks notat er vedlagt som bilag til høringssvaret. Viatrafik konkluderer for trafikbetjeningen af de ca. 365.000 nye etagekvadratmeter, at "Det eksisterende vejnet omkring Kløverkvarteret vurderes at være i stand til at afvikle den ekstra trafik, som udbygningen genererer. Det er således ikke nødvendigt at anlægge nye større vejforbindelser til området. Dog vil det være nødvendigt at ombygge eller udvide de fire nuværende kryds, der omkranser Kløverkvarteret til signalreguleringer med ekstra svingbaner".

Supplerende vejanlæg og cykel infrastruktur

I forbindelse med høringen om anlæg af Lynetteholm blev der vedtaget en østlig linjeføring af adgangsvejen til Lynetteholm. Skanska ønsker, at den supplerende vejadgang til Refshaleøen/Lynetteholm i fremtiden føres via Prøvestenen. Eventuelt via samme tracé som adgangsvejen til jorddeponiet.

Linjeføringen via Prøvestenen har en række fordele:

- Trafikbelastningen på vejstrækningen Uplandsgade - Prags Boulevard - Prøvestensbroen fordeles over flere kryds, hvorved trafikafviklingen forbedres, og krydsene holdes i en mere menneskelig skala.
- Området langs de fredede områder ved voldene og Kløvermarken kan fredeliggøres og friholdes for transittrafik i størst muligt omfang.
- Transportstøj fra transittrafik holdes i industriområder frem for at føres gennem byen.

Skanska ønsker en cykelinfrastruktur, der gør det nemt at færdes på cykel mellem Københavns bydele. En mulighed kunne være at lukke Forlandet for biltrafik umiddelbart nord for Margretheholmsvej med henblik på at sikre en fredeliggørelse af Forlandet.

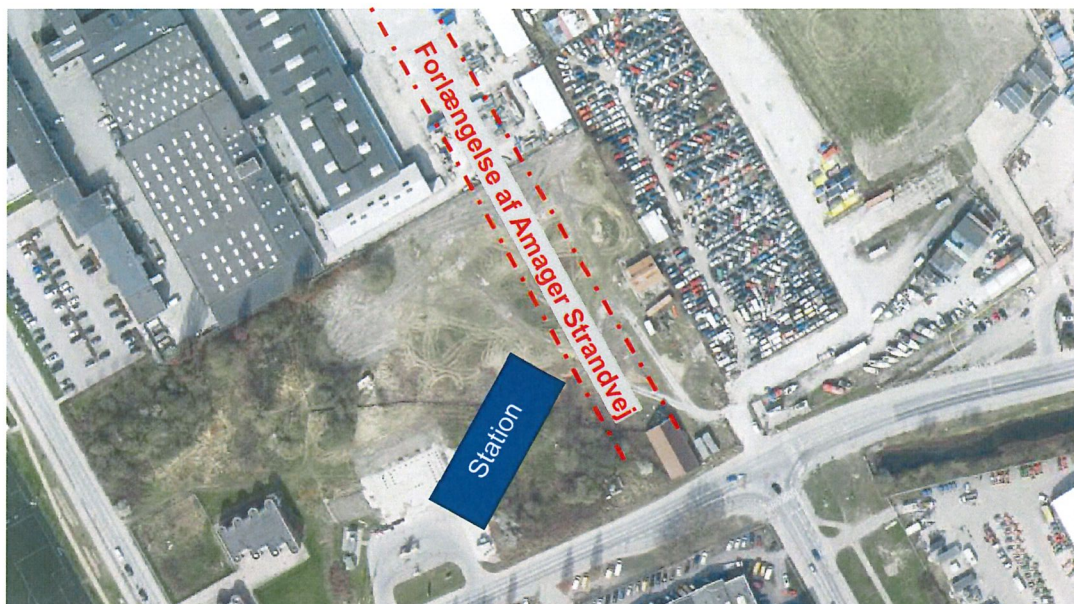
Den endelige trafikbetjening af området er også af afgørende interesse for Skanska.

Som Bilag til nærværende høringssvar er vedlagt Skanskas høringssvar til Idefasehøringerne for hhv. Østlig Ringvej og Metro M5. Skanska ønsker, at der arbejdes videre med henholdsvis Ø4 versionen af Østlig Ringvej og M5 Lilla versionen af metroen. Skanskas hovedpointer omkring den konkrete placering i området er sammenfattet i de nedenstående afsnit omkring metro og Østlig Ringvej.

Metro

Skanska ønsker, at metrostationen placeres nær krydset Amager Strandvej/Prags Boulevard, da Amager Strandvej som en del af udviklingen forventeligt forlænges til Forlandet – og dermed overtager Raffinaderivejs rolle som den vigtigste fordelingsvej i området.

Den fredede bygning Krudthuset vil kunne anvendes til erhverv som café eller restaurant eller lignende "udadvendte" erhverv. Samtidig vil det være muligt at etablere metrostationens hovedtrappe og sekundærtrappe så opgang til både Amager Strandvej og Prags Boulevard vil være mulig.



Mulig placering v. Krudthuset for stationskasse til metrostation

Skanska anser løsningen med nedgravet metro, enten som boret tunnel eller som cut-and-cover, fra Prags Boulevard Øst til Refshaleøen som den bedste løsning, da en højbaneløsning er udfordrende ift. udviklingen af attraktive byrum, da skabes en vis barriere effekt herved.

Skanska ser placeringen af klargøringsanlægget til metroen (CMC) på den sydlige ende af Prøvestenen som optimal, da klargøringscenteret og metroens *yard* herved holdes i størst mulig afstand fra byens beboere, og placeres så der ikke skabes barriere effekt i den fremtidige udvikling – som det desværre er tilfældet ved eksempelvis Cityringens klargøringsanlæg i Jernbanebyen. I forbindelse med CMC på Prøvestenen bør der sikres mulighed for i fremtiden at forlænge metroen herfra til Malmø.

Nord for Kløverparken er der forholdsvis langt mellem de kommende stationer på Refshaleøen og ved Prags Boulevard.

På Kraftværksvej kan det overvejes at tilføje en ekstra station, eller forberede til en eventuelt fremtidig station. Denne placering vil kunne forbedre dækningen af det nordlige Kløverparken samt give beboerne i Margretheholm og besøgende på Amager Bakke mulighed for at anvende metroen.

Ved at forberede til en eventuel ekstra station på placeringen, vil det i fremtiden være muligt at gøre store dele af den nordlige del af Prøvestenen stationsnær, så disse områder kan byudvikles, hvis den nuværende anvendelse af området til brændstofoplag bliver overflødig som konsekvens af den grønne omstilling, se nedenstående figur.



1.000 m cirkelslag fra eventuel supplerende metroplacering v. Kraftværksvej

Østlig Ringvej

Skanska er fortalere for løsning Ø4, som den beskrives i forundersøgelsen, da denne løsning har de største positive effekter, og de mindste påvirkninger i lokalområdet. Der bør arbejdes med en løsning, hvor der sikres et afkørselsanlæg på Prøvestenen. For Kløverparken, der er Skanskas område, vil et afkørselsanlæg på Prøvestenen gøre det muligt at udvikle området til et blandet bolig- og erhvervsområde, da afkørselsanlægget vil gøre Kløverparken mere attraktiv som erhvervsområde. Set i forhold til omkostningerne til Østlig Ringvej, er det en kortsigtet løsning at spare anlægget på Prøvestenen væk, når en stor del af de positive effekter - særligt for de allerede udbyggede områder - opnås netop ved dette anlæg.

Afkørselsanlægget på Prøvestenen vil:


- Aflaste Amager Strandvej og skabe et bedre lokalmiljø ved Fingerplanens grønne kile langs Amagers østkyst.
- Danne en ny adgangsvej til de centrale dele af Amager og Indre By, hvorved centrale vejforløb aflastes.
- Sikre at tung trafik til og fra Prøvestenen ikke kører gennem boligområder.

Skanska står til rådighed til at uddybe høringssvaret i det omfang dette måtte ønskes.

Med venlig hilsen
Skanska Danmark A/S



Peter Nymann-Jørgensen
Administrerende Direktør



Daniel Bro Kristensen
Forretningsudvikler

Amager, 9. januar 2023

Miljøpunkt Amagers høringssvar over strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

Et af indsatsområderne for Miljøpunkt Amagers arbejde er 'Ren luft', herunder luftkvalitet på Amager, mobilitet i hverdagen og klimaneutral transport. Infrastrukturen omkring Lynetteholm er af afgørende betydning med henblik på både luftkvalitet og trafik på Amager, og er derfor en sag, som Miljøpunkt Amager følger med bevågenhed.

Trafik og infrastruktur

Østlig Ringvej vil betyde mindre gennemkørende trafik i Indre By men byudvikling på Lynetteholmen, Refshaleøen og Kløverparken, samt Østlig Ringvej med en evt. afkørsel på Prøvestenen vil betyde mere trafik i Nordøstamager, hvilket vil få stor indflydelse på hele miljøet i området. Inden beslutning om evt. gennemførelse af Lynetteholm er det vigtigt med en grundig analyse af konsekvenserne for luftkvalitet, støjgener og etablering af en overordnet trafikplan samt anlæg af nye gennemkørende veje på Nordøstamager. Analysen skal tillige indeholde en grundig undersøgelse samt løsning på, hvor og hvordan der kan etableres sikre cykelveje fra Nordøstamager til centrum, hvilket ikke fremgår på nuværende tidspunkt.

Som det blev vist på præsentationen til borgermøde om Lynetteholm 16. november 2022, så er der allerede flere kritiske steder på Amager i forhold til øget trafik/luftforurening, og der mangler stadig data der understøtter at Lynetteholm ikke blot vil forværre problematikken.

Lynetteholm er designet som en del af Københavns østlige ringvejsforbindelse. Der vil derfor være omfattende trafikale konsekvenser for hele byen afhængig af den måde som projektet designes på. En stor mængde biler, som ikke har Amagermotorvejen som mål, vil belaste vejene på det nordlige Amager, som i forvejen er hårdt belastede, blandt andet omkring Christmas Møllers Plads. Den manglende kapacitet på Lyngbyvejen vil føre til en stor mængde sivetrafik på Østerbro og den manglende kapacitet på Nordhavnsvej, i Nordhavnstunnelen og dens videreførsel til Lynetteholm vil ligeledes føre til stor sivetrafik på Østerbro.

Medmindre disse problemer adresseres og løses på tilfredsstillende vis, uden at det medfører mere biltrafik i København, vil Miljøpunkt Amager foreslå at Lynetteholmen ikke bruges til gennemkørsel for biler. Der skal dog stadig være til- og frakørselsmuligheder både fra syd og fra nord. Vi foreslår, at Lynetteholmen planlægges ud fra princippet om trafikøer, som det er fastslået i Kommuneplanen. Det vil give mulighed for både at minimere biltrafikken på øen og minimere antallet af biler ved at give gode forhold for delebilsordninger.

At gøre Lynetteholm til en trafikø vil betyde:

- At der er biladgang til alle adresser på øen, men at kun bilkørsel, der har start eller mål på Lynetteholm skal finde sted. Man kan samtidig gøre overfladen på Lynetteholm så godt som bilfri ved at etablere underjordiske parkeringshuse (som kan være det første man etablerer, når vandet er pumpet ud), hvorfra der er let adgang til boliger og virksomheder på øen.
- Overfladetrafikken vil derfor begrænse sig til transporter, hvor der er behov for at komme direkte til gadedøren. Biltrafikken vil kunne foregå i 'mixed zones', hvor biltrafikken deler infrastruktur med gående og cykler.

Ydermere kunne der være krav om kun at tillade elbiler og delebilsordninger.

Miljøpunktet ønsker, at der gennemføres en grundig trafikanalyse af konsekvenserne for hele Nordøstamager med og uden en afkørsel ved Prøvestenen eller andet som evt. kan reducere trafikbelastningen i området.

Miljø- og klimapåvirkninger

Der bor mange borgere tæt ved Amager Strand, og der er mange københavnere, der dagligt benytter Amager Strand til sport og rekreative aktiviteter på/i vandet og på land året rundt. Det er derfor vigtigt, at der tages mest muligt hensyn til borgernes brug af strandparken. Miljøpunkt Amager ønsker grundige analyser af, hvilke konsekvenser anlægsfasen af Østlig Ringvej og anlæggelsen af Lynetteholmen får for badeliv og andre aktiviteter på land og til vands.

Miljøpunkt Amager ønsker ligeledes en dybdegående analyse af konsekvenserne af anlægsfasen for vandmiljøet, det marine plante- og dyreliv og den fredede kystnære natur i Amager Strandpark.

Det er vigtigt for det rekreative naturområde på Prøvestenen Syd og for den kommende lystbådehavn og evt. husbåde, at både Metroens vedligeholdelsescenter samt evt. opkørsel fra Østlig Ringvej placeres nord for volden på Prøvestenen og dermed uden for det grønne rekreative område. Adgangsveje til Prøvestenen bør forbedres med en bro til cyklister og fodgængere, som gerne vil over til det rekreative naturområde på Prøvestenen Syd.

Vi står i en klimakrise og udsigten til at igangsætte et historisk stort infrastrukturprojekt stiller store krav til grundige analyser og overvejelser. Det bør undersøges, hvorledes projektet kan gennemføres med så lille et klimaaftryk som muligt, dog allerhelst med positiv gevinst for klimaet.

Det må forventes, at byggeri af en sådan størrelse har en kæmpe CO₂-belastning primært i anlægsfasen. Det gælder både i form af forbrug af råstoffer og energi. Der bør stilles krav om eldrevne arbejdsmaskiner og lastbiler i hele anlægsfasen.

Det bør ligeledes være et krav at udviklingen ikke går imod arbejdet med at leve op til Parisaftalen og Københavns Kommunes egne målsætninger om at være klimapositiv i 2035. Miljøpunktet savner en analyse af sammenhængen mellem projektet og muligheden for at leve op til klimamålsætningerne.

Venlig hilsen

Lasse Rossen
Bestyrelsesformand

Dorte Grastrup-Hansen
Centerleder
Miljøpunkt Amager

Kvarterhuset
Jemtelandsgade 3, 4. sal
2300 København S
miljopunkt-amager.dk
post@miljopunkt-amager.dk

Høringssvar mht. strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

CONCITO takker for invitationen til at kommentere på den udarbejdede strategiske miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm, og for deltagelsen i ekspertgennemgangen af samme d. 28. september 2022.

Indledende kommentarer

CONCITO vil gerne kvittere for det omfattende arbejde, der er gennemført, som vi håber kan give inspiration til forarbejde for fremtidige beslutninger af så indgribende karakter. Det være sagt, var det dog vores oplevelse fra diskussionen på ekspertgennemgangen, at projektets omfang og kompleksitet stadig ikke er fuldt forstået.

Projektet er stort, langvarigt og komplekst, hvilket SMV-materialet også afspejler. I lyset af, at CONCITO er en klimatænk tank, har vi fokus på de klimamæssige aspekter af projektet. Både de som relaterer sig til projektets påvirkning af Danmarks CO₂-udledninger, og de som relaterer sig til projektets sammenhæng med de klimaforandringer vi uanset skal håndtere.

Af ressourcemæssige årsager, og i lyset af, at det ikke er klart, hvilken betydning SMV'en faktisk vil få for det samlede projekt, vil vi i det følgende nøjes med at kommentere på nogle få men væsentlige aspekter.

Specifikke kommentarer

Klimabelastningen fra boliger: I nul-scenariet antages, at kun 20% af boligerne til 66.000 indbyggere etableres i KK. De resterende 80% boliger etableres på resten af Sjælland, hvor det er en væsentlig antagelse, at arealforbruget vil være 47m²/person mod kun 41m²/person i projektscenariet. Dette har selvsagt stor klimamæssig betydning, da flere m² giver flere udledninger. Men i et nul-scenarie, hvor der også tages hensyn til, at byggeriet skal reducere det samlede CO₂-aftryk, vil antallet af m²/person komme under pres.

Generelt er der i Danmark, sammenlignet med det øvrige EU, et højt arealforbrug pr. person til boligformål – 54m²/person sammenlignet med EU-gennemsnittet på 40m²/person. Dette taler for, at der i fremtiden vil være øget fokus på arealforbrug pr person i det der bygges, såvel bynært som ikke bynært – set ud fra et klimahensyn. Arealforbrug er pt ikke reguleret af byggelovgivningen, men reguleres via lokalplansbestemmelser.

Og man kunne også, i højere grad end hidtil, anlægge mere stationsnært på resten af Sjælland, med både lavere m²-forbrug og lavere bilejerskab som konsekvens. Det er således ikke givet, at der vil være lige så stort – og dermed også mindre forskel – i klimaaftrykket per person. Og hvis den samlede

tilflytning til Sjælland (på 300.000), med samme rationale, håndteres mere arealeffektivt, så ville selve behovet for boliger på Lynetteholm mindskes / bortfalde.

Stormflodssikring og klimabelastningen herfra: Det antages i nul-scenariet, at selve øen anlægges uanset om der skal etableres boliger eller ej. Dette er ikke en retvisende antagelse. Nulscenariet burde i stedet have bestået i etablering af den nødvendige kystsikring, fx det dige, som var planlagt i 2017 med en forventeligt lavere klimapåvirkning end de estimerede 350.000 tons CO₂ til anlæg af Lynetteholm som ø.

Endvidere er etableringen af porten til helt at lukke af ved stormflod ikke del af scenarierne, selvom det må formodes, at de to scenarier må adskille sig: I et nulscenarie, hvor der kun etableres dige, må man hurtigere kunne komme i gang med at etablere porten, qua hurtigere afslutning på opfyld. Det giver så hurtigere klimasikring, men måske med et højere CO₂-aftryk af porten end i projektscenariet, qua faldende udledninger i anlægssektoren.

Det handler om at få den bedst mulige kysttekniske løsning for den laveste miljømæssige belastning, herunder emissioner. Anlægget skal være robust nok til en lang planlægningshorisont, og det er vigtigt at friholde arealer til fortsat vedligeholdelse og udbygning i takt med, at vi bliver klogere på fremtidens stormfloder. Kystbeskyttelsen af Danmarks hovedstad bør vægtes højest, når der skal prioriteres i budgetter og arealerne ved etablering af Lynetteholm.

Bæredygtig byudvikling:

Lynetteholmen handler ikke kun om klimasikring af København og om at skabe boliger til 35.000 mennesker og arbejdspladser til lige så mange. Det handler, i lige så høj grad, om at skabe et bæredygtigt bykvarter, hvor folk og virksomheder har lyst til at flytte ind og blive på den lange bane med mulighed for klimavenlig adfærd og mobilitet. Når man byudvikler på jomfruelig jord som i tilfældet Lynetteholmen, der først forventes færdigudviklet i 2070, bør ambitionerne være tårnhøje med et strategisk blik for *next practice* og de høje klima- og bæredygtighedsmål, som både Københavns Kommune og staten har vedtaget. Lynetteholmen er en unik mulighed for at lave en CO₂-neutral bydel, der vækker international opmærksomhed og sætter dagsordenen for fremtidens bæredygtige byudvikling.

Det er vigtigt at have for øje, at byerne som følge af klimaforandringerne bliver varmere, hvilket stiller nye krav til byplanlægningen¹. DMI vurderer, at den reducerede brise, hvis der skabes en tæt bydel på Lynetteholm, vil gøre resten af København varmere². Mikroklimaet og samspillet med det øvrige København skal indtænkes nøje i planlægningen af Lynetteholmen. Og så kan man grundlæggende sætte spørgsmålstejn ved, om det er samlet set er en god ide at placere en ny bydel på størrelse med Hille-rød ude i vandet?

Trafikale effekter: Københavns Kommunes Kommuneplan 2019 sætter som mål, at "biltrafikken i København højst udgør 25% af alle ture" og at "mindst 75% af væksten i antal personture sker inden for cykling og kollektiv trafik". Målet er dermed en faldende bilandel. Men i både basis- og projektrafikberegningerne er bilandelen på niveau med det nuværende. Otto Anker Nielsen (OAN) fra DTU har også påvist, at bilandelen (resp. cykelandelen) af ture i den nye bydel er højere (resp. lavere) end for brokvartererne, som det ellers i SMV'en lægges til grund, at den nye bydel skulle ligne. Og for at føje spot til skade, har OAN også påpeget, at Lyngbyvej-Nordhavnsvej vil sande totalt til. Der lægges altså

¹ Se fx: <https://concito.dk/concito-bloggen/byerne-klimaets-forkaempere>

² <https://politiken.dk/indland/kobenhavn/art8577506/K%C3%B8benhavn-kan-st%C3%A5-med-et-betydeligt-varme-problem-om-en-generations-tid-eller-tre?shareToken=qv-ATDAApufQ>

op til, gennem etableringen af Østlig Ringvej, at investere store summer og CO2-budget i at fastholde og udbygge det ressource-ineffektive bildominerede mobilitetssystem, som KK ellers har mål om at komme væk fra. I en tid, hvor emissionerne fra vejtransporten ikke falder hurtigt nok, og hvor der er bud efter både fysiske ressourcer og arbejdskraft til omstillingsformål, forekommer projektet derfor utidigt.

Transportministeriet

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K.
Att. Anders Petersen

OBS: Fremsendt pr. mail til trm@trm.dk og ARP@trm.dk

ENERGINET Eltransmission

Energinet
Tonne Kjærvej 65
DK-7000 Fredericia

+45 70 10 22 44
info@energinet.dk
CVR-nr. 39 31 48 78

Dato:
9. januar 2023

Forfatter:
NCB/BDP

HØRINGSVAR PÅ STRATEGISK MILJØVURDERING (SMV) AF PLAN FOR BYUDVIKLING OG INFRASTRUKTUR TIL ØSTHAVNEN, HERUNDER LYNETTEHOLM

Energinet har modtaget Transportministeriets høring i forbindelse med den strategiske miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm (ID nr. 131620).

Det kan indledningsvis oplyses, at Energinet Eltransmission A/S ejer, driver og bygger eltransmissionsnettet i Danmark med det hovedformål at sikre og opretholde el-forsynings sikkerheden i Danmark. Energinet ejer således eltransmissionsnettet på mere end 100 kV.

Energinet Eltransmission A/S er et datterselskab i Energinet, som er en selvstændig offentlig virksomhed oprettet af Klima-, Energi- og Forsyningsministeren.

Høringssvaret fra Energinet Eltransmission A/S (herefter kaldet Eltransmission) omhandler udelukkende eltransmissionsnettet.

Den strategiske miljøvurdering omhandler bl.a. etablering af Østlig Ringvej, etablering af ny metrolinje samt byudvikling i Østhavnen på Lynetteholm, Refshaleøen, Quintus og Kløvermarken, som alle vil berøre de kabelanlæg, der ejes af Eltransmission.

Etablering af de nævnte anlæg vil alle skulle etableres, hvor Eltransmission har nuværende kabelanlæg placeret, og hvor der indenfor en kortere årrække vil skulle etableres nye kabelanlæg – både som erstatning for udtjente kabelanlæg og som led i den grønne omstilling og udbygningen af transmissionsnettet for at indpasse vedvarende energikilder. Alle disse kabelanlæg indgår som en del af den overordnede elforsyning og som en del af den kritisk infrastruktur i Danmark.

Nedenfor er redegjort for, hvilke nuværende og hvilke kommende kabelanlæg der berøres af de infrastrukturprojekter/-planer, der er omtalt i den strategiske miljøvurdering.

Østlig Ringvej:

Uanset om der vælges en linjeføring omtalt som Østlig Ringvej Ø3 eller Østlig Ringvej Ø4/Ø5, vil denne linjeføring betyde, at et nyetableret kabel i 2021/22 vil skulle krydses. Kablet er et 132 kV elkabel, der forbinder Svanemølle Koblingsstation med Amagerværket, og krydsning vil ske nord for indsejlingen til Margretheholm Havn.

Aktuelt har Eltransmission A/S planlagt endnu et 132 kV kabel i dette område – kablet forventes etableret i enten 2024 eller 2025 og vil have en placering ca. 100 meter øst for førnævnte kabel – placeret parallelt hermed.



Kort for kabel mellem Svanemølle Koblingsstation og Amagerværket – etableret i 2021/22

Hvor Østlig Ringvej planlægges tilsluttet Øresundsmotorvejen, ser det ud til, at det vil være i konflikt med de tekniske anlæg, der udgør Kastrup transformerstation.

Som det fremgår af kortet herunder, er der udover stationsområdet også 2 stk. 132 kV kabel-anlæg, der begge er nedgravet.

Kablerne er

- 132 kV fra Amager Koblingsstation til Kastrup
- 132 kV fra Amagerværket til Kastrup

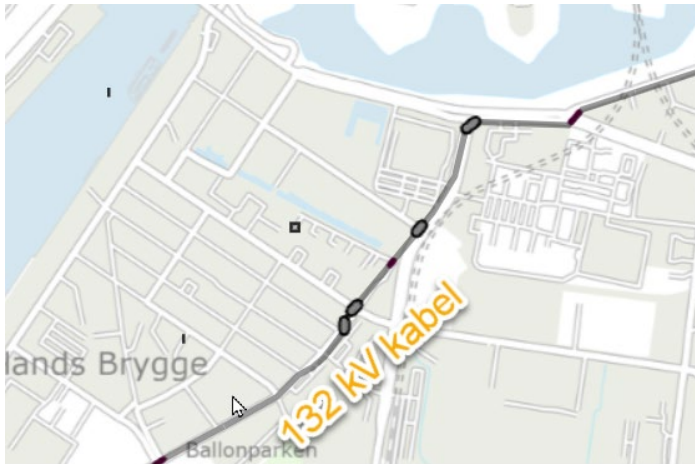


Kort for Kastrup Transformerstation samt 2 stk. 132 kV kabler

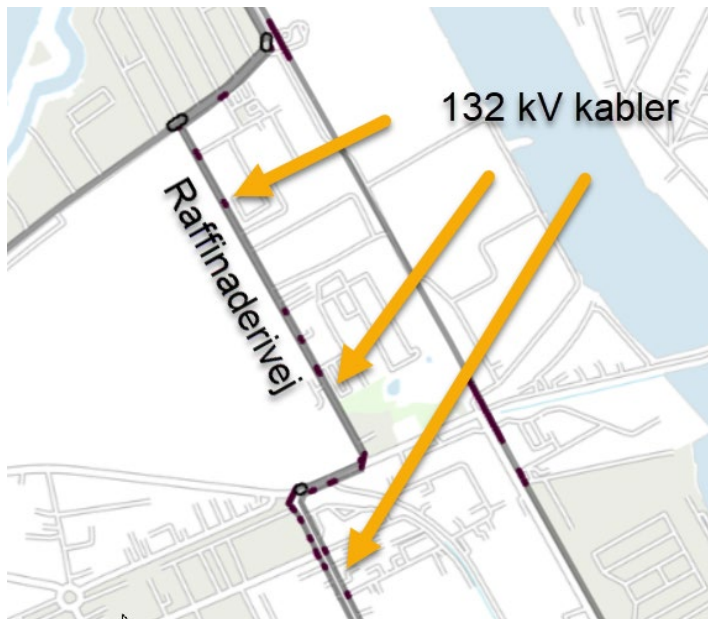
Metrolinje – M5

Linjeføringen for metrolinjen vil berøre 132 kV kabelanlæg på følgende lokaliteter:

- Islands Brygge ved Artillerivej krydser linjeføringen et 132 kV kabel, der forbinder Amagerværket med H.C.Ørstedværket

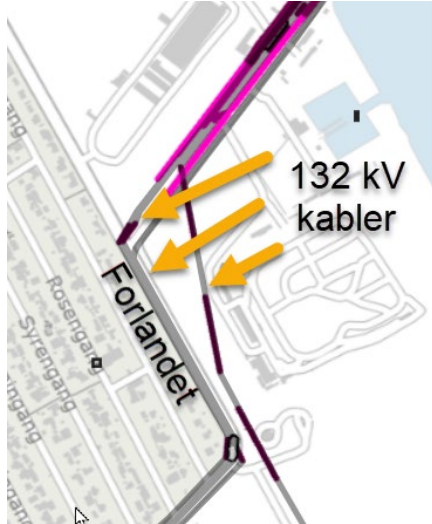


- På Kløvermarken ved Raffinaderivej krydser linjeføring 2 eksisterende 132 kV kabler – begge forbinder Amager Koblingsstation og Amagerværket, og dertil kommer, at vi i 2024/25 forventer at etablere yderligere et 132 kV kabelanlæg i Raffinaderivej.



- I området ved Forlandet og Kraftværksvej er 5 stk. 132 kV kabler, der alle udgår fra Amagerværket til hhv. Amager Koblingsstation (2 stk.), Bellahøj Højspændingsstation,

H.C. Ørsted Værket og Kastrup Højspændingsstation. Kablerne ligger både i Forlandet og på arealet hvor der i dag findes en go cart bane.



Byudvikling i Østhavnen på Lynetteholm, Refshaleøen, Quintus og Kløverparken samt etablering af supplerende vejanlæg

Området ved Kraftværksvej, Forlandet, Raffinaderivej samt dele af Kløvermarksvej er områder, hvor Eltransmission både har eksisterende 132 kV kabelanlæg samt projekterede 132 kV kabelanlæg, der planlægges etableret i perioden 2023 til 2025.

Udover dette er det særligt det 132 kV kabel, der forbinder Amagerværket med Kastrup Højspændingsstation, der berøres af en byudvikling.

Generelt for 132 kV kabelanlæg i området

Som da projektet med etablering af en jordtransportvej til brug ved etablering af Lynetteholm var i høring, vil de samme forhold være gældende for etablering af Østlig Ringvej, byudvikling ved Kløverparken/Kraftværkshalvøen samt etablering af Metrolinje M5.

Eltransmission gør derfor nedenstående opmærksom på Eltransmissions kabelanlæg og særligt følgende ;

- Transformerstation Amagerværket er centralt placeret i det københavnske transmissionsnet. Stationen har forbindelser til både den nordlige og sydlige elektriske indføding til København og er derfor essentiel for forsyningen af elektricitet til København.
- Hvor metrolinjen er planlagt, ligger flere 132 kV kabelanlæg, der forbinder stationen ved Amagerværket med højspændingsstationen på Bellahøj, H.C. Ørsted Værket, Kastrup og det øvrige Amager.
- På den planlagte nye metrolinje ligger 132 kV kablet til Kastrup meget tæt på Metrolinjen. Placeringen af en ny metrolinje i samme tracé/linjeføring som dette

eksisterende kabel, der er ved at nå endt levetid, vil true såvel forsyningsikkerheden som anlægssikkerheden.

- Fejlhyppigheden er statistisk meget større på sådanne "udtjente" anlæg, og især mufesamlinger er sårbare for vibrationer, tryk og andre påvirkninger.
- Hvis der sker fejl/skader på et kabel/muffe, vil Energinet have brug for at frigra ve kablet omgående for udbedring af fejlen og oprensning af eventuel olieforurening fra kablet. Et sådant gravearbejde varer erfaringsmæssigt et par måneder og har et nødvendigt arbejdsareal, som betyder, at området 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 transmissionsnettet. 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 det underliggende net. Dette omfatter bl.a. store dele af Amagers elforbrug.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til enten Hans Schmidt (HCD@energinet.dk / tlf. 20369043) eller undertegnede.

Med venlig hilsen

Niels Chr. Brix

NCB@energinet.dk
Energinet Eltransmission

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Fra: Haveforeningen Strandlyst (hf.strandlyst@gmail.com)
Titel: Høring 2021-1110
Sendt: 09-01-2023 22:34

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Høring over strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynette Holm. Transportministeriet har udsendt "Strategisk MiljøVurdering (SMV) om udviklingen af Østhavnen, herunder Lynette Holmen i høring d. 22. august 2022. **Høringsfristen er anført til 9. januar 2023.**

Bestyrelsen i HF Strandlyst har gennemgået det meget omfattende materiale omhandlende den fremtidige trafik og udviklingsplanlægning for både beboere og erhverv på Lynette Holmen og Kløverparken omhandlende bl.a. planer for opbygningen af Lynetteholmen. Høringen omfatter også planer for en ny metrolinje fra Lynette Holmen over Kløvermarken til Københavns Hovedbanegård, om til og fra Korsøllevej fra en ny øst-ringvej med tilslutning ved Kastrup lufthavn, og endelig etablering af lokal trafik veje og cykelstier langs Refshalevej og Kløvermarksvej.

Vores haveforening er en del af en række kolonihaver på kløvermarksvej som i overvejende grad ligger i centrum til disse meget voldsomme anlægsarbejder og fremtidige beboelses og erhvervsområder. Vi må se i øjnene, at vi vil være voldsomt påvirket både under opbygningen og efterfølgende af den øgede "tung trafik" som dette udviklings og anlægsarbejde medfører. Det kan undre, at der ikke i den af Transportministeriet udsendte "Strategisk MiljøVurdering (SMV) er fokus på at alle nævnte anlægsarbejder vil påvirke haveforeningerne langs Kløvermarken. At anlægsarbejdet vil pågå frem til 2070, og medføre forventet 65.000 nye beboere og ca. 54.000 nye og eksisterende arbejdspladser er svært at forholde sig til. Men dette vil betyde en vedvarende og konstant miljøpåvirkning i form af støj, trafik, jordflytning i et rekreativt område som kolonihaverne på Kløvermarksvej er.

Her skal bemærkes, at støj fra entreprenørmaskiner og lastvogne, under opfyldnings- og udviklingsperioden må forventes at være betydelig, hvorfor der bør være skærpente forhold for støjende aktivitet. Det skal ligeledes bemærkes at luftforurening, bl.a. med støv fra jordtransport forventes at medføre en væsentlig gene for omkringliggende kolonihaver, hvilket må betyde at der skal iværksættes foranstaltninger til at forhindre disse ulemper.

Af kolonihaveloven fremgår at loven skal sikre, at kolonihaveområder fortsat kan være en væsentlig del af bybefolkningens muligheder for rekreation og beskæftigelse i fritiden. Vi skal opfordre til at der tages videst mulig hensyn under anlægsarbejdet og at der sikres sammenhængende planlægning, der forener de samfundsmæssige interesser i arealanvendelse og medvirker til at værne om natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag, også med respekt for kolonihavernes livsvilkår.

Vores haveforeninger på Kløvermarksvej ligger i centrum og i periferien til disse voldsomme anlægsarbejder og fremtidige beboelses og erhvervsområder og vi vil være påvirket både under anlægsarbejdet og efterfølgende drift, af den øgede trafik som dette udviklingsarbejde medfører 50 år fremover.

Problemer for os på Kløvermarksvej (HF Strandlyst):

- Højbanen over Margretheholm Havn og videre til Prags Boulevard?
- De nye byområder, 66.000 boliger, 45.000 arbejdspladser
- Østlig Ringvej 4-sporet motorvej i tunnel, nedgravet eller boret? - vi foretrækker en nedgravet og selvfølgelig skal der være en tilslutning ved Prags Blvd
- Nær Trafikveje Øst: "Jordvejen" Vest: Refshalevej

En hovedinteresse for os på Kløvermarksvej:

- At undgå at Kløvermarksvej bliver nærtrafik gade også for Refshaleøen og Lynetteholm
- Resultatet af SMV'en – de "væsentlige negative påvirkninger"
- Midlertidigt: påvirkning af befolkning og menneskers sundhed fra støj, vibrationer og lokal luftkvalitet fra anlæg af ØstRing og M5
- Mulige, permanente: Udnyttelse af Margretheholm Havn

- Råstof og ressourceforbrug ved anlæg af ØstRing og M5
- Mulig midlertidig: påvirkning af vandkvalitet, bundvegetation, bundfauna og havbund fra etablering af ØstRing.

Andre forhold og spørgsmål som vi ikke kan kvalificere:

- Har miljøpåvirkningen af opfyldning strategien været undervurderet?
- Holder hus prisberegningen?
- Hvad betyder 45.000 flere arbejdspladser?
- Bil Rådigheds-forudsætningen forekommer klart undervurderet – hvad betyder det for regnestykket og politik?
- De negative virkninger for byens beboere medregnes ikke, hverken i anlægsfasen eller varigt.
- Beslutningen om opfyldningen til Lynetteholm er allerede historie.
- Vi har et helt uoverskueligt trafik- og parkerings problem, som man kan være i tvivl, om politikerne magter at løse.

Vi ønsker at myndigheder få styr på støjdbredelsen ved anlæg og drift. Kolonihaveområderne op til anlæggene skal behandles skånsomt i forhold til, at det er sæson haver med overnatning.

Med venlig hilsen
Niels-Erik Stahl, formand
Haveforeningen Strandlyst
Strandgang 9 b
2300 København S.

Transportministeriet



Hørings svar til tillæg til miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

Amager Vest Lokaludvalg er optaget af, at ny metrolinjemulighed ses i sammenhæng med den samlede fremtidige trafikstruktur på Amager. Det skyldes, at der allerede er og i fremtiden forventes at ske mange forskellige trafikinvesteringer - udvidelse af lufthavnen, Østlig Ringvej, udvidelse og overdækning af Øresundsmotorvejen, Amager Fælled Byggeriet, udviklingen af Bella Kvarter og Lynetteholm.

Dertil kommer, at vi er bekymrede for mængden af transport af jord gennem byen ifm. alle disse infrastrukturprojekter. Af hensyn til borgerne på Amager bør man sikre sig, at man ikke forøger mængden af transporter til yderligere fare for trafiksikkerheden og folkesundheden mhp. partikel- og støjforurening.

Projektet Lynetteholmens videre skæbne er sat i fokus i lyset af mulige negative miljømæssige konsekvenser. Derfor foreslår Amager Vest Lokaludvalg, at der undersøges og beskrives en alternativ linjeføring for M5, den lilla linje, hvor metrostationer Lynetteholm syd og nord udelades og i stedet udformes som en ringbane, som med en metrostation på Refshaleøen forløber videre til Østerport Station.

Lokaludvalgets holdning til valg af placering for den lilla linje på Amagerbrogade er, at den bør placeres så sydligt som muligt, så forbindelsen i så høj grad som muligt imødekommer borgernes ønske om bedre forbindelse på tværs af Amager.

Endelig er vi optaget af, at man sikrer ordentlig handicap-tilgængelighed ved indretningen af Metrostationerne.

Venlig hilsen

Amager Vest Lokaludvalg

12. januar 2023

Sagsnummer
2022-0328375

Dokumentnummer
2022-0328375-4

Sekretariatet for Amager Vest
Lokaludvalg
Sundholmsvej 8
2300 København S

EAN-nummer
5798009800442

www.avlu.dk

Baggrunden for lokaludvalgets hørings svar

Lokaludvalget har lavet en afstemning på facebook, hvor 157 har stemt:

Borgerinddragelse i Amager Vest har oprettet en meningsmåling.
14. oktober kl. 11.51 · 🌐

HVOR SKAL DEN NYE METROLINJE STOPPE PÅ AMAGER?

Kære borgere på Amager,

Der er lige nu en idéfasehøring i gang om den nye mulige metrolinje – M5 – hvor et af forslagene omfatter tre stop i Amager Vest - på Amagerbrogade, DR Byen og ved Bryggebroen.

Høringen løber indtil 31. oktober og er første skridt mod en miljøkonsekvensvurdering. Placeringen på Amagerbrogade har to mulige varianter:

1. Amagerbrogade Nord: Hovedforslaget, hvor stationen bliver placeret ved OPUS Amag... [Se mere](#)

Sted	Procent
<input type="checkbox"/> Amager Nord	9%
<input type="checkbox"/> Amager Syd	80%
<input type="checkbox"/> Ingen af stederne	11%

157 stemmer 1 kommentar 10 delinger Set af 21

Synes godt om Kommenter Del

Relevante kommentarer

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Fra: Flemming Sparre Sørensen (FSS@dma.dk)
Titel: Svar på høring over tillæg til den strategiske miljøvurdering af plan for udvikling af Østhavnen, herunder Lynetteholm
E-mailtitel: Svar på høring over tillæg til den strategiske miljøvurdering af plan for udvikling af Østhavnen, herunder Lynetteholm (Id nr.: 170824)
Sendt: 12-01-2023 16:08

SFS sagsnr. 2023100996

Til Transportministeriet

Med henvisning til Transportministeriets høring af 19. december 2022 om tillæg til strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur for Østhavnen, herunder Lynetteholm, skal Søfartsstyrelsen bemærke følgende.

Det modtagne tillæg omhandler justeringer i mulige udbygninger af metrolinjer til Refshaleøen, Lynetteholm og Prøvestenen.

Krydsninger af havneløbet i Københavns Havn vil ske ved underboring og har derfor ingen betydning for sejladsen.

I tillægget er beskrevet forskellige løsninger ved Margretheholms Havn og Prøvestenskanalen.

Disse løsninger vil i varierende grad have indflydelse på sejlads i området.

Det nævnes i tillæggets pkt. 5.3.6, at der i forbindelse med den endelige udformning vil være behov for at fastlægge foranstaltninger, vilkår og reguleringer.

Søfartsstyrelsen skal hertil bemærke, at styrelsen ønskes inddraget så tidligt som muligt i alle forhold, der kan have betydning for den frie sejlads og anvendelse af havne mv. i området.

Med venlig hilsen
Flemming S. Sørensen
Nautisk konsulent

Søfartsstyrelsen
Sikre farvande
Dir. tlf.: 72 19 61 78
E-mail: fss@dma.dk



Tlf.: 72 19 60 00
Web: www.sofartsstyrelsen.dk

Følg os:



.....
Hvis du er en fysisk person eller en enkeltmandsvirksomhed, kan de oplysninger, som du sender til os, være personhenførbare data. Søfartsstyrelsen bliver dataansvarlig, når vi f.eks. behandler personhenførbare data i forbindelse med konkret sagsbehandling. Vi har ret og pligt til at indsamle, behandle og journalisere sagsrelevante data og kan alene slette oplysninger efter reglerne i offentlighedsloven og arkivloven. Du kan se Søfartsstyrelsens og vores datarådgivers kontaktoplysninger samt læse mere om behandling af persondata i Søfartsstyrelsen, dine rettigheder og klageadgang i [Søfartsstyrelsens persondata- og privatlivspolitik](#).

Hvis du ikke er den tilsigtede modtager af denne mail fra Søfartsstyrelsen, bedes du straks underrette afsenderen ved at besvare denne e-mail og derefter slette e-mailen. Hvis du har modtaget denne e-mail ved en fejl, skal vi gøre klart, at enhver form for kopiering, offentliggørelse eller distribution af denne e-mail kan være ulovlig.

Fra: TRM Anders Robodo Petersen <arp@TRM.dk>

Sendt: 19. december 2022 10:38

Til: albertslund@albertslund.dk; info@avlu.dk; aoelu@kk.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; arc@a-r-c.dk; mail@arkitektforeningen.dk; SBF - Info <info@sbf.dk>; borger@balk.dk; 'hbr@hbr.dk' <hbr@hbr.dk>; brs@brs.dk; dfr@biofos.dk; Bolig- og Planstyrelsens hovedpostkasse <bpst@bpst.dk>; bl@bl.dk; brondby@brondby.dk; info@byggesoc.dk; christianshavnslokaludvalg@okf.kk.dk; info@concito.dk; cmport@cmport.com; ctr@ctr.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; dffr@roning.dk; di@di.dk; dkf@kano-kajak.dk; rpr@danskenergi.dk; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; dof@dof.dk; ds@sejlsport.dk; Danmarks Fiskeriforening (mail) <mail@dkfisk.dk>; Danmarks Sportsfiskerforbund -post <post@sportsfiskerforbundet.dk>; Dansk Transport og Logistik (DTL) <dtl@dtl.eu>; danva@danva.dk; info@dv.dk; Danske Arkitektvirksomheder <info@danskeark.dk>; Danske Havne og Foreningen for Danske Privathavne <danskehavne@danskehavne.dk>; Danske Rederier <info@danishshipping.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; info@dansketursejlere.dk; info@denblaaplanet.dk; bestyrelsen@margretheholm.dk; dkg@detkoldegys.dk; Det Økologiske Råd og Selskab <info@ecocouncil.dk>; info@dgi.dk; di@di.dk; dragoer@dragoer.dk; info@energinet.dk; Energistyrelsens officielle postkasse <ENS@ENS.DK>; Erhvervsstyrelsen <erst@erst.dk>; Mail (FST) <mail@fiskeristyrelsen.dk>; info@flidhavne.dk; Forbrugerrådet <hoeringer@fbr.dk>; Forenede Danske Motorejere <fdm@fdm.dk>; kbhtunnel@hotmail.com; kontakt@byenforborgerne.dk; raadhuset@frederiksberg.dk; Friluftsrådet <fr@friluftsradet.dk>; GST - Geodatastyrelsens hovedpostkasse <GST@gst.dk>; gentofte@gentofte.dk; kommunen@gladsaxe.dk; glostrup.kommune@glostrup.dk; raadhus@greve.dk; HK Trafik og jernbane <trafik-jernbane@hk.dk>; herlev@herlev.dk; hofor@hofor.dk; hvidovre@hvidovre.dk; Håndværksrådet <engberg@hvr.dk>; indrebylokaludvalg@okf.kk.dk; 'ida@ida.dk' <ida@ida.dk>; ishojkommune@ishoj.dk; Henriette Kjær <hk@itd.dk>; KL.tf@taarnby.dk; kastrupsejlkлуб@gmail.com; Kommunernes Landsforening <KL@KL.DK>; Kontakt@klimabev.dk; infor@kolonihave.dk; kulturarv@kroppedal.dk; Info.kbhkajak@gmail.com; Økonomiforvaltningen <okf@okf.kk.dk>; soeren.clausen@cph.dk; Søren Madsen, Formand KMK 1923 <formand@kmk1923.dk>; museum@kff.kk.dk; \$Kystdirektoratet (kdi) <kdi@kyst.dk>; raadhus@koege.dk; Landbrug & Fødevarer <hoering@lf.dk>; lolland@lolland.dk; lyngby@ltk.dk; Metroselskabet <m@m.dk>; MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse <MST@MST.DK>; Movia <movia@moviatrafik.dk>; niras@niras.dk; novafos@novafos.dk; noerrebrolokaludvalg@okf.kk.dk; info@provestenfritid.dk; kundesupport@radiuselnet.dk; Realdania <realdania@realdania.dk>; mail@refshaleoen.dk; regionh@regionh.dk; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; Rigsrevisionen - Info <info@rigsrevisionen.dk>; rk@rk.dk; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; fly@seaplanes.dk; Airo Bjarking <formand@lynetten.dk>; SLKS hovedpostkasse <post@slks.dk>; borgerService@solrod.dk; stevns@stevns.dk; ssf@sundby-sejlforening.dk; Søfartsstyrelsen Hovedpostkasse <SFS@dma.dk>; ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>; kommunen@taarnby.dk; Uia2023cph@uia2023cph.org; kommune@vallensbaek.dk; Vejdirektoratet - Hovedpostkasse <vd@vd.dk>; vesterbrolokaludvalg@okf.kk.dk; museum@vikingeskibsmuseet.dk; generalsekretaer@wwf.dk; Inger Hutters <ingerhutters@gmail.com>; Fp_oesterbrolokaludv@okf.kk.dk

Emne: Høring over tillæg til den strategiske miljøvurdering af plan for udvikling af Østhavnen, herunder Lynetteholm (Id nr.: 170824)

13. januar 2023

Mikkel Krogsgaard Niss
mkn@c4cph.dk
+45 51 37 27 64

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

Hørings svar til strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

Carbon Capture Cluster Copenhagen (C4) har med interesse læst Plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.

Kredsen bag C4 favner mange interesser og selskabsformer, og flere af medlemmerne sender derfor et selvstændigt hørings svar, som varetager deres respektive interesser. C4's hørings svar fokuserer derfor alene på de fælles interesser.

Danmarks klimaambitioner indeholder ambitioner om at reducere CO₂-udledningen gradvist frem mod 2050, hvor Danmark skal være klimaneutral. C4 noterer sig, at det er væsentligt, at de anlægsinitiativer der udføres frem mod 2050 ikke skal modvirke, at Danmark kan opnå klimaambitionerne.

Det er en væsentlig del af Danmarks klimaambitioner, at der skal indfanges betydelige mængder CO₂ fra store punktkilder, og at denne CO₂ skal lagres eller anvendes til grønne brændstoffer. Der er allerede afsat over 36 mia. kr. i statslig finansiering, så der kan indfanges 3,2 mio. ton CO₂ om året i 2030 og herefter. Frem mod 2050 forventes yderligere CO₂-fangst på markedsvilkår i forbindelse med at efterspørgsel efter CO₂ til grønne brændstoffer stiger og der på EU-niveau indføres en negativ kvotepris for CO₂, der lagres i undergrunden.

Medlemmerne af C4 har en samlet ambition om at reducere CO₂-udledningen i hovedstaden med op til 3 mio. ton om året ved hjælp af CO₂-fangst og støtter hermed op om statens klimamålsætninger. Hvis det skal være muligt at nå både statens og C4's klimamålsætninger, er det væsentligt, at de fysiske rammebetingelser ikke modvirker målsætningerne. København er det bedste sted at fange CO₂ i Danmark, da punktkilderne er store og ligger meget tæt. Hermed vil det blive mere omkostningseffektivt at fange CO₂, men det kræver at denne CO₂ kan udskibes fra havneanlæg.

På verdensplan forventes betydelig CO₂-fangst og lagring. FN's klimapanel, IPCC, har således vurderet, at der bliver behov for at lagre op til 20 milliarder ton CO₂ om året i 2060 fra biologiske kilder (typisk fra træ, halm, affald, biogasproduktion m.v.). Herudover vil der også blive behov for at lagre fossil CO₂. CO₂ bliver altså et produkt, som skal flyttes rundt i verden fra punktkilder til brændstofproducenter og lagringssteder. Sker dette ikke, bliver det ikke muligt at nå målsætningen om at temperaturen maksimalt må stige 1,5 grader ved udgangen af dette århundrede.

København ligger helt centralt i en kommende CO₂-transportkæde. CO₂ fra landene omkring Østersøen kan ikke i særlig høj grad lagres lokalt og tilgangen til vindmøllestrøm vil være begrænset. Derfor er der behov for, at CO₂ kan transporteres væk fra Østersølandene og hen til områder, hvor CO₂ kan lagres eller anvendes. CO₂-mængderne kan blive meget store, og den industri der opbygges rundt om, kan meget vel blive placeret i København, hvis rammerne er til det. Derfor er det væsentligt for C4, at Lynetteholm, ny metro og Østlig Ringvej ikke kommer til at modvirke denne udvikling.

Støj

Fangst og transport af CO₂ vil medføre visse støjgener, som ikke helt kan undgås. I området omkring Østhavnen, vil det kunne forventes, at sådanne aktiviteter vil kunne blive placeret på Prøvestenens nordlige del samt i tilknytning til Amager Ressourcecenter og HOFOR.

Etablering af CO₂-fangst og dertil hørende infrastruktur til transport af CO₂ er helt afgørende for opnåelse af Danmarks klimamålsætninger. Da CO₂-punktkilderne ligger tæt i Hovedstadsområdet, er det billigere at etablere CO₂-fangst i en klynge omkring hovedstaden, end det vil være ikke at etablere CO₂-fangst i klynger. Den samfundsøkonomiske effekt heraf udgør 0,5-1,7 mia. kr. om året. Hvis det af støjtekniske årsager ikke er muligt at etablere CO₂-fangst og -transport på kraftværkshalvøen (Quintus) og Prøvestenen, opnås denne samfundsøkonomiske gevinst ikke.

C4 anbefaler, at der i forbindelse med planlægningen af Refshaleøen, Lynetteholm, Kløverparken og Quintus tages udgangspunkt i de nuværende støjtiladelser og at boliger og andet byggeri således placeres i tilstrækkelig afstand, så de støjende elementer ikke overstiger eventuelle grænseværdier ved nye bygningers facader.

Østlig Ringvej

Når Østlig Ringvej skal projekteres, er det væsentligt for C4, at Danmark og nabolandenes ambitioner for CO₂-fangst ikke fordyres. Det vil være godt for både samfundsøkonomi og selskabsøkonomi.

Påvirkning af skibstrafik i anlægsfasen

I anlægsperioden vil der være behov for at transportere CO₂ til og fra havnene i København, herunder havnene på Prøvestenen og Kraftværkshalvøen. Det vil ikke være praktisk muligt at anvende forskellige piers til CO₂-transport i anlægsperioden, og det er derfor nødvendigt, at der findes en løsning hvor der er skibsadgang i hele anlægsperioden til den eller de relevante kajer. C4 og C4's medlemmer indgår gerne i en nærmere dialog, der sikrer fuld adgang i hele anlægsperioden.

Tilstrækkelig dybde på lang sigt

Med op til 3 mio. ton CO₂ fra Københavnske punktkilder og indskibning fra punktkilder i Østersøområdet, vil der på sigt blive behov for betydelig kapacitet til CO₂-transport ind og ud af København. I den forbindelse er det væsentligt, at der sikres tilstrækkelig dybde til at modtage tankskibe, der modsvarer behovet.

Etableringen af en Østlig ringvej som sænketunnel vil umuliggøre, at havnene på indersiden efterfølgende uddybes til større skibe end oversiden af tunnelen. Det er forventningen, at der ved Prøvestenen og/eller kraftværkshalvøen vil skulle modtages skibe med en betydelig kapacitet, fx på 22.500 m³ eller 40.000 m³ CO₂. Disse skibe forventes at have en dybgang på op til 12,7 meter, hvilket er mere end dybden i dag.

C4 vurderer på baggrund af dialog med branchen, at der bør skabes mulighed for indsejling med skibe, der kan tage betydelig kapacitet, eventuelt også mere end 40.000 m³. På længere sigt vil branchestandarder have indflydelse på hvilke skibe, der vil tilgå København. Hvis der ikke er tilstrækkelig dybde i havnen til disse skibe, vil de ikke tilgå København. En vurdering af den konkrete maksimale dybde bør indgå i det videre arbejde, da Østlig Ringvej ellers kan stå i vejen for håndteringen af en væsentlig del af Danmarks klimamålsætninger.

Plads til CO₂-fangstanlæg og -infrastruktur

Fangst af CO₂ er pladskrævende. Muligheden for at udbygge havneområdet mod øst, kan muliggøre etableringen af nødvendig infrastruktur til CO₂-fangst og -transport, samt muliggøre etableringen af kajanlæg med tilstrækkelig dybde på ydersiden af Østlig Ringvej.

Det er væsentligt at undgå, at en Østlig Ringvej som sænketunnel begrænser opfyld mod øst for at få plads til flere skibskajer, CO₂-infrastruktur til opbevaring af CO₂ samt CO₂-fangstanlæg.

CO₂-rør mellem Danmark og Sverige

Der er stor interesse i Sydsverige for at etablere fælles CO₂-rørinfrastruktur, så CO₂ prisbilligt kan transporteres til PtX-produktion og CO₂-lagre i Danmark. Det vil være oplagt, at disse rør går i land ved kraftværkshalvøen eller Prøvestenen, da der her er mulighed for at etablere de tekniske anlæg der skal til for at modtage CO₂.

Det bør sikres, at etablering af Østlig Ringvej ikke besværliggør etablering af grænseoverskridende CO₂-infrastruktur. Ligeledes bør en eventuel Østlig Ringvej forberedes til krydsning af et CO₂-rør.

Østlige metrolinje (M5) og cykelforbindelse.

Med kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen skal der i Orange linje føres spor ad det tracé, hvor der pt er en midlertidig vej til jordopfyldslastbiler under opførelse. En permanentliggørelse af dette tracé som metro vil lægge beslag på areal på kraftværkshalvøen og Prøvestenen, som hermed ikke kan anvendes til CO₂-fangst og CO₂-transport. Det samme gør sig gældende, hvis tracéet anvendes til en cykelforbindelse. Såfremt denne linjeføring fastholdes, bør det sikres, at denne linjeføring er forenelig med CO₂-fangst fra energianlæggene på kraftværkshalvøen. Herudover bør det undersøges, om en metrolinjeføring og cykelforbindelse over Kraftværkshalvøen kan undgå at komme indenfor eventuelle sikkerhedsafstande til CO₂-infrastruktur.

Et kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen vil lægge beslag på areal på Prøvestenen, som hermed ikke kan anvendes til CO₂-fangst og CO₂-transport. Det bør uanset linjeføring undersøges hvordan brug af areal til kontrol- og vedligeholdelsescenter påvirker mulighederne for CO₂-fangst, -transport samt -opbevaring i hovedstadsområdet. Herudover bør det undersøges, om placeringen af kontrol- og vedligeholdelsescenter kan undgå at komme indenfor eventuelle sikkerhedsafstande til CO₂-infrastruktur.

I begge linjeforslag angives mulighed for tunnelarbejdsplads på Prøvestenen. Det bør undersøges, om dette påvirker etableringen af CO₂-infrastruktur.

Videre proces

C4 ser frem til det fortsatte samarbejde med staten om opnåelse af Danmarks klimamålsætninger, herunder mulighederne for at transportere CO₂. Hvis høringssvaret giver anledning til kommentarer eller spørgsmål, er I velkommen til at kontakte undertegnede.



Med venlig hilsen

Mikkel Krogsgaard Niss
Sekretariatsleder

Strategisk miljøvurdering og grønbroget tudse i Københavns Østhavn

Hermed kommenteres den i 2022 tilvejebragte strategiske miljøvurdering (SMV) for Østhavnen i forhold til opretholdelse af de særlige internationale forpligtelser i forhold til EU's Habitatdirektiv. Jeg vil her koncentrere mig om den truede paddeart grønbroget tudse, *Bufo viridis*, der igennem en lang årrække har været en del af Østhavns biodiversitet. Som det vil fremgå, anser jeg denne SMV som et nødvendigt første skridt i en proces, der både skal omfatte planlægning af fremtidige levesteder og spredningskorridorer for arten og sikring af den rette drift af disse. COWI konkluderer i SMVen, at en række påtænkte byudviklings- og infrastrukturprojekter potentielt kan påføre bestanden væsentlig skade. Dette kan – vurderer COWI - dog relativt nemt afværges. I det følgende vil jeg argumentere for, at dette udkomme forudsætter en væsentlig mere kvalificeret indsats, end det hidtil er set fra statslige styrelser og kommunale forvaltninger.

Undertegnede har beskæftiget mig med undersøgelse og forvaltning af truede paddebestande i København og Hovedstadsområdet igennem ca. 25 år. Jeg har derfor en erfaringsbaseret indsigt i artens biologi, muligheder og udbredelse i det berørte område. En sådan indsigt er vigtig i forbindelse med byplanlægningen i området, da forståelse for de biologiske forhold er afgørende for at sikre en reel beskyttelse af grønbroget tudse, særligt da artens aktuelle status og udbredelse er dårligt belyst.

Det er mig bekendt første gang udbredelsen af grønbroget tudse bliver inddraget på et overordnet plan i forbindelse med byplanlægning i Københavns Kommune. Grønbroget tudse er en strengt beskyttet dyreart ifølge reglerne i EU's Habitatdirektiv (ligesom f.eks. stor vandsalamander og spidssnudet frø). Dette indebærer at myndigheder, planlæggere, projektmagere, grundejere og alle andre er forpligtet til at bevare artens levesteder (yngle- og rasteområder) og til at gøre hvad de kan for at undgå at dens individer bliver dræbt. Københavns Kommune har i en række tilfælde stillet krav om afværgeforanstaltninger for arten i forbindelse med konkret projekter, f.eks. håndtering af forurenede jord, opfyldninger og andre anlægsarbejder. Derimod har arten været stort set fraværende, når man har diskuteret byplanlægning af de dele af kommunen, hvor arten forekommer. Kommunen har således fremsat store visioner for fremtidig udbygning af infrastruktur og erhvervs- og boligområder i Nordhavn og Østhavnen, men man har ikke forholdt sig til, hvordan man bevarer levedygtige bestande af grønbroget tudse.

Eksempelvis blev strengt beskyttede dyrearter (grønbroget tudse) ikke nævnt i debatten om tidligere overborgmester Ritt Bjerregårds planer om storstilet boligbyggeri på Kløvermarken omkring 2009, selv om kommunen få år tidligere havde dokumenteret yngleforekomst tæt på denne. Det var på samme tid, som spidssnudet frø spillede en vigtig rolle i debatten om boligbyggeri i TV-Byen i Gladsaxe.

I forbindelse med debatten om byggerierne på Amager Fælled har Skanskas planer om boligbyggeri i Kløverparken været fremhævet som et mindre naturskadeligt alternativ. Det er imidlertid aldrig blevet nævnt, at dette byggeri ville kunne ødelægge levesteder for grønbroget tudse, som reelt er mere truet end stor vandsalamander. Ifølge miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm har Skanska med tilladelse fra Miljøstyrelsen nedlagt artens levesteder og forflyttet tudser fra grunden. Det skete i 2020, mens debatten om Amager Fælled byggeriet var på sit højeste. Fremtidig byudvikling i dette område vil således kunne foregå uden at skulle tage hensyn til grønbroget tudse, idet de for arten kritiske ynglesteder nu er væk.

Endelig har det vist sig, at grønbroget tudse forekommer ved Lynetten på Refshaleøen, hvor grundlaget for fremtidig byudvikling på Lynetteholm er ved at blive anlagt. På trods af advarsler blev afværgeforanstaltninger først igangsat, da tudserne i foråret 2022 ynglede i anlægsområdet. I overensstemmelse med artens pionernatur udnyttede tudserne, at den hidtidige vegetation var fjernet, så regnfyldte lavninger i anlægsområdet var helt bare.

At dømme efter et "borgerfund" har grønbroget tudse allerede forsøgt at yngle i området i 2021, hvor arealet for modtageanlægget var forringet som levested for arten på grund af tilgroning. Dermed synes den utilsigtede forbedring af ynglemulighederne på grund af anlægsarbejderne ikke at være udslagsgivende for forekomsten. Det kan derfor ikke udelukkes, fra et fagligt synspunkt, at den bestand, der yngede i området omkring 2006, trods forringede ynglemuligheder har klaret sig helt frem til 2022. Under alle omstændigheder har der været kønsmodne dyr i området i foråret 2022. Uanset herkomst har disse dyr sandsynligvis overvintret på Refshaleøen og dermed været til stede, da anlægsarbejderne blev påbegyndt i starten af året.

Der er også en ynglebestand af arten på Prøvestenen, som på grund af adgangsrestriktioner ikke er nærmere undersøgt. Både på Refshaleøen og på Prøvestenen havde Københavns Kommune tidligere (i 2006) fundet ynglesteder for arten. Et større fokus på dette forhold – helst med opdateret viden – kunne have ført til en mere grundig vurdering af konsekvenserne af f.eks. anlæg af arbejdsvej på Prøvestenen eller modtageanlæg for jord ved Lynetten som del af beslutningsgrundlaget. Som det er, indeholdt miljøvurderingen af Lynetteholm ingen specifikke vurderinger i forhold til anlægsarbejders mulige påvirkning af grønbroget tudse i forskellige anlægsområder, og projektet blev dermed vedtaget på et meget sparsomt vurderingsgrundlag i forhold til arten.

Processen omkring Lynetteholmprojektets igangsættelse sættes i perspektiv af den vurdering, som COWI siden har udarbejdet for By og Havn i forhold til fremtidige anlægsprojekter.

COWI anfører i SMV (s.242), at der forventeligt vil indvandre arter omfattet af habitatdirektivets bilag IV til Lynetteholm. Det gælder i særdeleshed for en pionerart som grønbroget tudse. I afsnit 7.8.2 i SMV beskrives potentielle påvirkninger, som anlægsarbejder kan have på arten. Som det fremgår, " kan omfattende anlægsarbejder betyde, at vandsamlingerne, der benyttes som ynglevandhuller, tildækkes med jord, før de nyforvandlede tudser går på land, hvormed en hel generation af tudser risikerer at gå til. Ligeledes risikerer voksne og nyforvandlede tudser at blive kørt over af lastbiler og anden anlægstrafik. Grønbroget tudse er specielt følsom overfor intensiv trafik om natten, da tudserne ofte søger føde på varme overflader af beton, grus eller asfalt, og da vandringen mellem yngle- og rastehabitater ligeledes primært foregår om natten. Anlægsarbejder vil dermed potentielt kunne beskadige arterne uden afværgeforanstaltninger."

Som det fremgår af det foregående, er arten allerede "indvandret" til mindst et af anlægsområderne til Lynetteholm. Dette burde være forudset i forbindelse med miljøvurderingen af Lynetteholm.

COWI fortsætter på side 245 (angående byudvikling): "Da den eksisterende udbredelse er et øjebliksbillede, kan en mulig væsentlig negativ påvirkning af grønbroget tudse, relateret til ødelæggelse af artens yngle- og rastehabitater og trafikdrab på enkeltindivider, dog først endeligt vurderes, når den faktiske udbredelse af arten i planområdet på tidspunktet for igangsættelse af anlægsarbejderne kendes. Særligt under hensyn til, at der vil gå flere år før byudviklingen kan igangsættes er det ikke muligt at vurdere påvirkningerne af bilag IV arter mere præcist."

Ved forundersøgelserne til Lynetteholm i 2019-20 havde det imidlertid været muligt, hvis relevante undersøgelser var blevet gennemført. Det kan dermed konkluderes, at den ansvarlige myndighed, Trafikstyrelsen, tillod vedtagelse og igangsættelse af anlægsarbejder til Lynetteholm uden den viden, som ifølge COWI i andre tilfælde er nødvendig for at kunne vurdere en mulig væsentlig negativ påvirkning af grønbroget tudse.

Man kan blive klog af skade, og By og Havn er i hvert fald blevet klogere på grønbroget tudse. Ikke desto mindre viser sager som Kløverparken og Lynetteholm, at de ansvarlige myndigheder og bygherrer har haft

svært ved at sikre en effektiv beskyttelse af grønbroget tudse med grundlag i forståelse af artens biologi og aktuelle udbredelse.

Forundersøgelserne forud for miljøvurderingen af Lynetteholm gav heller ikke mere viden om forekomsterne, da de ifølge oplysninger i den offentligt tilgængelige baggrundsrapport var begrænset til en resultatløs lytning efter kvækning af arten på en enkelt aften i starten af juni 2019. Det var sent i ynglesæsonen, hvor de yngleaktive dyr meget vel kan have overladt vandhullerne til deres haletudser. Undersøgelserne var begrænset til kommende anlægsområder og ikke egnet til at give overblik over artens forekomst.

Den strategiske miljøvurdering for Østhavnen er baseret på eksisterende viden fra før 2022, hvilken bortset fra enkelte nyere "borgerfund" således udgøres af Københavns Kommunes kortlægningsresultater fra 2006.

Der eksisterer dermed ikke et opdateret vurderingsgrundlag, selv om den nyeste viden tyder på at den tidligere udbredelse beskriver den nuværende nogenlunde. Eksempelvis mangler viden om ynglebestandes størrelse, såvel som kortlægning af ynglesteder på Prøvestenen og de vigtigste landlevesteder for bestandene. Informationer der er afgørende, hvis man skal undgå at beskadige rastesteder, ødelægge ynglemuligheder eller skade overvintrende dyr. Ikke desto mindre gives tilladelser, og der gennemføres anlægsarbejder i områder med forekomst af grønbroget tudse uden denne viden. Det er heller ikke muligt at foretage kvalificerede vurderinger af artens "bevaringsstatus på bestandsniveau" (levedygtighed) og vurdere risiko for skade på bestande. På nationalt plan har grønbroget tudse "stærkt ugunstig" bevaringsstatus ifølge den statslige afrapportering til EU i 2019.

På trods af bestandens usikre situation og mangelfuld viden om artens udbredelse gav Miljøstyrelsen i december 2020 Skanska tilladelse til at nedlægge yngleområdet i Kløverparken med henvisning til en (i øvrigt forkert) antagelse om at det var den eneste bestand af grønbroget tudse i området mellem Nordhavn og Kastrup Lufthavn. Ved at nedlægge ynglemulighederne for en ud af formentlig tre eksisterende (Prøvesten, Kløverpark og Refshaleø) delbestande i Østhavnen har Miljøstyrelsen svækket den samlede bestand, modsat det artsbevarende formål, der begrundede benyttelsen af EU's undtagelsesregel.

Desværre er det ikke det eneste eksempel på, at mangelfuld viden om grønbroget tudse i området og beslutningstageres utilstrækkelige inddragelse af biologiske forhold har ført til fejlbeslutninger, der har skadet arten. At det ikke er gået værre, skyldes artens koloniseringssevne og tilfældigheder som forekomst af relativt uforstyrrede "refugier", hvor arten kunne overleve og evt. genkolonisere områder fra. Held er imidlertid ikke et forvaltningsprincip, og det kan ikke tages for givet ved fremtidig udvikling af byområder og infrastruktur.

Forfatterne af SMV for Østhavnen skal have ros for (endelig) at synliggøre grønbroget tudses udbredelse i Østhavnen (og Nordhavn) for offentligheden og fremtidige beslutningstagere.

COWI har i den strategiske miljøvurdering beskrevet artens kendte udbredelse og foretaget en vurdering af planlagte aktiviteter i forbindelse med den definerede plan for udbygning af Østhavnen. Der er tale om projekter, som indgår i Københavns Kommunes byudviklingsplaner, til dels med Statens aktive medvirken. Den beskrevne byudvikling, Østlig Ringvej, Metro M5 og diverse understøttende infrastruktur vil sammen med anlægsarbejderne til Lynetteholm komme til at berøre en stor del af de ubebyggede arealer i Østhavnen.

På det foreliggende grundlag konkluderer COWI, under anvendelse af et forsigtighedsprincip, at byudvikling og infrastrukturprojekter ved fjernelse af levesteder og fragmentering kan resultere i en "væsentlig" påvirkning af grønbroget tudse. Denne konklusion omfatter bl.a. byudviklingen som helhed, Østlig Ringvej og metro M5 (Lynetteholm indgår ikke i COWIs vurdering men er omfattet af den beskrevne byudvikling).

Dette giver for mig at se god mening. Eksempelvis vil metro M5 omfatte et vedligeholdelsescenter (CMC) på Prøvestenens sydlige del. Det nævnes at anlægget vil blive etableret nær det rekreative område på Prøvesten Syd men bag støjvolden. Derved vil det blive anlagt i et område, hvorfra undertegnede har hørt grønbroget tudse kvække i maj 2021. Det er også sandsynligt, at fremtidige vejanlæg og øget trafik på grund af bosætningen vil medføre fragmentering af levesteder for grønbroget tudse og øget risiko for trafikdrab på tudser. Det giver en ekstra udfordring for bestandene.

Grønbroget tudse ville formentlig ikke være i Københavns havneområder i dag uden tidligere byudvikling, men en forudsætning for artens overlevelse er fortsat forekomst af lysåbne arealer med en lav bebyggelses- og udnyttelsesgrad. Byudvikling til boligformål indebærer imidlertid en intensiv udnyttelse af de kostbare kvadratmeter. Hvad der ikke bebygges, skygges ofte af højt byggeri. Ubebyggede rekreative arealer anlægges normalt som vegetationsrige parker, som ikke er egnede levesteder for grønbroget tudse. Grønbroget tudse bliver let taberen i det "spil". Eksempelvis i Kløverparken, hvor der forventes bygget 15.000 boliger på et areal, der tidligere husede et ynglested med tilhørende landlevesteder. De nærmeste kendte nabo-ynglesteder er på Prøvestenen og Refshaleøen, i en afstand af 1-3 km på tværs af befærdede veje, havneløb og bebyggelse. Selv om Kløverparken ifølge SMV for Østhavnen (s. 110) tidligst bebygges efter 2031, har forberedelserne til byudvikling derfor allerede haft betydelige negative konsekvenser for arten i Østhavnen.

COWI er optimistisk i forhold for mulighederne for at forene udvikling og artshensyn. Således skriver de i SMV, at de skadelige påvirkninger "*relativt nemt (kan) imødegås gennem etablering af egnede småbiotoper i kystzonen og i de kommende kystnære byområder, som den grønbrogede tudse kan vandre imellem*". Dette gælder også for den kommende Lynetteholmhalvø, hvortil COWI er enig med mig i, at grønbroget tudse kan forventes at indvandre.

Jeg vil dog mene, at en succesrig udvikling i Østhavnen forudsætter en kursændring, hvor biologiske hensyn inddrages i langt større grad end det er set tidligere. Jeg ser positive tendenser i By og Havns indstilling til artsbeskyttelse i 2022, både i "marken" og i den af COWI for dem udarbejdede SMV. Men en ejendomsforvalter er ikke en offentlig planmyndighed, og de har heller ikke ansvar uden for deres egne arealer. Det er efter min mening nødvendigt med en mere helhedsorienteret tilgang, hvor grønbroget tudse ikke kun beskyttes midlertidigt i afgrænsede områder, i kraft af enkeltbeslutninger.

Efter min bedste overbevisning kan grønbroget tudse kun overleve i Københavns havneområder, hvis de ansvarlige myndigheder (Stat og kommune) sikrer en effektiv tværgående beskyttelse og forvaltning af arten og dens levesteder.

Det kræver viden om status og udbredelse. Københavns Kommune har afsnit om monitorering af arter med i sin nye biodiversitetsstrategi, så det kan der måske blive rettet op på. Der er dog en udfordring med de mange privatgrunde, hvor arten kan forekomme, og sikkerhedsforanstaltningerne på Prøvestenen vanskeliggør optællinger. Men data skal ikke kun indsamles, de skal også vurderes, og data og vurderinger skal gøres tilgængelige for andre.

Det kræver, at myndigheder, grundejere og bygherrer sikrer kvalificerede vurderinger og effektive afværgeforanstaltninger i alle situationer, hvor grønbroget tudse og dennes levesteder bliver berørt. Den "strengt beskyttelse" skal fungere i praksis, og ikke kun på papiret. Det er imidlertid ikke ensbetydende med stop for al byudvikling, kun begyndelsen til en biodiversitets-opretholdende byudvikling. Med lidt omtanke og fleksibilitet kan man udnytte artens mobilitet og "styre" den hen hvor der er plads til den. Forudsat, at man giver den plads.

Det kræver, at den overordnede byplanlægning sikrer fremtidige levesteder og spredningsmuligheder for arten, der samlet kan sikre dens overlevelse på kort og langt sigt. Dette må nødvendigvis også omfatte tilstødende områder som Nordhavn og Amager Strandpark, og tiltagene kan ikke begrænses til en enkelt lodsejer eller enkeltprojekter.

Dertil kommer nødvendigheden af en arealdrift, der sikrer fremtidig opretholdelse af tilstrækkelige levevilkår for grønbroget tudse på de områder, der afsættes til formålet. COWI er inde på dette i afsnit 7.8.3 (Påvirkninger i drift, siden 258), hvor situationen på længere sigt opsummeres således:

”Det afgørende for opretholdelse af en vedvarende økologisk funktionalitet for grønbroget tudse i et givent byområde er således, at der er en stadig balance mellem de negative og positive effekter af den dynamiske tilstand, som by-, havne- og landfyldsområder er kendetegnet ved, og at der hele tiden opstår nye habitater, som grønbroget tudse kan sprede sig til og kolonisere.

Artens overlevelse i området vil på lang sigt (når alle havneområder og selve Lynetteholm m.m. er fuldt udviklede og bebyggede), afhænge af den fremtidige drift af ynglevandhuller og rastehabitater.”

Disse forudsætninger rækker langt ud over den gængse håndtering af strengt beskyttede arter, hvor krav om foranstaltninger og evt. bestandsovervågning er begrænset til enkelte tilladelser og korte anlægsperioder. Manglende ”vedligeholdelse” af afværgeforanstaltninger og erstatningslevesteder er desværre et udbredt fænomen, ikke mindst fordi ansvaret for denne drift ofte ligger hos forskellige private grundejere og ikke reguleres af fagligt kompetente myndigheder. Det er også set i København. Udlæg af naturarealer til levesteder for grønbroget tudse vil ikke gavne arten på længere sigt, hvis disse tilplantes uhensigtsmæssigt, eller hvis de gror til på grund af manglende driftspåvirkning.

Hvis Københavns Kommunes planer for Østhavnen skal kunne forenes med Habitatdirektivets strenge beskyttelse af grønbroget tudse, skal den frivillige strategiske miljøvurdering efter min mening derfor følges op af målrettet planlægning og forvaltning. Ellers overlades artens overlevelse – igen – til tilfældigheder.

Det kan undre, at det er gået så galt.

Danmark har igennem 40 år forpligtet sig til at beskytte arter som grønbroget tudse (Habitatdirektivet, 1992). Både myndigheder og borgere er direkte forpligtet gennem lovgivningen. Der er information om arten i håndbøger og på hjemmesider. Der er en national forvaltningsplan for grønbroget tudse, og artens status overvåges regelmæssigt på landsplan. Målet med den strenge beskyttelsesordning er at opnå levedygtige bestande, der er stabile eller vokser (gunstig bevaringsstatus). Ifølge den seneste opgørelse (2019) er status nu ”stærkt ugunstig”, hvilket er den lavest mulige vurdering. I Rødlisten (1999) har grønbroget tudse den næstværste karakter, truet (EN). Alligevel handler de statslige myndigheder (Miljøstyrelsen, Trafikstyrelsen) kortsigtet, og ”forsigtighedsprincippet” bruges til at beskytte projektmagere i stedet for en stærkt truet art.

Københavns Kommune har haft naturforvaltningsansvar siden 1990, idet den modsat landets andre kommuner ikke var underlagt en amtslig myndighed indtil 2006. Siden 2011 har kommunen haft en strategi for biologisk mangfoldighed, som nu er i anden generation. Kommunen har kendt til forekomst af grønbroget tudse i Østhavnen siden ca. 2000, og i 2006 fik man gennem kortlægning et nogenlunde overblik over udbredelsen. Det er ikke blevet vedligeholdt siden, og arten har været fraværende i debatten om byplanlægning, indtil jeg i 2021 bragte den op i forbindelse med Lynetteholm. Først derefter blev de gamle data gjort offentligt tilgængelige, så COWI f.eks. kunne indarbejde dem i SMV. Baseret på de i dette høringssvar beskrevne begivenhedsforløb er det sandsynligt, at status for grønbroget tudse lokalt også er ”stærkt ugunstig”, som på landsplan. Hvordan hænger det sammen med de erklærede mål i kommunens strategier?

Gang på gang har det været op til borgere at rejse spørgsmål om projekters forenelighed med de beskyttede arters behov. Afgørelser i klagenævn og spektakulære sager som Rørmosegård (Farum), TV-Byen (Gladsaxe) og Amager Fælled (København) burde have fået myndigheder og byplanlæggere til at tage artsbeskyttelsen og de internationale forpligtelser mere alvorligt. Hvornår tager de ansvar?

Grønbroget tudse er heldigvis en pionerart med en stor koloniseringsevne. Lejlighedsvis til ulempe for projektmagere, som forståeligt nok kan have et anstrengt forhold til dette hjørne af den biologiske mangfoldighed. Det er ikke en nem art – den kræver et passende niveau af dynamik i landskabet. Forvaltning til gavn for grønbroget tudse er om muligt en endnu større mental udfordring for arealforvaltere end omstillingen fra prydhavebetonet til biodiversitetsrettet arealdrift. Ikke kun "vild med vilje", men også "med omtanke". Til gengæld kan det godt forenes med en række anvendelser, hvilket artens mangeårige forekomst i industriområder vidner om.

Paradoksalt nok har netop den løbende landvinding til fremtidig byudvikling været med til at sikre artens overlevelse og lejlighedsvis fremgange i København, og nye landvindingsprojekter kan under de rette omstændigheder være med til at sikre arten en mere gunstig bevaringsstatus. Men myndighederne kan ikke regne med, at det sker af sig selv. Det kræver, at de selv tager ansvar.

Af John Frisenvænge, biolog.

Transportministeriet
Frederiksholms kanal 27 F
1220 København K

Vedr.: Høringsvar til strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.

Hermed høringsvar der vedrører den supplerende vejbetjening.

Høringsmaterialet beskriver at der ud over etablering af Østlig Ringvej vil være behov for supplerende vejbetjening på Nordøstamager for at sikre en god trafikafvikling.

Der foreslåes i den forbindelse 3 muligheder:

1. Udvidelse af Refshalevej/Forlandet
2. Ny forbindelse øst om Margretheholm-bebyggelsen
3. Jordtransportvejen via Prøvestenen

Herunder kommentar til "Alternativ 1" samt afsluttende til "Alternativ 2" samt "Alternativ 3":

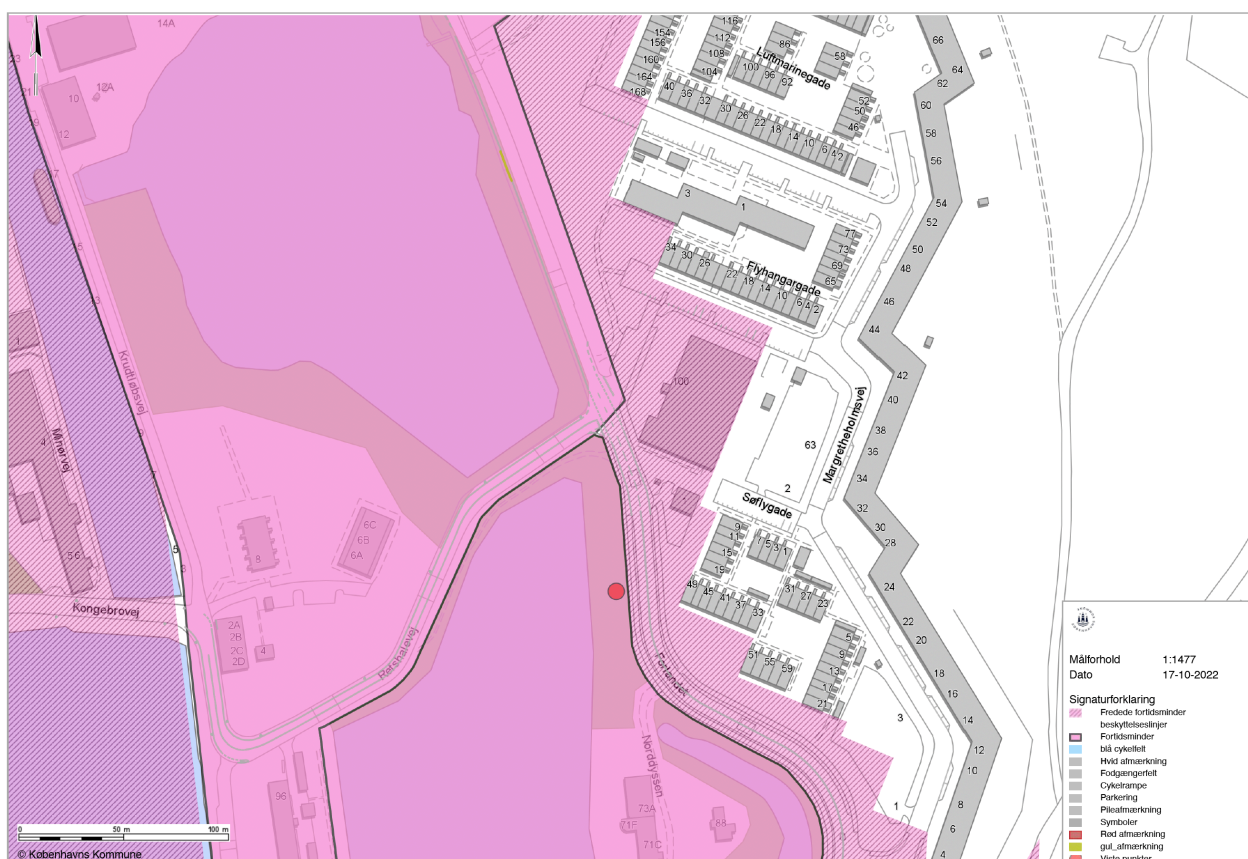
Alternativ 1 - Udvidelse af Refshalevej/Forlandet

Alternativ 1 beskrives i høringsmaterialet som en 4 - 6 sporet vej der skal fungere som supplerende vejbetjening på Nordøstamager, der på en strækning følger den eksisterende vej v. Forlandet / Refshalevej.

Løsningen med en udvidelse af Refshalevej/Forlandet er før blevet fravalgt ifbm. jordtransport til Lynetteholm pga. den store påvirkning som det vil have for beboerne på Margretheholm, både trafikikkerhedsmæssigt, og ifht. støjgener. Det undrer derfor at denne vej endnu en gang fremstår som en reel mulighed, tilmed beskrevet som en udvidet vej med 4-6 spor.

Der henvises til at området Christianshavn Vold med Stadsgraven samt Minebådsgraven er fredet og den nuværende 2 sporet vej ligger inden for "Fortidsmindelinjen" samt "Fortidsmindebeskyttelses-linjen" (Fig. 1), hvorfor det med nuværende lovgivning ikke vil være muligt at udvide vejen. Yderligere vil en udvidelse af vejen imod øst involvere en ekspropriation af boliger på dele af Margretheholmen.

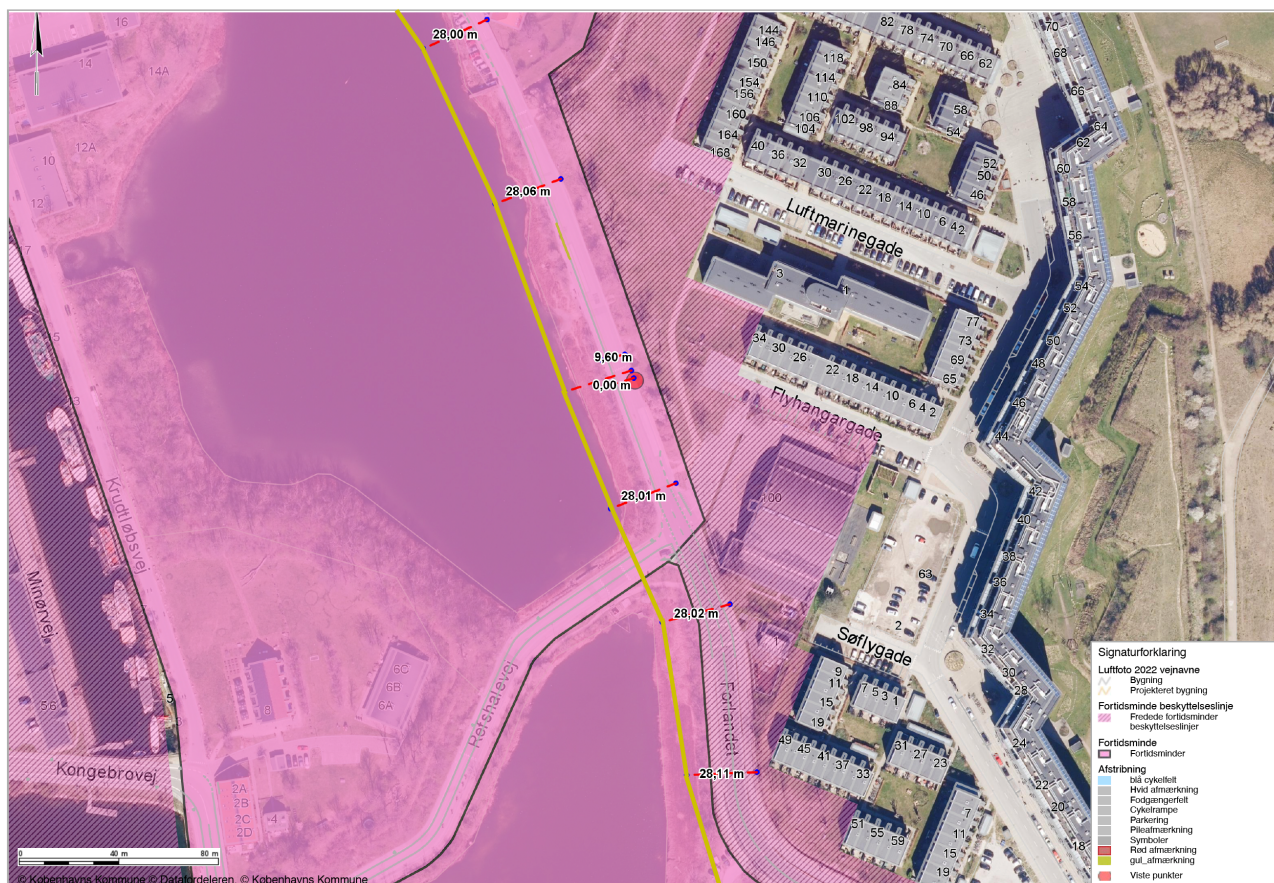
Fig. 1



En udvidelse af vejareralet ud i Stadsgraven og Minebådsgraven vil have en ødelæggende effekt på vigtige fortidsminder og natur, og vil uundgåeligt ændre de historiske rammer som Christianshavn og Holmen har med voldanlæg og flådehistorie. Yderligere fungerer området som rekreativt område med natur for mange Københavnerne.

Vedhæftet på fig. 2 ses med gul streg, hvordan en 4 sporet vej m. gangareal og cykelsti med en forventelig bredde på ca. 28 m. Inddrager Minebådsgraven/Stadsgraven ved Refshalevej/Forlandet, med fastholdelse af vejens nuværende østlige parameter. Den nuværende vejbetjening har en bredde på ca. 9,6 m, hvorfor der skal inddrages ca. 19 m. ud i et fortidsminde ved valg af denne løsning.

Fig. 2



Anlæggelse af en 4-6 sporet vej der følger den eksisterende vej Forlandet/Refshalevej vil have en svært forløb, der allerede nu med 2 spor er trafikikkerhedsmæssigt vanskelig med en anbefalede hastighed på 40 km/t og uden fuld cykelsti og fortov. Det er svært at forestille sig at en vej på størrelse med Roskildevej skulle kunne fungere under de vilkår som nu findes ifht. vejens forløb. Vejen vil endvidere passere hovedtransport-åren fra boligområdet Margrethholm der ikke har trafikale afværgeforanstaltninger eller trafikregulering der sandsynliggør at det vil være sikkert for bløde trafikanter at færdes her efter en evt. vejudvidelse.

Der må også drages tvivl om SMV'ens vurdering af påvirkningen af "Alternativ 1" på Margrethholm som bl.a. støjmæssigt beskrives som "moderat" og luftkvalitetsmæssigt som "ubetydelig". En implementering af en 4-6 sporet vej der ved det nærmeste sted vil passere en bolig med en distance på blot 12 meter, må hævet over en hver tvivl, beskrives som "Væsentlig" på alle parametre. I det hele taget rejser spørgsmålet sig om hvorvidt der er saglighed bag ved SMV'en.

Det undrer også at der foreligger en mulighed i "Alternativ 1" der nedlægger natur og grønne områder, alt imens der diskuteres hvorvidt man skal bruge mange ressourcer på at fritlægge eks. Ladegårdsåen ved Åboulevarden/Bispeengbuen. Det fremkommer som om at man er ved at skulle gentage fortidens fejl ifbm. den supplerende vejbetjening, alt imens at man et andet sted i byen er ved at råde bod på netop disse.

Der henstilles til at der vælges en løsning der tager et stort hensyn til de eksisterende beboere i byen, samt til den lille mængde natur der er tilbage, og der bør vælges en løsning der tilgodeser disse. Dette involverer også forslagene i "Alternativ 2" og Alternativ 3", der på trods af mindre påvirkning på natur og fortidsminder, passerer tæt forbi boligområdet Margretheholm på østsiden. Disse områder fungerer ligelede som rekreative område for beboerne her, og der bør tænkes en helhedsløsning med en viadukt under den eksisterende havn i sameksistens med en evt. metrolinje. Disse 2 infrastrukturprojekter bør nedgraves helt eller delvist på den østlige side af Margretheholm, for at have mindst mulig påvirkning på beboerne, der i forvejen er blevet påvirket massivt ifbm. vedtagelsen af projekt Lynetteholm.

Venlig Hilsen

Rasmus Rise



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

17. november 2022
Vores ref.: 09.40.15-K04-22-
513580
Direkte nr.: +4532471518
Medarbejder: msm.tf

Høringssvar til Transportministeriet over strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.

Transportministeriet har foretaget miljøvurdering over plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.

Tårnby Kommune fremsender hermed høringssvar med følgende bemærkninger:

- 1) Tårnby Kommune fastholder at planens gennemførelse ikke må få væsentlige negative påvirkninger af trafikken på Amager Strandvej eller Tårnby Kommunes resterende vejnet.
- 2) Tårnby Kommune peger på en fuld etablering af Østlig Ringvej som eneste alternativ. Den etapevise anlæggelse af Østlig Ringvej skal ske hurtigt muligt for at mindske de negative påvirkninger af trafikken på Amager Strandvej, der under første etape kan forvente en merbelastning på 1800 flere biler pr. hverdagsdøgn.
- 3) At der, i lighed med tidligere høringssvar til anlægslov for Lynetteholm, skal etableres en tvangsroute uden om Tårnby Kommune, hvor en styring af trafikken konkret skal sikre at planens gennemførelse, herunder kumulative forhold, ikke merbelastet vejnettet i Tårnby Kommune.
- 4) Tårnby Kommune peger på variant Ø4 som kommunes foretrukne løsning blandt de opstillede varianter, hvor der etableres et tilslutningsanlæg ved Prøvestenen, både for at styrke lufthavnens fremtidige udvikling og sikre en aflastning af Amager Strandvej.
- 5) Dertil skal man ved plangennemførelsen forholde sig til Tårnby Kommunes tidligere bemærkninger og krav til Transportministeriet (tidl. Bolig- og Transportministeriet) i forbindelse med den offentliggjorte forundersøgelse til Østlig Ringvej og høringssvar til anlægslov for Lynetteholm. Hvor



Transportministeriet, til forundersøgelse af Østlig Ringvej, kvitterede for at Tårnby Kommunes bemærkninger ville indgå i det videre arbejde med Østlig Ringvej.

For øvrige synspunkter henvises til nedennævnte.

Baggrund

På baggrund af anlægsloven for Lynetteholm, som blev vedtaget i Folketinget den 4. juni 2021, offentliggjorde Transportministeriet den 15. juli 2021 et udmøntningspapir om den videre proces for udviklingen af Lynetteholm, herunder udarbejdelse af miljøvurdering, der blev politisk besluttet i forbindelse med lovens vedtagelse.

Transportministeriet har under medvirken af Københavns Kommune udarbejdet en plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm. Planen består af fem planelementer: Byudvikling, Østlig Ringvej, Metro, Cykelinfrastruktur, Supplerede vejbetjening.

Planen er blevet miljøvurderet for de overordnede, forventede, sandsynlig væsentlige miljøpåvirkninger, ved gennemførelsen af planen. Følgende miljøfaktorer er blevet behandlet, Planforhold, Menneskers sundhed, Materielle goder, Landskab og Kulturarv, Ressourcer og affald, Klimaforhold, Natur i havet og Natur på Land.

Kommentar til miljøvurderingen af planen i anlægs- og driftsfasen

Generelt

Tårnby Kommune vil med stor interesse følge miljøkonsekvensvurderingerne af planens delelementer, herunder den forestående miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej.

Planforhold, Landskab og Kulturarv

Bolig og erhverv, rekreative områder, sejlads, fredninger

Det bemærkes at etableringen af en af linjevorianterne Ø3/4/5 til Østlig Ringvej ikke forholder sig til påvirkningen af de rekreative områder omkring Kastrup Lystbådehavn og Kastrup Gammel Havn. Det nævnes at anvendelsen i anlægsfasen kan påvirke de rekreative områder ved Amager Strandpark, men at påvirkningen er midlertidig og dermed ubetydelig. Da der etableres en tunnel-arbejdsplads i linjeføringens sydlige ende ved Kastrup Halvø og midlertidigheden af anlægsarbejderne ikke er beskrevet, fastholder Tårnby Kommune at der kan være sandsynlige væsentlige påvirkninger af de rekreative arealer omkring, samt funktionsdygtigheden af, lystbådehavnen i Tårnby Kommune. Tårnby Kommune fastholder at Lystbådehavnen skal være funktionsdygtige i hele anlægsperioden.

I miljøvurderingen nævnes at et ikke fredet fortidsminde ved Kastrup Halv Ø kan blive berørt. Tårnby Kommunes har ikke kendskab til fortidsmindet, som bør undersøges.

Befolkningen og menneskers sundhed samt trafikforhold

Støjbelastning, luftkvalitet og vibrationer

Tårnby Kommune hæfter sig ved, at en etapevis udbygning af Østlig Ringvej først og fremmest har betydelige, negative påvirkninger af trafikken på det nordøstlige Amager, i perioden indtil den fulde etablering af Østlig Ringvej. De væsentligste trafikeffekter er en stigning i trafikken på Amager Strandvej på 1.800 flere biler pr. hverdagsdøgn samt supplerende vejnet. Merbelastning af vejnettet vil medføre en yderligere støjbelastning



af de boliger og rekreative arealer, der ligger ud til de pågældende vejstrækninger, som forventes at være længerevarende på grund af, etapeudbygnings midlertidighed, den forøgede mængde biler og en tilsvarende langsommere trafikafvikling. Dertil vil boliger og rekreative arealer, der ligger ud til det merbelastede vejnet, også opleve lokal påvirkning af luftkvalitet og mulige vibrationer fra tung transport.

Tårnby Kommune fastholder at gennemførelse af planen, herunder den etapevise udbygning af Østlig Ringvej, hverken må påvirke eller medføre en øget trafikbelastningen, et øget støjniveau, forringet luftkvalitet eller vibrationsgener på Amager Strandvej samt det resterende vejnet i Tårnby Kommune.

Det bifaldes at den kommende miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej belyser støjpåvirkningerne i anlægs- og driftsfasen, herunder nærområdet omkring arbejdsarealerne og tilslutningsanlægget ved Kastrup Halv Ø.

Det nævnes at linjevariant Ø3 vil medføre forøgede påvirkning af menneskets sundhed fremfor linjevarianterne Ø4/5. Tårnby Kommune har i tidligere bemærkninger til Bolig- og Transportministeriets forundersøgelse af en Østlig Ringvej peget på variant Ø4 som den foretrukne løsning blandt de opstillede varianter, jf. Tårnby Kommunes bemærkninger til den offentliggjorte forundersøgelse af Østlig Ringvej.

Vandkvalitet

Tårnby Kommune pointerer, at det ophvirvlede havbundssediment forventes at indeholde en række af miljøfremmede stoffer fra havneområderne, lufthavnen (bl.a. PFAS fra en tidligere redningshavn der hvor Østlig Ringvej skal møde Øresundsmotorvejen), den stærkt forurenede Øresundsgrund og forland til denne, hvori der er fundet kemikalietønder. Hele kyststrækningen ved Tårnby Kommune er forureningskortlagt. Badevandskvaliteten og kvaliteten af fisk/muslinger o.l. føde kan derfor blive påvirket/forringet i anlægsfasen idet arbejder i havbunden kan medvirke til at potentiel forurening i havbunden kan frigives til vandfasen. Der er på nuværende tidspunkt to helårsbadesteder og en sandstrand i Tårnby Kommune der kan påvirkes. Tårnby Kommune vil fastholde at vandkvaliteten bør monitoreres før, under og hvis det viser sig at der er problemer – også efter anlægsfasen. Ved overskridelser bør der etableres en "handlingsplan" til håndtering af overskridelser af badevandskvaliteten/vandkvalitet til fødevarer. Planen bør godkendes af Tårnby Kommune samt Fødearestyrelsen for at sikre mennesker og miljø.

Natur i havet

Tårnby Kommune bifalder at den kommende miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej indeholder en mere konkret væsentlighedsvurdering af miljøpåvirkningen på hydrografi, kystmorfologi, havbund, bundvegetation, bundfauna, havpattedyr, fisk og fugle samt vandkvalitet samt Natura-2000 område nr. 142 Saltholm og omliggende hav. Herunder fastholder Tårnby Kommune at miljøkonsekvensvurderingen af Østlig Ringvej skal indeholde en mere specifik redegørelse for reetablering af ålegræs, herunder midlertidighedsvurderingen, da en 40-årig reetableringsperiode af ålegræs og dertil knyttet habitat må vurderes at være væsentlig.

Venlig hilsen



Betina Grimm
Teknisk chef

/

Mikkel Sillesen Matzen
Miljømedarbejder

19. januar 2023

Danske Havnes hørings svar vedr. strategisk miljøvurdering om byudvikling af København, Lynetteholmen, ny Metroring og Østlig Ringvej

Danske Havne kvitterer for muligheden for at afgive bemærkninger til den strategiske miljøvurdering vedr. byudviklingen i og omkring Københavns kulturhavn og erhvervshavne. Som supplerende til nedenstående bemærkninger henvises til Danske Havnes hørings svar til idé-høringerne om ny metroring M5 og den foreslåede nye vejforbindelse "Østlig Ringvej".

København har gennem en årrække været i en rivende udvikling, og kommune og politikere forventer at denne udvikling fortsætter, og at der derfor fortsat vil være brug for byudvikling og flere boliger til de mennesker, som ønsker at bo i København by. Denne præmis, og de eksisterende beslutninger foretaget på denne baggrund kommenteres ikke, men det er vigtigt, at påvirkningen af det eksisterende erhvervsliv undersøges grundigt, samt hvordan det sikres, at virksomhederne ikke påvirkes negativt af de nye planer. Hverken i anlægs- eller driftsfasen.

Desuden er det vigtigt, at byudviklingen tager hensyn til virksomhedernes fremtidige udvikling, og den plads virksomheder og arbejdspladser kræver frem mod 2050. Et initiativ som M5 lilla/øst, vil øge arbejdskraftens mobilitet i driftsfasen, men kan konkurrere med virksomhederne om pladsen, fx på Prøvestenen og andre erhvervsarealer. Det samme gælder for den kommende Østlig Ringvej. Derfor er det afgørende, at der tænkes "hele vejen rundt" i planlægningen af den bedst mulige udvikling af København by og havn, så København er en erhvervsvenlig by, nu og i fremtiden.

- Byudviklingen og især anlægning af Lynetteholmen og Østlig Ringvej skal foregå på en måde, så erhvervssejladser og erhvervshavnen ikke påvirkes negativt i hverken anlægs- eller driftsfasen. Der tages hensyn til havnevirksomhedernes og risikovirksomhedernes fortsatte drift, udvikling og arbejdspladser i en endnu større by. Herunder de nye grønne arbejdspladser, der kan skabes på Prøvestenen ved. bl.a. øget cirkularitet af råstoffer og PtX-brændstoffer. Prøvestenen er i Landsplandirektiv fra 2019 udlagt til bl.a. havnerelaterede virksomheder med særlige beliggenhedskrav i miljøklasse 6 og 7. Sikring af tilstrækkeligt areal kan medføre behov for udvidelse af Prøvestenen, fx over den planlagte sænketunnel, især hvis der skal bruges plads der ifm. ny ringvej og metro. Byudviklingsområderne i nærheden må desuden tilpasses Prøvestenens risikozoner.

- Større erhvervshavne med tilhørende bassiner og sejlrender er kritisk infrastruktur, der ifølge bl.a. planloven skal beskyttes. CMP, Copenhagen Malmø Ports, er sammen med Århus Havn Danmarks eneste EU "Core Ports".
- Det er derfor godt, at man i SMV'en af Københavns større byudviklingsprojekter konkluderer: "Påvirkningen vurderes at være ubetydelig for erhvervsmæssig sejlads til Prøvestenen og Kraftværkshalvøen, da skibene lægger til øst for anlægsarbejdet. Dog kan der være kortvarige påvirkninger ved sejlads med pram med opgravet/opboret materiale. Der forventes ikke at være en påvirkning af fiskeri." For at sikre sig, at generne reelt undgås i praksis, er det vigtigt med planlægning ift. dette og med en løbende dialog mellem dem, som har ansvaret for projekterne mht. design, anlæg og udførelse og erhvervshavnene i området.

Prøvestenen er én af Danmarks vigtigste erhvervshavne

Prøvestenen er i dag en aktiv erhvervshavn for Hovedstadsområdet og Sjælland med et erhvervsareal på cirka 950.000 m², 35 aktive virksomheder og 1,9 km kajanlæg. Prøvestenen kan besejles af relativt store skibe med en dybgang på knap 12 meter. Prøvestenen har en årlig godsomsætning over kaj på 1,6 millioner tons tørbulk, primært råstoffer så som sten, grus og cement til byggeri. Dertil håndteres cirka 2,8 millioner tons vådbulk, primært brændstoffer til bl.a. Københavns Lufthavn og kemikalier til f.eks. medicinalindustrien. I 2021 anløb omkring 950 skibe, samt yderligere omkring 270 til HOFOR på den anden side af Prøvestenskanalen.

Prøvestenen rummer desuden et markant potentiale hvad angår håndtering af grønne brændstoffer til sø- og luftfart, samt CO₂-håndtering og anlæg til fx Power-to-X. Dertil kan Prøvestenen spille en betydelig rolle i forhold til yderligere genanvendelse af byggematerialer. Landsplansdirektivet (Fingerplanen) 2019^[1] forbeholder Prøvestenen til bl.a. havnerelaterede virksomheder med særlige beliggenhedskrav i miljøklasse 6 og 7. En afrapportering fra Københavns Kommune konstaterer, at der ikke findes reelle alternativer til Prøvestenen.^[2]

^[1] Erhvervsstyrelsen: Fingerplan 2019 – Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning. Marts 2019. <https://planinfo.dk/landsplanlaegning/fingerplanen>

^[2] "På baggrund af ovenstående vurderes det ikke at være praktisk muligt at finde alternativ placering af de nuværende aktiviteter på Prøvestenen. Dels fordi der er virksomheder af national interesse, som Erhvervsstyrelsen ikke forventes at ville godkende, at de får ændret deres plan- og miljømæssige grundlag (eksempelvis brændstofforsyning til Københavns Lufthavn), så længe Prøvestenen i landsplanlægning er udpeget til disse virksomheder. Og dels fordi de forurenende og/eller risikobehæftede virksomheder på Prøvestenen dækker forsyningsmæssige behov i København, og der ikke er tilstrækkeligt med ledige arealer i hovedstadsområdet, der kan rumme disse aktiviteter." Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen: Afrapportering vedrørende Prøvestenen. 25. november 2019: https://www.kk.dk/sites/default/files/2021-10/udvikling_af_proevestenen_0.pdf

Prøvestenen er kritisk infrastruktur og sikrer miljørigtig søtransport

Prøvestenen er som nævnt ovenfor kritisk for at understøtte udviklingen i København og Sjælland, hvad angår adgangen til forsyninger indenfor bl.a. energi (brændsler) og byggeri. Der findes ikke reelle alternative erhvervshavne, tæt på hovedstaden, med stor dybgang til betjening af hovedstadsområdet.

Generelt er det mest miljøbesparende at transportere gods via søvejen. Adgangen til Prøvestenen via søvejen sparer desuden København for et betydeligt antal lastbiler, der ellers vil skulle køre gennem byen.

Der eksisterer umiddelbart ikke alternativer til at sejle flybrændstof til Prøvestenen, hvor det i dag transporteres effektivt videre til lufthavnen i rørledning. Hvis muligheden for modtagelse af jetfuel på Prøvestenen til lufthavnen bliver fjernet eller begrænset ifm. etablering og drift af Østlig Ringvej, vil fx transport af cirka 900.000 tons flybrændstof årligt kræve at omkring 100 tanklastbiler daglig kører i pendulfart til Københavns Lufthavn.

Levering af byggematerialer ad søvejen - tæt på der hvor de skal bruges til hovedstadsområdets mange byggeprojekter (herunder dem der er omfattet af Planen) - sparer ligeledes mange hundrede daglige lastbilkørsler ind og ud af København. De 1,6 millioner tons tørlast der kom ind via Prøvestenen i 2021 svarer fx til rundt regnet 60.000 lastbiler. Det skal bemærkes, at importbehovet for råstoffer til byggebranchen forventes at stige grundet øget efterspørgsel og begrænsede udvindingsmuligheder på Sjælland. Forstærket efterspørgsel og import af råstoffer kræver mere kapacitet på Prøvestenens tørbulk.

Den strategiske miljøvurdering nævner også det øgede råstofbehov (afsnit 2.4.2): *"Etablering af Metro M5 og Østlig Ringvej vil med en vis sandsynlighed ske samtidig, og det kan medføre en samlet forstærket efterspørgsel efter råstoffer og et deraf følgende stort forbrug af disse. Der vil sandsynligvis være behov for at hente disse råstoffer fra områder, der ligger geografisk længere væk end normalt."*

Skibene forventes at blive større i fremtiden, hvilket er mere miljøvenligt og effektivt, men kræver øget vanddybde og kajplads, samt mere plads på land til losning.

Prøvestenen kan bidrage til den grønne omstilling

Prøvestenen har gode muligheder for at få en central rolle i den grønne omstilling, hvis København og Danmark skal opnå de ambitiøse klimamål, der er sat.

Prøvestenen er generelt placeret tæt på en række større punktudledere af CO₂, hvorfor øen fx kan bidrage til håndtering af CO₂ og anlæg til Power-to-X (PtX) samt nye grønne brændstoffer. Det gælder især brændstoffer til luft- og søfart (e-methanol og SAF – Sustainable Aviation Fuel).

Der i øjeblikket drøftelser med interessenter, der ønsker at etablere anlæg til produktion af grønne brændstoffer på Prøvestenen via opsamlet CO₂ og brint produceret ved elektrolyse. Et anlæg med et areal på cirka 50.000 m² med adgang til 100 MW strøm fra vedvarende kilder, vil indenfor en periode på under 10 år kunne producere tilstrækkeligt grønt brændstof til Danmarks samlede indenrigsflyvninger, der fra politisk hold ønskes CO₂-neutrale allerede i 2030.

CO₂ indfanges lokalt og kan delvist anvendes på stedet med et PtX-anlæg - resten sendes med rør eller udslibning. Elektrolyse af vand kan foregå via grøn strøm fra konkrete nye vedvarende energiprojekter på elnettet i det østlige Danmark. PtX er myndighedsgodkendt og under udvikling flere steder i Danmark, så der er allerede klarhed over sikkerhed, miljø mv. Produktion af grønne brændstoffer via PtX kan bidrage til CO₂-reduktion, grøn transport, forsyningsikkerhed, grøn overskudsvarme til fjernvarme, arbejdspladser mm. PtX er skalérbart: jo mere plads til rådighed, jo mere produktion af grøn energi.

Prøvestenens bidrag til den grønne omstilling kræver derfor både en langsigtet planlægningshorisont (30+ år) samt plads- og udviklingsmuligheder til at imødekomme nuværende og fremtidige behov, hvilket bør indtænkes i alle infrastruktur- og byudviklingsprojekter, der kan påvirke Prøvestenen.

Venlig hilsen

Camilla Rosenhagen

Klima- og Miljøchef, Danske Havne

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Fra: Karsten Lind Hansen (lind@live.dk)
Titel: Alt for ringe SVM-rapport vedr. Lynetteholm
Sendt: 19-01-2023 11:42

SVM-rapporten vedrørende Lynetteholm er noget tilrettet makværk der ikke kan bruges til en seriøs vurdering af projektet. Det er en ommer.

Med venlig hilsen
Karsten Lind Hansen
Søvangs Alle 15
2635 Ishøj

Sendt fra [Outlook til Android](#)

Hørings svar, strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.

Gammelholm Beboerforening er glade for muligheden for at kommentere på de fremlagte planer om udviklingen af Østhavnen, herunder Lynetteholm, der sigter imod en langsigtet byudvikling. Det gælder ikke mindst i en situation, hvor bagvedliggende befolkningsprognoser der anvendes i den strategiske miljøvurdering, peger på, at der kommer betydeligt flere borgere på Sjælland i de kommende år, og en stor del af de nye borgere må forventes at bosætte sig tæt på (om muligt i) København.

Gammelholm Beboerforenings synspunkter i kort form:

Gammelholm Beboerforening ønsker at bevare eksisterende bymiljøer, udvikling af en mere grøn og mindre fortættet by i de historiske byområder. Vi ser nye boliger og erhvervsbyggerier i allerede opfyldte områder af Østhavnen som de områder hvor byudviklingen kan ske inden for Københavns Kommune. Vi ser gerne at det er med afsæt i den udbygning den kommende, reviderede Kommuneplan lægger rammer for byudviklingen.

Samtidig støtter Gammelholm Beboerforening op omkring en mere bæredygtig og menneskevenlig udvikling af København, hvor den biltrafik som aktuelt går igennem byen, i videst muligt omfang, bliver flyttet over i andre transportformer – tog, metro, elektriske busser & BRT, letbaner mm. frem for ned i en østlig ringvej gravet ned i Øresund. Vi ønsker en udvikling hvor anlægsprojekter understøtter en grønnere og mindre klimabelastende udvikling af byen frem for tiltag der understøtter en CO₂-udledende udvikling. Vi ønsker en udvikling som giver plads til et varieret menneskeliv, erhvervsliv, kulturliv og fællesskab om byen.

I en punktvis form, finder Gammelholm Beboerforening, at

1. Udbygningen af Lynetteholm bør stoppes, og ændres til alene at handle om stormflodssikring, med minimal opfyldning og opgravning i Øresund. Der er ikke vedtaget en plan for stormflodssikring fra nord, men den skade der allerede er sket igennem opfyldning af Kroneløbet bør begrænses mest muligt, og nyttiggøres til en del af stormflodssikringen.
2. Der skal udarbejdes en sammenhængende stormflodssikring af København i overensstemmelse med den Stormflodsplan Københavns Kommune har vedtaget. Transformationen "fra Lynetteholm til stormflodssikring" skal kobles med en stormflodssikring fra syd, som bør færdiggøres inden færdiggørelsen af stormflodssikringen mod nord.
3. Stormflodssikringen skal ske i et samarbejde med kommunerne nord og syd for København hvor jorden tiltænkt Lynetteholmen kan anvendes.

4. Der skal arbejdes for udviklingen af den kollektive trafik til betjening af beboere og besøgende (herunder turister) med henblik på at gøre "livet uden bil" lettere, billigere og mere attraktivt - for såvel beboere som besøgende. Dette for også på den måde at mindske den gennemkørende trafik og pendlertrafikken – både igennem centrum af byen samt yderområderne. Både af hensyn til CO2-udledning, trængsel og søgetrafik.
5. Der skal arbejdes for etablering af en betalingsring eller roadpricing i København – hvor indtægterne bør anvendes til udbygning af en bæredygtig kollektiv trafik – i byen og ud/ind/til/fra byen.
6. Samtidig skal cykeltrafikkens forhold udvikles så det er både mere sikkert og hurtigt at bevæge sig igennem byen – også til de nye byområder i Østhavnen.
7. Vores havnemiljø skal styrkes og bevares, så det udvikler sig som et fælles rekreativt område, der under "kontrollerede" former kan bruges af alle Københavnerne (og besøgende). Det handler bl.a. om at områderne skal bevares som fælles og tilgængelige for alle (ikke privatiseres), og at der skal værnes over udsigten ud over Øresund.
8. I de nye byudviklingsområder skal der arbejdes for en betydeligt større andel af almene boliger/boliger for mennesker uden økonomi til dyre ejerboliger for større og mindre familier, og stilles krav til den kollektive trafikbetjening af områderne i takt med udbygningen.
9. Boliger "uden bopælspligt" bør erstattes af et generelt krav om bopælspligt, hvilket i sig selv vil øge antallet af boliger for de kommende beboere.
10. Byudvikling for de kommende beboere på Sjælland og i Københavns nærhed, bør ske i et tæt samarbejde med de omkringliggende kommuner/Region Hovedstaden og Region Sjælland i overensstemmelse med "fingerplanen", så infrastruktur, erhvervsudvikling og opførelse af nye boliger hænger sammen for hele området.
11. København bør indlede et samarbejde med alle andre kommuner på Sjælland omkring nyttiggørelsen af ressourcen jord. Aktuelt "importerer" København jord fra omkringliggende kommuner - både ren og forurenede jord. Dette bør afløses af en fælles plan for hvordan denne ressource kan nyttiggøres i udvikling af stormflodssikring, byudvikling, naturgenopretning mm. over hele Sjælland.
12. Endelig bør der gøres op med den fortsatte udbygning af turismeerhvervet i det centrale København. Turismen bør spredes ud over hele København, forstæderne og Sjælland så Byen, dens infrastruktur, erhvervsudviklingen mm. kan udvikle sig mere bæredygtigt.
13. Nybyggeri af (eller ombygning af eksisterende bygninger til) hoteller i Københavns Kommune bør begrænses (stoppes), så der i stedet kan etableres boliger til Københavnerne/nye skattebetalere (hotellerne klager aktuelt over manglende belægning).

Vi er i Gammelholm Beboerforening på det rene med, at en del af de alternative løsninger vi fremkommer med, forudsætter både et folketingsflertal som er indstillet på disse løsninger, og et fungerende samarbejde med de andre kommuner og regionerne. Vi mener dog at alle parter (særligt Københavnerne og indbyggerne i Kommunerne omkring København) ville være bedre tjent med investeringer som er mere bæredygtige end at grave en ressource som jord op, for at fylde den i havet for efterfølgende at bygge på den og lave motorveje mm. til jorddeponiet. Vi finder det

afgørende at den lette adgang til havet forbliver en del af Københavns særkende. En by som er mere grøn og mere blå by end udviklingen igennem de senere år har understøttet.

Gammelholm Beboerforening finder det afgørende at København bevarer sit arkitektoniske særpræg i de forskellige bydele, sikrer blandingen af beboelse, forretninger, institutioner, virksomheder, kulturelle institutioner mm. bredt i hele byen, og bevarer præget af havneby. Der skal arbejdes for at de ældre dele af København ikke bliver gjort til en "oplevelsespark" eller et "indkøbscenter" for turister og besøgende fra forstæderne, men fortsat udvikler sig som en levende by. Det er efter vores forståelse i høj grad dette som gør København til en attraktiv by – for beboere, virksomheder, forretninger og besøgende/turister.

For Gammelholm Beboerforening

Michael Thorup
Formand

Kjeld Gissemann
Kasserer

Claus Biilmann
Næstformand

Lone Christensen
Medlem

Peter Muschinsky
Medlem

Til
Transportministeriet
ATT: Chefkonsulent Anders Petersen

Sendt på mail til trm@trm.dk og arp@trm.dk

DI's hørings svar til Strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

DI – Dansk Industri kvitterer for muligheden for at afgive hørings svar, ved generelt at bakke op om byudviklingen i Københavns Østhavn, herunder om Lynetteholm, om metrobetjening af området med linjeføring M5 vest og om Østlig Ringvej.

Der er tale om store og vigtige projekter, der – udført og placeret rigtigt – vil gavne både hovedstaden, Øresundsregionen og resten af Danmark. Erhvervs livet får generelt markante gevinster, herunder i form af bedre tilgængelighed til arbejdskraft, bedre konkurrencemarkeder, mindre spildtid i trafikken og øgede lokalisering muligheder.

Det er i DI's optik utænkeligt, at der etableres en så stor byudvikling i København uden den nødvendige infrastruktur til alle relevante transportformer – både gående, cyklende, veje, kollektive trafiktilbud, og maritim transport. Dette er i store træk indtænkt i planen, men det bør dog undersøges i den nærmere planlægning, hvordan tilgængeligheden til de nye byområder kan optimeres og/eller udbygges yderligere.

DI mener desuden, at en østlig ringvej som projekt godt kan gennemføres uden en byudvikling i Østhavnen, da der allerede er behov for forbindelsen i dagens situation.

Derudover noterer DI med tilfredshed, at adgangen til Københavns Lufthavn kan forbedres med både M5-projektet og især den fulde Østlige Ringvej, hvilket både er til gavn for de enkelte rejsende og for lufthavnens hubfunktion, som hele Danmark nyder godt af. DI forudsætter i denne sammenhæng, at brændstofforsyningen af lufthavnen med rørledning fra Prøvestenen opretholdes.

DI hilser derfor den strategiske miljøvurdering (SMV) og den tilhørende samfundsøkonomiske analyse velkommen, på trods af enkelte større mangler i analyserne.

DI anser det for en vigtig forudsætning, at den samlede udvikling af Østhavnen giver positive samfundsøkonomiske effekter, hvilket er i tråd med ovenstående.

DI vurderer dog også, at en række centrale forhold ikke er tilstrækkeligt belyst, og opfordrer derfor til, at udvide analyserne for at sikre et bedre oplyst grundlag for de politiske beslutninger, eller at inddrage de nævnte forhold i de kommende VVM-undersøgelser.

Forholdene er uddybet efterfølgende og omhandler konkret;

- De negative konsekvenser ved ikke at anlægge en fuld østlig ringvej er undervurderet
- Værdien af Prøvestenens funktioner for Hovedstadsområdet er ligeledes undervurderet
- Store omkostninger til relokalisering af Prøvestenens funktioner er ikke indregnet
- Manglende vurdering af alternative placeringer af KVC for metroen og tilslutning til østlig ringvej
- Mulighederne for egnede erstatningsarealer i hovedstadsområdet er ikke belyst
- Konsekvenserne af en zonerings af Prøvestenen er undervurderet

Østlig Ringvej bør etableres i sin fulde længde

DI vil advare mod scenariet, hvor der kun gennemføres en "halv" østlig ringvej, fra Nordhavn til Lynetteholmen. Også selv om det i beregningen kan se ud som om den samfundsøkonomiske forrentning af denne løsning er marginalt bedre.

Den halve løsning vil imidlertid give store trafikale problemer, den vil ikke kunne bidrage med de positive effekter en fuld østlig ringvej vil have for de centrale bydele og andre veje i hovedstadsområdet, den vil ikke kunne understøtte Københavns Lufthavn og styrke Øresundsregionen, og den vil ikke i samme grad kunne fremtidssikre anvendelsen af tunnel-elementfabrikken ved Rødbyhavn.

DI er bekymret for, at de positive effekter ved den halve løsning (etape 1) overvurderes og de negative effekter undervurderes.

Som konkret eksempel kan nævnes at grundsalgsgevinsterne er opgjort til at være ens uanset hvilken løsning, der vælges. Vi vurderer, at gevinsterne her vil være klart større ved den fulde løsning, da tilgængelighed er en klar parameter, som øger boligværdien. Tilsvarende gælder for en række andre gevinster ved den fulde østlige ringvej.

Prøvestenen rummer virksomheder og funktioner af afgørende betydning

I det udarbejdede materiale forudsættes både kontrol- og vedligeholdelsescenter (KVC) til M5, et til- og frakørselsanlæg til Østlig Ringvej samt arbejdsområder for begge infrastrukturprojekter, placeret på Prøvestenens nuværende areal.

De positive effekter ved dette er indregnet i analysen, men DI bemærker, at en række negative effekter mangler at blive opgjort og indregnet, hvilket er en stor og markant mangel i analysen.

For det, man i realiteten gør ved at placere disse anlæg på Prøvestenen, er, at ekspropriere én infrastruktur til fordel for en anden. Men i SMV og den samfundsøkonomiske analyse ser man bort fra, at den nuværende havneinfrastruktur ligger der af en årsag. De virksomheder, der i dag er placeret på Prøvestenen, udfylder væsentlige samfundsmæssige funktioner i forhold til forsyning og distribution i hovedstadsområdet, primært brændstoffer, råstoffer og byggematerialer.

Hvad angår brændstoffer er Prøvestenen helt afgørende for forsyningen af hovedstadsområdet og ikke mindst Københavns Lufthavn. Samtidig ligger en stor del af det danske, lovbestemte olieberedskab i tankene på Prøvestenen. Endvidere kan Prøvestenen komme til at spille en nøglerolle i den grønne omstilling. For at det kan ske, kræves imidlertid klarhed over fremtiden og virksomhedernes lejekontrakter.

Virksomhederne inden for råstoffer og byggematerialer på Prøvestenen udfylder en tilsvarende vigtig funktion for forsyningen af hovedstadsområdet. Store dele af disse arealer er imidlertid i planen tiltænkt etablering af anden infrastruktur som nævnt ovenfor.

En række af de berørte virksomheder på Prøvestenen har derfor fået konsulentfirmaet Niras til at udarbejde et bud på de omkostninger, der er forbundet med en eventuel relokalisering.

Rapporten vedlægges som bilag.

Store omkostninger til relokalisering er ikke indregnet

Konklusionen på Niras' analyse er, at der er omfattende omkostninger forbundet med en eventuel relokalisering af tørbulkvirksomhederne. Selv hvis kun en mindre del af virksomhederne berøres, kan de løbende omkostninger løbe op i mere end en mia. kr. for samfundet på lang sigt. Dette tal er uden de omkostninger, som er forbundet med etablering af virksomheder og havnekapacitet andetsteds, og som sagtens kan løbe op i yderligere et milliardbeløb i engangsomkostning. Og hvis alle virksomheder berøres, taler vi et større milliardbeløb.

Dertil kommer yderligere omkostninger, hvis behovet for import af råstoffer stiger i fremtiden, hvilket ventes at ske. Ikke mindst ved netop en byudvikling og infrastrukturudbygning i Østhavnen.

Det bemærkes i den forbindelse, at miljøvurderingen s. 193 netop anfører, at ”byudvikling for 66.000 nye beboere og 54.000 nye arbejdspladser vil i kraft af materialeforbrug, energiforbrug, affaldsfrembringelse og transport i anlægsfasen give anledning til et væsentligt ressourceforbrug.”

Som Niras' rapport dokumenterer, er Prøvestenen det eneste sted i Københavns Kommune, og i flere tilfælde endda i hele Region Hovedstaden, hvor sådanne råstoffer og byggematerialer realistisk kan importeres, håndteres og produceres. Det kan derfor undre, at forholdet ikke er vurderet i miljøvurderingens kapitel om ressourceforbrug. Vi bemærker i øvrigt, at det i selvsamme kapitel vurderes, at der kan opstå ressourceknaphed. I dette lys forekommer det påfaldende, at den fjernelse af dele af den eksisterende infrastruktur og forsyningskæde til netop råstoffer og byggematerialer, som er indeholdt scenariet for udviklingen af Østhavnen, ikke indgår i vurderingen.

Derudover er det interessant, at de samlede CO₂-påvirkninger ved byudviklingen vurderes at være 8.000-15.000 tons CO₂ årligt. Dette skal sammenholdes med den merudledning på mellem 2.200 og 6.600 tons CO₂ årligt, som en udflytning af virksomhederne på den sydlige del af Prøvestenen vil medføre på grund af ekstra transport, jf Niras' rapport. Dette er en ganske betydelig årlig merudledning, som ikke bør negligeres.

Disse ovennævnte forhold burde have været vurderet i såvel SMV som i den samfundsøkonomiske analyse.

Behov for mere omfattende analyse med indregning af erstatningsarealer

Lidt polemisk kan man sige, at de analyser, der foreligger nu, belyser et scenarie, hvor Prøvestenen netop ikke inddrages i større omfang til andre formål.

For at kunne vurdere de fulde konsekvenser af de foreslåede placeringer, har vi stadig til gode at se en analyse med effekterne af at inddrage Prøvestenen i større omfang og om muligt af at etablere erstatningshavneareal og -kajer.

Niras' omfattende arbejde er et godt bidrag til en sådan analyse.

Og Niras' rapport viser, at der i særdeleshed bør arbejdes med andre løsninger end at placere metroens KVC på Prøvestenen. For alternativerne til Prøvestenen er stort set ikke-eksisterende.

DI har i vort høringssvar til idéfasen for M5 foreslået to alternative placeringer af KVC – henholdsvis syd for erhvervshavnearealet på Prøvestenen og på Kløverparken, men andre placeringer kunne også være på tale, eksempelvis den i høringmaterialet nævnte placering på Lynetteholm.

DI ønsker, at sådanne forskellige placeringer af KVC vurderes ligeligt i den kommende VVM-undersøgelse af metrolinjen.

Til- og frakørslen til Østlig Ringvej lægger beslag på mindre havnekapacitet og giver også gavnlige effekter for virksomhederne på Prøvestenen, men også her kan skadeseffekterne på den eksisterende havneinfrastruktur formentlig begrænses yderligere. Det bør også undersøges, om man i forbindelse med etableringen af Østlig Ringvej kan udbygge Prøvestenen med kajer og areal til erstatning for det, der eventuelt går tabt.

Det er desuden helt afgørende, at der sikres en fortsat besejling af Prøvestenen med mindst 12 meters dybgang – både i anlægs- og driftsfasen af en østlig ringvej.

Alternativer til en zonerings af Prøvestenen bør undersøges

DI noterer sig også at en zonerings af Prøvestenen indgår som en grundforudsætning for planen.

DI vil gøre opmærksom på, at en sådan zonerings også kan have store samfundsøkonomiske konsekvenser, hvis der skal flyttes virksomheder, brændstoftanke, og andre installationer, hvilket kan løbe op store trecifrede millionbeløb eller endda milliardbeløb - i det omfang en alternativ placering overhovedet er mulig. Zoneringsens konsekvenser er derfor undervurderet i analyserne.

DI mener imidlertid ikke, at brændstofaktiviteterne på Prøvestenen umuliggør en byudvikling af størstedelen af det nærtliggende område i Kløverparken – blot bør alternative løsninger og muligheder undersøges.

DI mener den mest logiske og samfundsøkonomisk rentable løsning på de samlede udfordringer er, at etablere metroens KVC på den østligste del af Kløverparken og opgive idéen om zonerings.

Der er også en mulighed, at opfylde en del af vandarealet mellem Prøvestenen og Kløverparken for så at placere KVC dér.

I begge forslag kan stormflodssikringen af København formentlig på gavnlig vis sammen tænkes.

DI opfordrer derfor til at disse løsningsforslag undersøges grundigt i den kommende VVM-undersøgelse af M5.

Samtidig vil DI opfordre til at der i kombination med VVM for Østlig Ringvej undersøges mulighed for en udvidelse af Prøvestenens arealer mod øst.

Konklusion

Den samlede udvikling af Østhavnen kan i DI's optik sagtens lade sig gøre på succesfuld vis – men det kræver, at der træffes de rette infrastrukturelle beslutninger – for både en fuld Østlig Ringvej, M5 inkl. KVC, og for den eksisterende infrastruktur i området, inkl. Prøvestenen.

Den strategiske miljøvurdering og den tilhørende samfundsøkonomiske analyse giver et godt bidrag til at træffe de rette beslutninger – men der mangler fortsat væsentlige elementer og placeringer, som DI ønsker belyst i de kommende VVM-undersøgelser.

DI har sammen med en række andre erhvervsorganisationer udarbejdet et notat om Prøvestenen og dens vigtighed og fremtid, som også vedlægges som bilag.

DI står naturligvis til rådighed, hvis der måtte være spørgsmål til ovenstående.

Med venlig hilsen

Jakob Svane
Seniorchefkonsulent
Infrastruktur & mobilitet
DI – Dansk Industri





Betydningen af virksomhederne i tørbulkområdet på Prøvestenshavnen

Belysning af de erhvervs-, samfunds- og klimamæssige konsekvenser ved en alternativ placering

Erhvervsforeningen i Københavns Havn

Dato: 19. januar 2023

INDHOLD

Indhold 2

1	Sammendrag og konklusion.....	3
2	Introduktion og baggrund.....	6
2.1	Opdrag	7
3	Den overordnede problemstilling	8
3.1	Behov for større import af råstoffer fra udlandet.....	8
3.2	Svært at finde ledige arealer i danske havne	11
3.3	Svært at finde erhvervsområder med tilladelse til larm og støv.....	11
3.4	Behov for større genanvendelse af ressourcerne i bygningsaffald	13
4	Problemstillingen på Prøvestenshavnen	15
4.1	Virksomheder på tørbulkområdet.....	15
4.2	Synergieffekter ved den nuværende samplacering.....	16
4.3	Stor efterspørgsel efter tørbulkområdets areal	17
5	Konsekvenser ved fraflytning	20
5.1	To scenarier for fraflytning fra tørbulkområdet.....	20
6	Samfundsøkonomiske konsekvenser	33
6.1	Kørselsomkostninger	33
6.2	Eksterne omkostninger.....	33
6.3	Øvrige økonomiske konsekvenser.....	34
6.4	Konsekvenser frem mod 2050.....	35
7	Metode.....	37
7.1	Beregning af ekstra transportarbejde	37
7.2	Omregning af transportarbejde til samfundsøkonomiske omkostninger	38

Forsidebillede fra Arealinfo.dk

1 SAMMENDRAG OG KONKLUSION

København og det øvrige hovedstadsområde vil i de kommende år fortsat se en høj aktivitet i byggeri og større infrastrukturprojekter; bolig- og erhvervsbyggerierne i Syd- og Nordhavnen, anlæg af en M5 metrolinje, etablering af Østlig Ringvej, og anlæg og efterfølgende bebyggelse af Lynetteholmen. Dertil kommer den generelle bygge- og renoveringsaktivitet i indre by og brokvartererne.

Disse projekter vil efterspørge store mængder byggematerialer og samtidigt generere store mængder byggeaffald og overskudsjord, som alt sammen skal bringes til og fra en bykerne, der i forvejen er hårdt belastet trafikmæssigt. Samtidig er genanvendelse af jord og byggematerialer højt på den miljøpolitiske dagsorden med afsæt i bæredygtige cirkulære løsninger, så behovet for indvinding af begrænsede råstofressourcer i form af sand, grus og sten mindskes.

Prøvestenshavns tørbulkområde har historisk spillet en væsentlig rolle i dette logistikflow. Både ved at store mængder bulkmaterialer (granitskærver, cement, jernskrot, etc.) kan sejles til og fra hjertet af byen, og ved at beton, asfalt og byggeaffald kan produceres eller håndteres tæt ved, hvor det skal bruges eller opstår. Desuden er der behov for klassificering, sortering og rensning af overskudsjord til brug for opfyldningsprojekter i København, f.eks. til etableringen af Lynetteholmen over de kommende årtier. Tørbulkhavnens vigtighed for dette logistikflow er blevet større de seneste år, i takt med at andre arealer i f.eks. Nordhavnen er blevet nedlagt til fordel for beboelse og andet.

Hvis store dele af tørbulkområdet i Prøvestenshavnen nu inddrages til andre formål, står de virksomheder der ligger der i den situation, at det ikke længere vil være muligt at finde havne- og erhvervsarealer til deres aktiviteter i rimelig nærhed til Københavnsområdet. De områder der p.t er udlagt til virksomheder der populært sagt "støver og larmer", ligger alle langt fra bymidten, og er i vid udstrækning allerede optaget. Havne med tilstrækkelig dybgang, til at de kan anløbes af tørbulkskibe, er der meget få af på Sjælland, og de er ligeledes i vid udstrækning allerede optaget eller reserveret til andre formål.

De virksomheder, der indgår i denne analyse, bringer årligt 3 millioner ton materialer til Prøvestenen med lastbil og skib, og transporterer tilsvarende 3 millioner ton materialer fra Prøvestenen med lastbil og skib. Det medfører årligt cirka 4,6 millioner km tung lastbiltrafik i og igennem København, fordelt over næsten 550 daglige kørsler til og fra Prøvestenen med en gennemsnitslængde på blot 16,7 km.

I et scenarie, hvor 1/3 af virksomhederne må flytte deres aktiviteter, fordi deres arealer inddrages til andre formål, vurderes denne trafikmængde at stige med 3 millioner km. Hvis alle virksomhederne må finde alternative placeringer, vil trafikmængden stige med 10 millioner km. Heraf vil cirka 25 procent være ekstra trafik i og igennem hovedstadsområdet, og cirka 75 procent vil være ekstra trafik på tværs af Sjælland.

Disse tal er baseret på en teoretisk model, hvor virksomhederne hver især i stedet etablerer sig på den nærmeste alternative lokation, som virksomhederne i samarbejde med NIRAS har vurderet overordnet set er de mest relevante at bruge som udgangspunkt for analysen, og som ligger så tæt på Københavnsområdet som muligt. Det skal dog fremhæves, at disse alternative lokationer ikke nødvendigvis er reelle muligheder i tilfælde af en udflytning fra Prøvestenen, og der er ikke gennemført detaljerede analyser ift. om der allerede er indgået andre aftaler for arealerne, om lokalplaner tillader den nødvendige byggehøjde, o.lign. De foreslåede teoretiske alternative lokationer tjener alene til formål at belyse hvor stort et ekstra trafikarbejde, en alternativ placering af virksomhederne på Prøvestenen må forventes at ville medføre.

De samfundsøkonomiske omkostninger ved dette ekstra trafikarbejde er estimeret til mellem 60 og 190 millioner kr. årligt. Dette tal inkluderer ikke éngangsomkostninger til flytning og investeringer i nye anlæg på de nye lokationer.

Heraf er cirka 2/3 transportøkonomiske omkostninger, som i første omgang vil blive betalt af virksomhederne selv. Men fordi der ikke er omkostningseffektive alternative forsyningsveje, vil disse mer-omkostninger i sidste ende blive væltet over på slutkunden, og medføre højere priser for byggerier og anlægsprojekter i hovedstadsregionen.

Den sidste tredjedel af omkostningerne er eksterne omkostninger, dvs. samfundets omkostninger som følge af flere uheld, mere slid på infrastrukturen, øget trængsel på vejene, klimaforandringer, støj og luftforurening. Omkostningerne ved klimaforandringer dækker over en prissætning af de afledte effekter af udledningen af mellem 2.200 og 7.300 ton CO₂e årligt¹, samt SO₂, NO_x og partikelforurening.

Disse omkostninger, forårsaget af inddragelsen af arealer på Prøvestenen til andre formål, er ikke belyst i den overordnede strategiske miljøvurdering af udviklingen af Østhavnen, og indgår derfor heller ikke i Transportministeriets beregninger af de samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen.

Set i et 2050 perspektiv, løber de årlige mer-omkostninger, som Prøvestensvirksomhedernes kunder og samfundet må betale for det ekstra trafikarbejde, op i et beløb på mellem 1 og 3,6 milliarder kr. Usikkerhederne i antagelserne bag beregningen af disse tal er ganske store, og spændet mellem de to tal er betragteligt. Men rapporten afdækker, at omkostningerne ved, at ét af de få resterende erhvervsområder udlagt efter planlovens §11A, stk. 6 til virksomheder med særlige beliggenhedskrav reduceres, og den eneste tilbageværende tørbulkhavn i nærheden af hovedstadsregionen nedlægges, vil være ganske betragtelige.

Dette kan ikke direkte holdes op mod nettonutidsværdien af de samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen, der er opgjort til mellem 13 og 17 milliarder kroner. Men formålet med denne rapport er at underbygge en opfordring til, at de problemstillinger rapporten afdækker, inddrages i det fremadrettede arbejde, og at der arbejdes for at minimere, eller helt undgå, omfanget af arealer der eventuelt inddrages.

Erhvervsforeningen i Københavns Havn, de berørte virksomheder i tørbulkområdet på Prøvestenhavnen, og disse virksomheders respektive brancheforeninger, har blandt andet i møder med Metroselskabet og By & Havn, opfordret til at der findes en alternativ placering til den kommende Metro linje M5's Kontrol- og VedligeholdelsesCenter.

Derudover er de berørte virksomheder alle positive overfor en etablering af Østlig Ringvej, men håber at et til- og frakørselsanlæg kan placeres på sydspidsen af Prøvestenen, på jordopfyldningsområdet syd for den nuværende jordvold, som i øjeblikket blot ligger brak.

Alternativt bør der udpeges erstatningsarealer i, eller i tæt nærhed af, det centrale byområde, til virksomheder der servicerer Københavns indre by med bulk- og byggematerialer. En del af disse områder bør ligge op til en havnekaj, hvor der er den fornødne dybgang til at større bulkskibe kan anløbe.

Derudover illustrerer denne rapport også på behovet for at koordinere den samlede udvikling af danske havne generelt, og særligt de sjællandske havne, idet lokale forhold ofte vejer tungere end nationale infrastrukturbehov i de kommunalpolitiske beslutningsprocesser. Den rolle har staten allerede påtaget sig, da der jvf. den

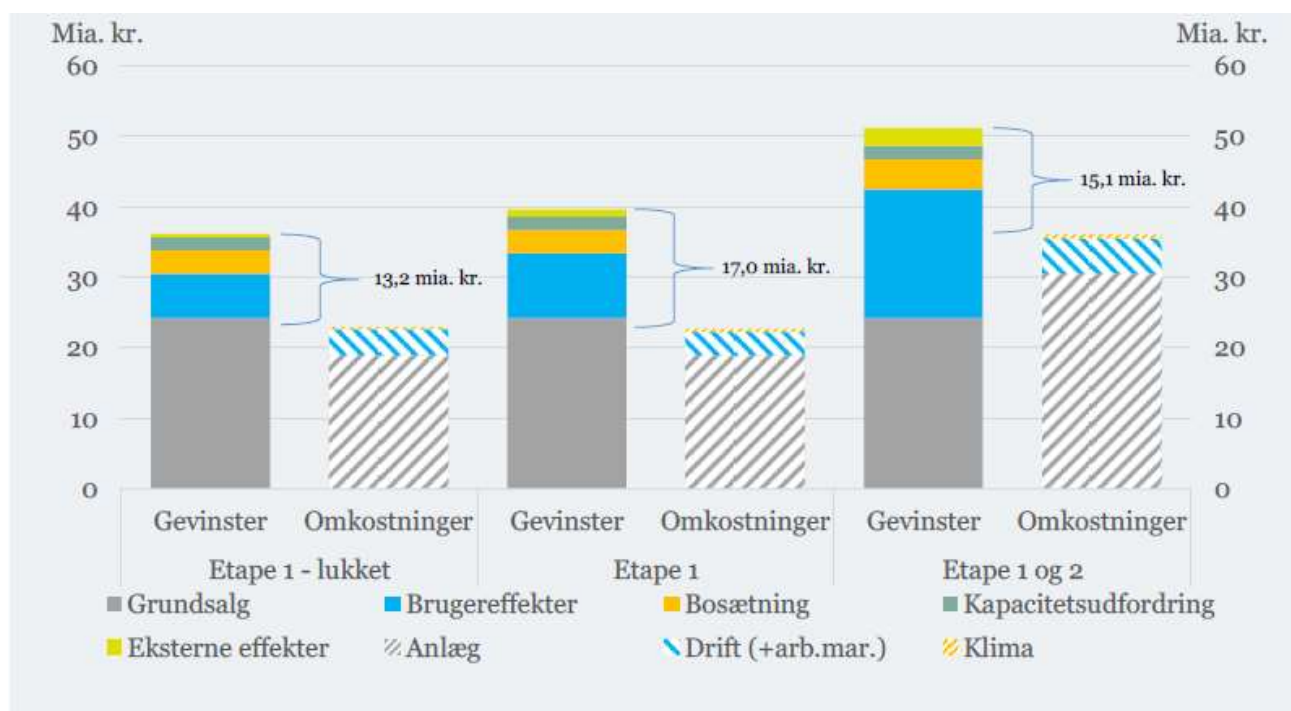
¹ Dette tal vil dog falde frem mod 2050, i takt med at en større og større del af lastbilflåden vil skifte til el eller brint som drivmiddel. De estimerede årlige mer-udledninger skal ses i forhold til, at mer-udledning fra det øgede trafikarbejde i forbindelse med en fuld udbygning af Østhavnen med både Etape 1 og 2 af Østlig Ringvej, af Trafikministeriet opgøres samlet til ca. 100.000 ton CO₂e over perioden 2027 til 2070.

politiske aftale om planloven fra juni 2022, skal udpeges nationale interesser i havne. Dette arbejde ventes Transportministeriet at gå i gang med primo 2023.

Endelig afdækker rapporten, at de områder der i Fingerplanen udpeges til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, stort set er optaget, og at det vil være meget vanskeligt for virksomhederne på Prøvestenen at finde alternative arealer i nærheden af København, hvis et større område på Prøvestenen nu inddrages til andre formål.

2 INTRODUKTION OG BAGGRUND

Den 4. juni 2021 vedtog Folketinget anlægsloven, som gør det muligt at etablere Lynetteholmen, og den 8. september 2022 blev beregningerne af de samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen offentliggjort.² Beregningerne omfatter den samlede effekt af byudvikling i Østhavnen og de nødvendige infrastrukturprojekter, sammenlignet med et scenarie hvor Lynetteholmen ikke anlægges. Størstedelen af de samfundsøkonomiske gevinster stammer fra grundsalget og tidsgevinsterne for trafikanterne, mens størstedelen af omkostningerne stammer fra anlæg og drift af hhv. en ny metrolinje og en Østlig Ringvej. Samlet vurderes nettonutidsværdien af effekterne at ligge mellem 13 og 17 mia. kr., afhængigt af hvilke etaper af en Østlig Ringvej der medregnes, og om den spærres for gennemkørende trafik eller ej.



Anm: Søjlerne opsummerer de gevinster og omkostninger ved de tre scenarier, der er beskrevet i rapporten. I Bilag 4 – Forudsætnings- og beregningsnotat for de samfundsøkonomiske beregninger er de forskellige poster finere opdelt.

Figur 2.1: Oversigt over de væsentligste samfundsøkonomiske gevinster og omkostninger ved udviklingen af Østhavnen. Kilde: Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen. Figur 1.8. Nettonutidsværdi af udvikling af Østhavnen, 2020 priser

De trafikale konsekvenser af 32.000 flere indbyggere og 17.500 flere arbejdspladser i Østhavnen i 2050 er også belyst i rapporten, og samlet ventes projektet at øge fremkommeligheden i regionen. Det nordlige København og Nordsjælland vil blive direkte forbundet med lufthavnen og Øresundsbroen, hvis både etape 1 og 2 af Østlig Ringvej anlægges, mens metroen vil forbinde Lynetteholmen med Københavns centrum.

Overordnet vil den samlede trafik vokse med 0,2 pct., mens vejtrafikken ventes at falde med 0,2 pct.³ Ændringen dækker over, at vejtrafikken i Indre By ventes at falde med ca. 12 pct., og ligeledes vil brokvarterne,

² Udgivet af: Transportministeriet, Københavns Kommune, By & Havn, Metroselskabet, Sund & Bælt og Vejdirektoratet. ISBN trykt udgave: 978-87-93292-73-4

³ Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen, Tabel 1.1: Ændring i trafikarbejdet i 2050 mellem nulscenariet og projektscenariet med Østlig Ringvej, Etape 1 og 2

Motorring 3 og Amagermotorvejen også blive aflastet. Omvendt vil blandt andet Helsingørmotorvejen blive mere belastet som adgangsvej til Østlig Ringvej.

Indeholdt i planerne for udvikling af Østhavnen, har specielt 2 større del-projekter betydning for Prøvestenshavnen:

- Metrolinje M5, herunder Metroselskabets ønske om at placere et Kontrol- og VedligeholdelsesCenter (KVC) på Prøvestenen. Projektet er p.t. i idéhøringsfasen
- Østlig Ringvej, både til til- og frakørselsramper hvis ringvejen etableres som en sænketunnel langs havnen og Amagers østlige kyststrækning, og til en arbejdshavn under anlægsfasen. Projektet er p.t. i idéhøringsfasen

Samlet vil disse 2 projekter potentielt lægge beslag på en betydelig del af den sydlige ende af Prøvestenshavnen - det område der i dag fungerer som tørbulkhavn.

2.1 OPDRAG

Tørbulkområdet på Prøvestenen er i dag det eneste tilbageværende erhvervsareal i Københavnsområdet, med adgang til havne- og kajområder der kan anløbes af større tørbulkskibe. Derfor har en række virksomheder etableret sig på dette område, hvorfra de betjener Indre By og det Storkøbenhavnske område med råstoffer, byggematerialer og håndtering af forskellige former for byggeaffald. De af virksomhederne, der indgår i denne analyse, bringer årligt cirka 3 millioner ton materialer til og 3 millioner ton materialer fra Prøvestenen og indre by. Fælles for virksomhederne gælder, at de direkte eller indirekte er afhængige af materialer, i mængder det kun giver mening at sejle ind/ud.

Selv om Transportministeriets strategiske miljøvurdering⁴ angiver den sydlige del af Prøvestenen som den mulige placering af et KVC i begge de to foreslåede linjeføringer for M5, forholder miljørapporten sig ikke til de miljøpåvirkninger, som inddragelsen af arealer på Prøvestenen til andre formål må forventes at medføre. De afledte omkostninger heraf, indgår derfor heller ikke i den samfundsøkonomiske analyse beskrevet ovenfor.

En række af de berørte virksomheder på Prøvestenshavnen har derfor, via Erhvervsforeningen i Københavns Havn, bedt NIRAS om assistance til at belyse de konsekvenser en flytning af deres virksomheder vil have.

Der er ikke tale om en fuldstændig samfundsøkonomiske vurdering af konsekvenserne, men alene en vurdering af effekterne på transportarbejdet ved en eventuel udflytning, samt de tilhørende eksterne effekter. Effekterne prissættes både som de transportøkonomiske omkostninger og i tillæg de samfundsmæssige eksterne omkostninger ved transportarbejdet, herunder bl.a. uheld, trængsel, miljø og klimaeffekter. Analysen er baseret på de transportdata virksomhederne har leveret, og transportarbejdet er prissat med udgangspunkt i de transportøkonomiske enhedspriser fra Transportministeriet.

⁴ COWI: Miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.

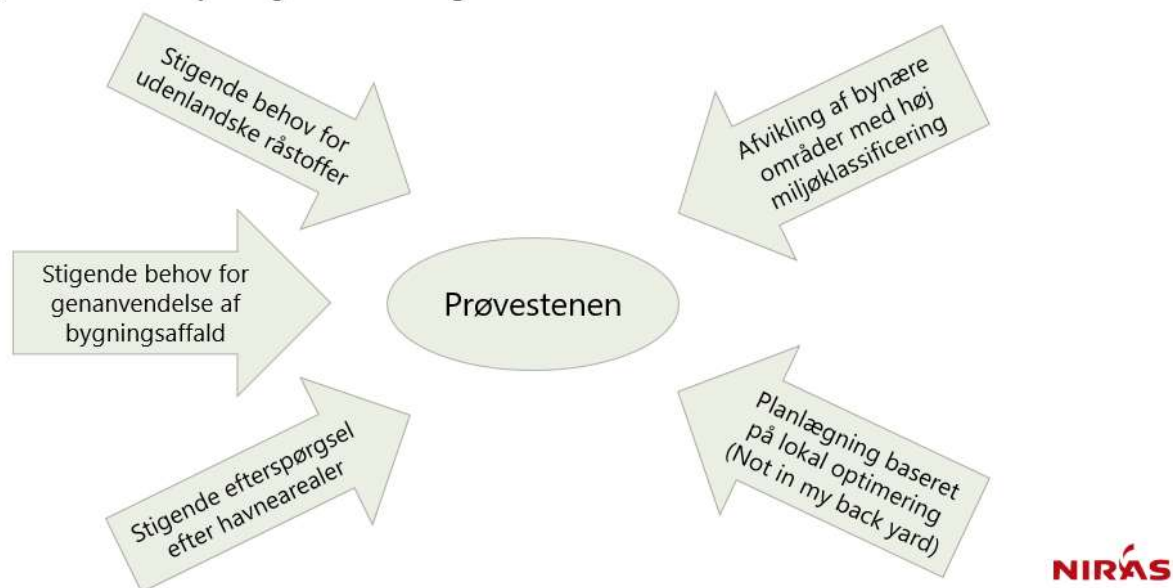
3 DEN OVERORDNEDE PROBLEMSTILLING

Situationen på Prøvestenshavnen afspejler en række samfundsmæssige problemstillinger, der er særligt fremtrædende på Sjælland, og i særdeleshed i Københavnsområdet.

Flere af disse problemstillinger, der er illustreret i figuren nedenfor, er gensidigt afhængige og forstærkende. I det følgende beskrives disse megatrends på et overordnet niveau, hvorefter den specifikke situation på Prøvestenen uddybes i det følgende kapitel.

Stormens øje

Megatrends med betydning for arealerne på Prøvestenshavnen

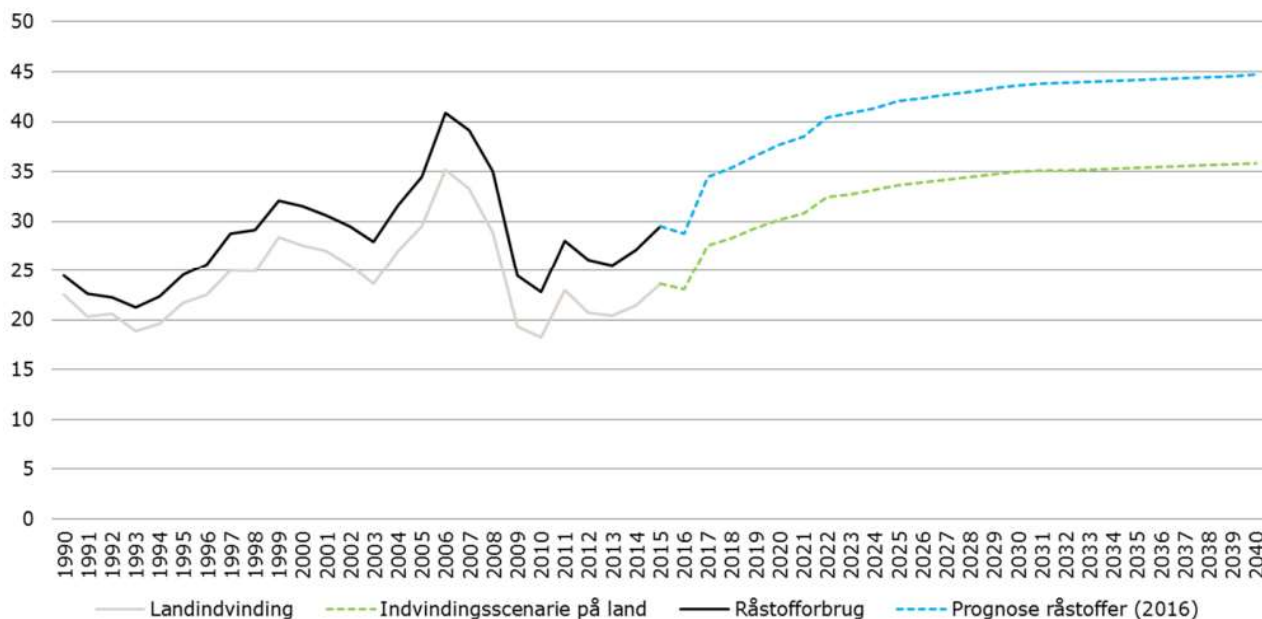


Figur 3.1: Fem megatrends, der udfordrer aktiviteten på Prøvestenen (Tilpasset version af slide præsenteret til dialogmøde arrangeret af Danske Shipping- og Havnevirkksomheder med en række danske brancheorganisationer vedr. situationen på Prøvestenshavnen)

3.1 BEHOV FOR STØRRE IMPORT AF RÅSTOFFER FRA UDLANDET

I 2020 blev der i Danmark indvundet omkring 33 mio. m³ råstoffer på land – mest sand, grus og sten, som bruges til bygge- og anlægsformål, herunder til beton samt til opbygning af veje og jernbanestrækninger mm.

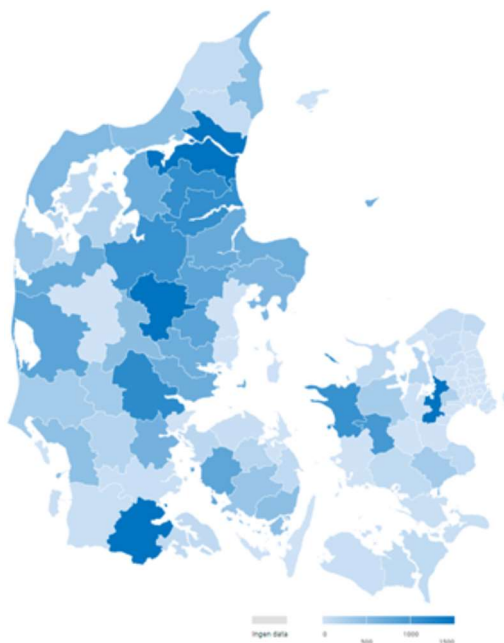
NIRAS har i en række rapporter udarbejdet for Danske Regioner afdækket, at dette forbrug forventes at stige i de kommende år, men at indvindingen af ressourcer ikke forventes at stige med samme takt, da flere og flere af de danske råstofdepoter enten er ved at være udtømte, eller er utilgængelige pga. den generelle byudvikling.



Figur 3.2: Indvindingsscenarie og fremskrivning af råstofforbrug i Danmark, opgjort i mio. m³. Kilde: Rapporten "Fremskrivning af råstofforbruget 2016-2040". Figur 5. Fremskrivning af råstofforbruget på landsplan og indvindingsscenarie. Udarbejdet af NIRAS for Regionernes Videnscenter for Miljø og Ressourcer, April 2018.

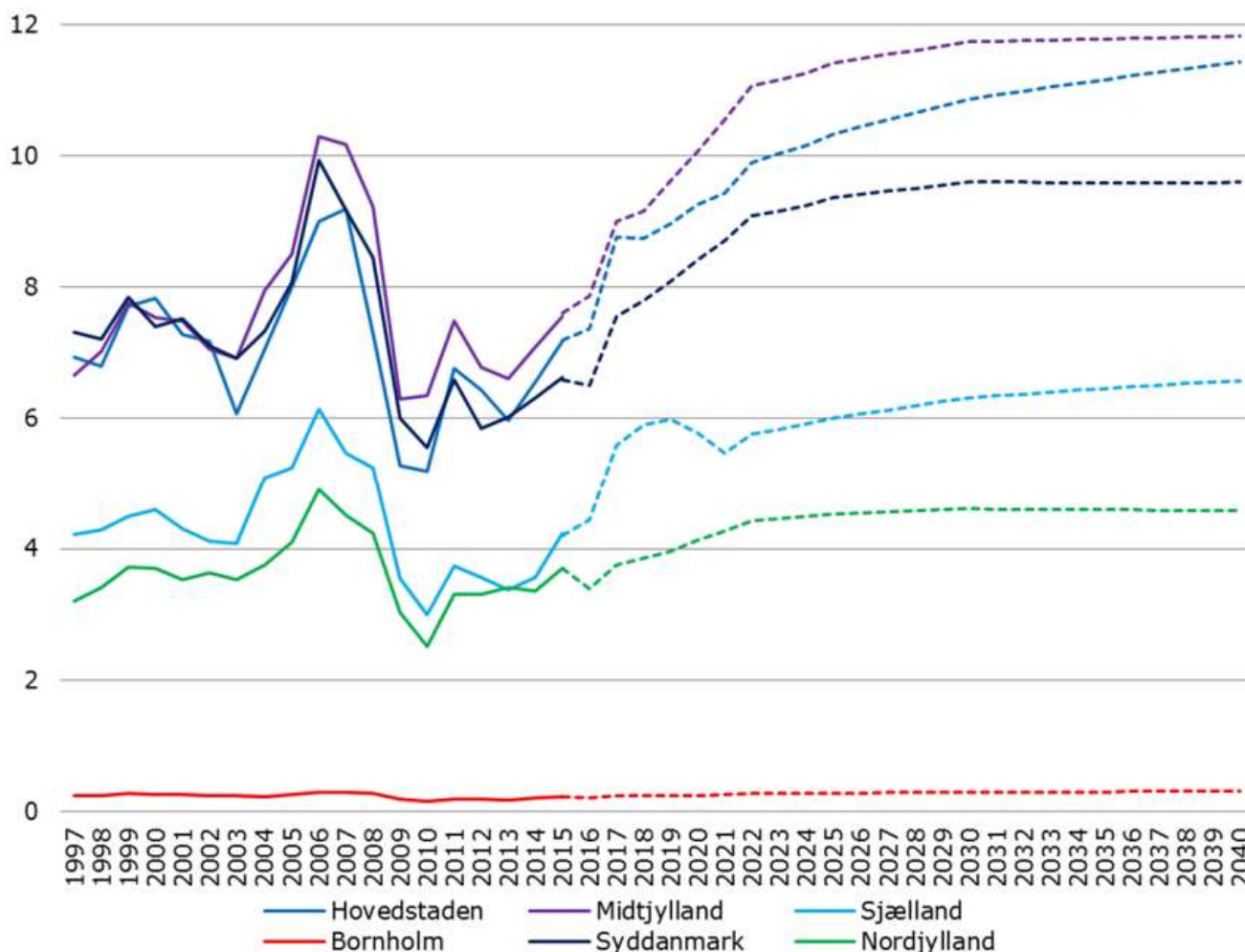
Samlet betyder dette, og der årligt vil være en manko på op mod 10 mio. m³ råstoffer, og at denne manko forventes at være svagt stigende i perioden.

Samtidig viser kortet nedenfor, at der er en skæv fordeling af udvindingen af råstoffer mellem Øst- og Vestdanmark, og at en stor del af den sjællandske udvinding sker i Roskildeområdet, som netop er et af de områder, hvor man må grave stadig dybere for at komme ned til de råstofholdige lag.



Figur 3.3: Råstofindvindingen fordelt på kommuner i år 2020. 75 % af danske råstoffer bliver indvundet på land. Kilde: Danmarks Statistik, RST01, 2020

Udover indvindingerne på land, bliver der indvundet store mængder sand og stenmaterialer til havs. Tilladelserne til dette bliver dog sværere og sværere at opnå, og i Øresund har en række af de nordsjællandske kommuner helt stoppet for indvinding af sømaterialer til havs. Flere kommuner i Køge Bugt området arbejder i øjeblikket for også at stoppe indvindingerne i det sydlige Øresund.



Figur 3.4: Den forventede udvikling i de 5 regioners råstofforbrug. Kilde: Rapporten "Fremskrivning af råstofforbruget 2016-2040". Figur 7: Fremskrivning af regionalt råstofforbrug for perioden 2016-2040 i mio. m³. Udarbejdet af NIRAS for Regionernes Videnscenter for Miljø og Ressourcer, April 2018.

Samlet betyder dette for hovedstadsregionen, som er den region, hvor forbruget ventes at stige hurtigst, at der de kommende år vil være større og større behov for import af råstoffer fra udlandet, kombineret med et større flow af materialer fra vest mod øst i Danmark. Givet de store volumener og af hensyn til trafik- og klimabelastningen, bør denne transport primært ske via de danske havne, så omfanget af tung vejtransport kan minimeres.

3.2 SVÆRT AT FINDE LEDIGE AREALER I DANSKE HAVNE

De danske havne er imidlertid under pres fra mange sider.

Mange danske byer er opstået og har vokset sig store som et resultat af, at en havn gav handel og arbejdspladser, hvilket betød velstand for byens borgere. Men efterhånden som byerne har vokset sig større, er beboelser rykket tættere på, eller helt ind i havnen. Da tolerancen for støv og larm samtidig er dalende, har det for mange danske havne betydet, at de traditionelle havneaktiviteter nu er uønskede, og at flere danske erhvervshavne derfor nu er helt eller delvist under afvikling.

Nordhavnen i København, den oprindelige del af Køge Havn, Korsør Havn, Odense Havn, Kolding Havn og Aabenraa Havn er et par af de talrige eksempler på havne, hvor de lokale kommunalbestyrelser mere eller mindre eksplicit har fremlagt planer for reduktioner af havnenes aktiviteter.

Der er dog også eksempler på byer, hvor den lokale geografi giver mulighed for udvidelser af havnen i områder, der ligger længere væk fra det oprindelige havneområde og bycentrum. Århus, Esbjerg, Lindø, Køge, Kalundborg og Vordingborg er eksempler på dette.

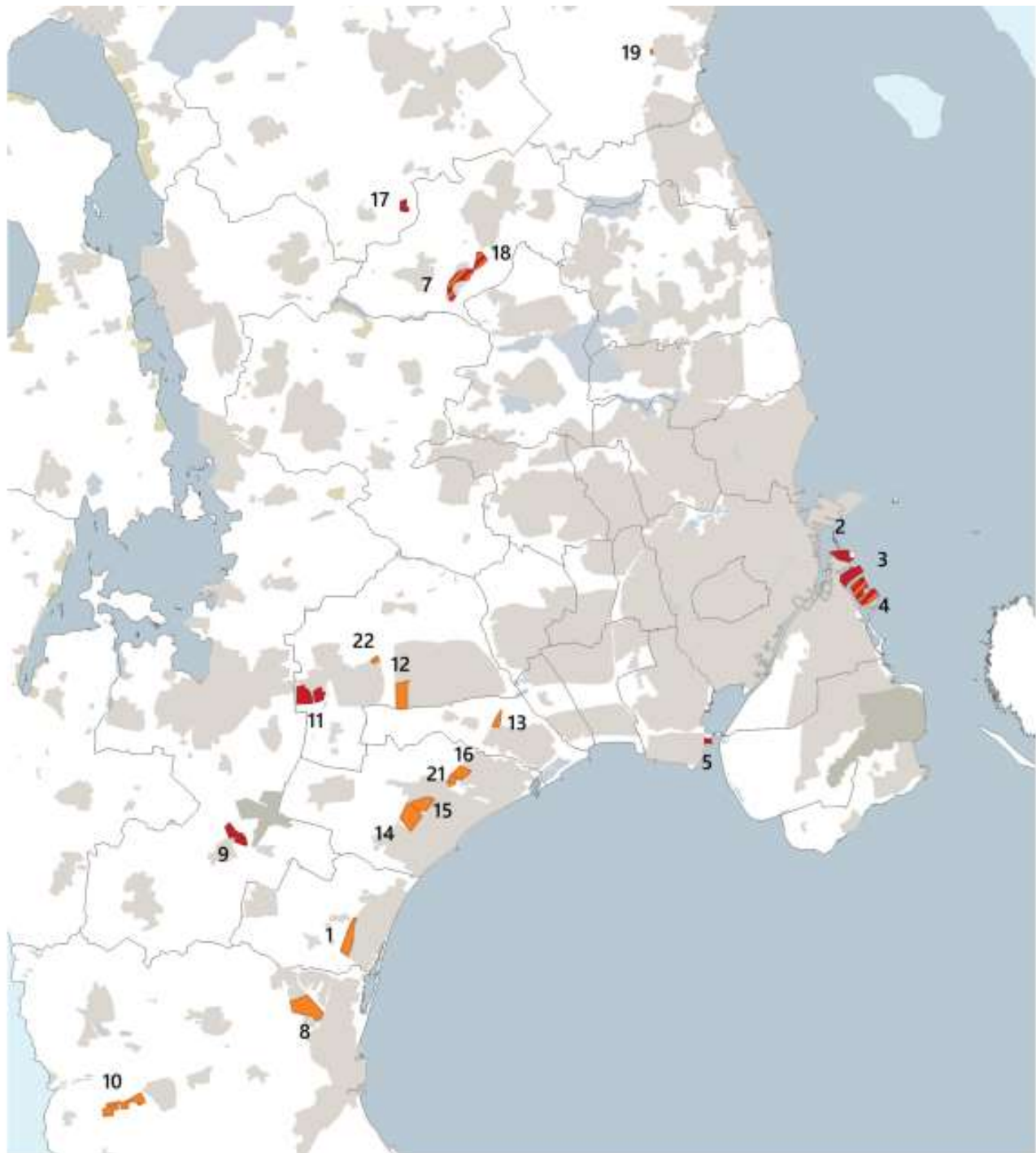
I de havneområder, hvor der enten er ledige områder i dag, eller hvor udvidelser er undervejs, er der dog stor interesse for primært at tiltrække visse typer af erhverv. Befolkningen har forstået alvoren af klimakrisen, og kommunalbestyrelser vil gerne signalere at de tager aktiv del i den grønne omstilling. Derfor er virksomheder relateret til den grønne omstilling populære, herunder ikke mindst aktiviteter omkring PtX og vindmøller. Specielt udskibning af vindmøller er pladskrævende, og kræver både kajplads og plads i baglandet tæt på kajen. Interview med Køge Havn indikerer for eksempel, at et stort område i den nye erhvervshavn, som snart er klar til ibrugtagning, er reserveret til pre-assembly af naceller samt udskibning af tårne og vinger til vindmøller i forbindelse med de kommende havmølleparker og evt. energiparker i Østersøregionen.

Derimod er ind- og udskibning af grus, sten, jord, cement, jernskrot og lignende bulkmaterialer ikke noget der er mange stemmer i, og selv om der allerede er virksomheder af denne type i mange danske erhvervshavne, er det sjældent noget man umiddelbart ønsker sig mere af.

3.3 SVÆRT AT FINDE ERHVERVSOMRÅDER MED TILLADELSE TIL LARM OG STØV

Det er ikke kun i havneområderne at mange kommunalbestyrelser ønsker mindre støjende og støvende aktiviteter. Erhvervsarealer, der ligger i bynære landområder, og i områder tæt på rekreative områder, bliver typisk udlagt til virksomhed, der ikke kræver miljøgodkendelser i den tunge ende.

Virksomheder, der støver, støjer eller på anden vis kan være til gene for deres omgivelser, er henvist til at ligge i områder udpeget efter planlovens §11A, stk. 6. I Fingerplanen for hovedstadsområdet udpeges derfor en række områder til "Virksomheder med særlige beliggenhedskrav" samt til transport- og distributionserhverv.



- Områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav (milkøklasse 6 og 7)
- Områder forbeholdt transport- og distributionserhverv
- Områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav (milkøklasse 6 og 7) og til transport- og distributionserhverv

1. Solrød 2. Refshaleøen 3. Amagerværket/Amagerforbrændingen 4. Prøvestenen 5. Avedøre Holme (Råstøffavn) 6. Rørtang
7. Vassingerød 8. Nordhøj 9. Gadstrup Erhvervspark 10. Bjæverskov Vest 11. Hedehusene Vest
12. Høje-Taastrup Transport Center 13. Ishøj 14. Greve Main 15. Venstrupparken 16. Kildebrønde Mark 17. Uvelse
18. Ny Vassingerød Nordøst/Farremosen 19. Teglbuen 20. Kvistgård Nord 21. Greve Olsbæk 22. Høje-Taastrup Baldersbuen

Figur 3.5. Oversigt over områder udlagt til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, samt til transport- og distributionserhverv.
 Kilde: Fingerplanen 2019.

Som det kan ses af kortet på foregående side, er det forholdsvis få, og små, områder der er udlagt til virksomheder med "særlige beliggenhedskrav". Derudover er der en række praktiske problemstillinger med disse områder.

Den væsentligste problemstilling er, at der er store arealer på Avedøre Holme og i Nordhavnen, der ikke lænere nævnes i den seneste 2019 version af Fingerplanen. Dvs. at der er fjernet områder til virksomheder med tung miljøbelastning, uden at der er kommet nye områder til som erstatning. Derudover er de områder der p.t. er udlagt, allerede næsten fuldt optaget. Dette beskrives mere indgående i bilag 1.

En yderligere komplikation er, at disse områder, på trods af deres klassificering, ofte er underlagt restriktioner i de kommunale lokalplaner, f.eks. omkring maksimal byggehøjde, som gør disse arealer uegnede til flere af de virksomhedstyper, denne rapport omhandler. Virksomheder, der har forsøgt at etablere sig i disse erhvervsområder, har beskrevet store udfordringer med at få de nødvendige miljøgodkendelser udstedt af kommunen.

3.4 BEHOV FOR STØRRE GENANVENDELSE AF RESSOURCERNE I BYGNINGSAFFALD

Har man sagt "by, byggeri og byudvikling" må man også acceptere en præmis om, at der så er behov for arealer – i umiddelbar nærhed – til at håndtere de byggematerialer, der skal bruges til byudviklingen samt det byggeaffald, der genereres.

København og det øvrige hovedstadsområde vil i de kommende år fortsat se en høj aktivitet i byggeri og større infrastrukturprojekter. Hvis lange transportafstande og deraf følgende CO₂-udledning skal undgås, er der behov for bynære arealer, hvor det er muligt at oplagre, håndtere og behandle byggeaffald og ren såvel som forurenede overskudsjord. Det er en stor og velkendt udfordring, at det er vanskeligt at finde ledige arealer med en passende høj miljøklassificering til sådanne aktiviteter i nærheden af København.

Københavns Kommune er opmærksomme på problemstillingen, og forvaltningen giver i et notat fra november 2022⁵ en detaljeret beskrivelse af problemstillingens omfang ift. overskudsjord. De centrale punkter i notatet er som følger:

- Bygge- og anlægsaktiviteten i Københavnsområdet genererer årligt 2,5-3,5 mio. tons overskudsjord, som skal bortskaffes, hvoraf ca. halvdelen er ren jord og den anden halvdel forurenede jord.
- Tidligere har Nordhavn modtaget ca. 1 mio. ton ren jord årligt og en tilsvarende mængde er blevet kørt ud af København til andre modtageanlæg. Både Nordhavn og øvrige anlæg er dog fyldt op og lukker derfor snart.
- Lynetteholmen vil få en samlet kapacitet på 80 mio. ton jord. Lynetteholmen etape 1A forventer start for modtagelse af "lettere forurenede jord" fra april 2023. Der er begrænset kapacitet til eksterne kunder, og vil være stop for modtagelse når kapaciteten er brugt op. Lynetteholmen vil derefter først kunne modtage jord igen, når etape 2 åbner i april 2026. KMC i Nordhavnen forventes at kunne modtage "lettere forurenede jord" frem til Lynetteholmen etape 2 åbner.
- Der vil mangle kapacitet til midlertidig oplagring og behandling af ca. 5 mio. ton forurenede jord og en tilsvarende mængde ren jord i perioden fra 2023 til 2026 i Københavnsområdet.

⁵ Notatet er udarbejdet til Teknik- og Miljøudvalget i Københavns Kommune af Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen i forbindelse med behandling af By & Havns ansøgning om midlertidigt deponi af 2 mio. ton ren jord på Kløverparken, Prags Boulevard: <https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/ce2712dc-3c52-4c0c-a538-9d6b4d72ac98/2a923d25-3932-4a0f-81dd-5f13e74e7a5e-bilag-9.pdf>

- Midlertidigt deponi af 2 mio. ton ren jord på Kløvermarken, startende fra april 2023, vil kunne bidrage til at løse en del af den midlertidige kapacitetsudfordring med oplagring af ren jord indtil Lynetteholmen etape 2 åbner.

På baggrund af ovenstående har By & Havn i november 2022 ansøgt om dispensation fra lokalplanen med henblik på midlertidigt deponi af 2 mio. ton ren jord på Kløvermarken, Prags Boulevard – på et areal, der ligger i umiddelbar nærhed til Prøvestenshavnen.

Dette er et eksempel på, hvordan den generelle byudvikling i kombination med øget fokus på genanvendelse, cirkulær økonomi og lokal udnyttelse af overskudsjord, skaber et fortsat, stort behov for arealer, hvor det er muligt at oplagre, håndtere og behandle overskudsjord og byggeaffald. Prøvestenshavnen er et af de få bynære erhvervsområder, hvor der er mulighed for screening og behandling af potentielt lettere forurenede overskudsjord, samt mulighed for udskibning af den del af den mere kraftigt forurenede jord, der ikke er faciliteter til at behandle lokalt.

4 PROBLEMSTILLINGEN PÅ PRØVESTENSHAVNEN

Prøvestenshavnen består af et tørbulkområde og et vådbulkområde. Denne analyse fokuserer på erhvervsaktiviteterne i tørbulkområdet i den sydøstlige del af Prøvestenshavnen, som berøres af planerne om et Kontrol- og VedligeholdelsesCenter for metroen, samt eventuelt af arealbehovet til et tilslutningsanlæg til en Østlig Ringvej og en midlertidig arbejdshavn under etableringen.

Prøvestenshavnen besidder en række særlige kvaliteter, som i takt med den løbende – og accelererende – udbygning af København, i stigende grad er blevet en mangelvare og derfor efterspørges fra flere sider. Det drejer sig især om beliggenheden nær Københavns centrum, et havnebassin med tilstrækkelig dybgang til anløb af tørbulkskibe, samt en lokalplan, der giver mulighed for erhvervsaktiviteter der støver og larmer.

I kraft af disse kvaliteter har Prøvestenshavnens tørbulkområde historisk spillet – og spiller fortsat – en væsentlig rolle i forsyningen af råstoffer og byggematerialer til den løbende udvikling af København. Områdets aktiviteter og beliggenhed har gjort det muligt at ind- og udskibe store mængder bulkmaterialer (granitskærver, cement, jernskrot, mv) fra en lokation tæt på Københavns centrum og at producere og håndtere beton, asfalt og byggeaffald tæt på, hvor materialerne bruges og opstår. Derudover giver den tætte samplacering af virksomheder der er kunder/leverandører til hinanden en række fordele.

Hvis store dele af tørbulkområdet i Prøvestenshavnen nu inddrages til andre formål, står virksomhederne i den situation, at det ikke længere vil være muligt at finde havne- og erhvervsarealer til deres aktiviteter i rimelig nærhed til Københavnsområdet. De øvrige områder der p.t er udlagt til ”virksomheder med særlige beliggenhedskrav”, ligger alle langt fra bymidten, og er i vid udstrækning allerede optaget. Havne med tilstrækkelig dybgang, til at de kan anløbes af tørbulkskibe, er der meget få af på Sjælland, og disse er også i vid udstrækning optaget eller reserveret til andre formål.

Synergieffekterne ved samplacering og den efterspørgsel der er efter arealerne på Prøvestenen beskrives kort i dette afsnit, og manglen på erhvervsområder og sjællandske havne beskrives nærmere i bilag 1 og 2.

4.1 VIRKSOMHEDER PÅ TØRBULKOMRÅDET

Der er en række virksomheder, der i dag har erhvervsaktiviteter på tørbulkområdet. Nogle af disse har egne lejekontrakter med Copenhagen Malmö Port (CMP), mens andre lejer sig ind på hinandens arealer. CMP har den overordnede kontrakt med By & Havn, men aftalen, og dermed de underliggende lejekontrakter, løber kun frem til 2035. De virksomheder og deres aktiviteter som danner udgangspunktet for nærværende analyse er:

- *Aalborg Portland*, der har to cementsiloer på Prøvestenen, som forsynes med skibsliverancer fra deres fabrik i Aalborg.
- *Unicon*, der har et betonværk på Prøvestenen.
- *DK Beton*, der har betonværk på Prøvestenen.
- *Peab Asfalt*, der har et asfaltværk på Prøvestenen.
- *DK Jern og Metalhandel*, der modtager, forarbejder/sorterer og videreformidler jern- og kabelskrot.
- *H.J.Hansen*, der modtager, forarbejder/sorterer og videreformidler jernskrot fra autoophuggere, andre jernhandlere, genbrugspladser, byggepladser og virksomheder.
- *Norrecco*, der behandler byggeaffald og lettere forurennet jord fra bygge- og anlægsprojekter.
- *Dansk Natursten*, der importerer og forhandler granitskærver, og modtager og behandler/sorterer søral.
- *Stema Shipping*, der importerer granitmaterialer via egne bulkskibe fra deres stenbrud i Norge.

- *Baltic Shipping Company*, der udfører shippingagent- og stevedoreydelser samt varetager den praktiske håndtering af granit- og stenprodukter for flere af virksomhederne i området.
- *Bent Vangsøe Natursten*, der importerer og forhandler forarbejdet granit og andre natursten.
- *SDK Shipping*, der udfører shippingagent- og stevedoreydelser, men som i forbindelse med Prøvestenen primært indgår fordi de ejer og udlejer et stort tidligere saltlager til Norrecco.

Tilsammen kører disse virksomheder årligt godt 1 million ton materialer til Prøvestenen, hvoraf cirka ½ million ton sejles bort med bulkskibe, og den resterende ½ million ton behandles eller anvendes lokalt og derefter køres retur til Københavnsområdet.

Derudover indskibes årligt cirka 1¼ million ton materialer til Prøvestenen, som derfra videredistribueres til kunder, primært i Københavnsområdet. Heraf handles godt ¼ million ton materialer lokalt virksomhederne imellem.

Samlet køres der således årligt lidt over 2½ million ton bulkmaterialer fra Prøvestenen med lastbil.

4.2 SYNERGIEFFEKTER VED DEN NUVÆRENDE SAMPLACERING

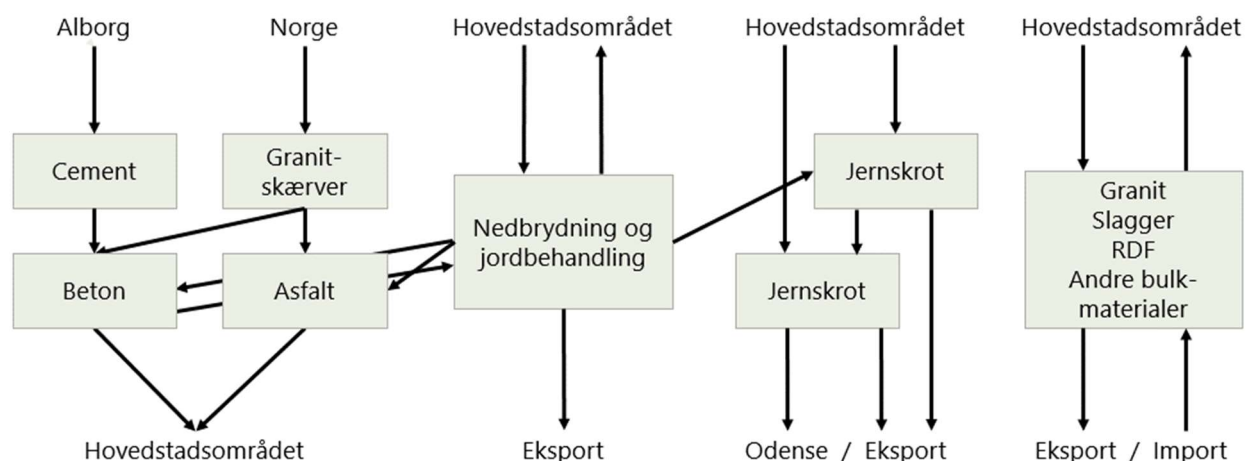
Som det fremgår af figur 4.1, kan erhvervsaktiviteterne på tørbulkområdet indeles i tre overordnede klynger, der vedrører:

- 1) Beton og asfalt
- 2) Jord og byggeaffald
- 3) Jernskrot

Udover disse klynger sker der også en vis ind- og udskibning af forskellige bulkmaterialer, hvoraf kun den del som Baltic Shipping varetager indgår i analysen.

Virksomhederne i tørbulkområdet

Én gruppering med indbyrdes synergier, to mere løst koblede, og derudover generel bulkhåndtering



Figur 4.1: Skitsering af virksomhedernes primære aktiviteter på tørbulkområdet.

De tre klynger er mere eller mindre sammenkoblede. Der er betydelig synergi mellem de virksomheder, der modtager cement og råstoffer (Aalborg Portland, Dansk Natursten og Stema Shipping) og de virksomheder, der producerer beton og asfalt (DK Beton, Unicon og Peab Asfalt), ligesom restbeton fra betonværkerne kan behandles lokalt (Norrecco). Jernskrot fra behandlingen af byggeaffald, leveres til de virksomheder, der handler med jernskrot (DK Jern og Metalhandel og HJHansen).

Udover at flere af virksomhederne indgår i samme værdikæde, og dermed forsyner hinanden med varer og råstoffer, er der en række af virksomhederne, der lejer maskiner, udstyr, bygninger og arealer af hinanden. Det gælder især maskiner og udstyr til aflæsning og flytning af råstoffer. Et fællestræk for næsten alle virksomheder i området er, at de flytter store mængder materialer ind- og ud af området, og at deres aktiviteter derfor medfører tung trafik, støj og støv.

4.3 STOR EFTERSPØRGSEL EFTER TØRBULKOMRÅDETS AREAL

Aktiviteten på tørbulkområdet udfordres af en markant efterspørgsel efter områdets arealer fra flere sider, som følge af vækst og byudvikling i København. Det drejer sig særligt om placeringen af Metro KVC, om et eventuelt tilslutningsanlæg til Østlig Ringvej, samt udsigten til mulig boligudbygning ved Kløvermarken umiddelbart vest for Prøvestenen.

Det arealmæssige pres – og udsigten til at få opsagt eller ikke få fornyet lejekontrakter – påvirker virksomhederne på Prøvestenen og skaber usikkerhed omkring investeringer og afskrivninger på anlæg, maskiner og for den øvrige forretningsudvikling.

4.3.1 Behov for areal til Metro KVC

I forbindelse med den kommende M5 metrolinje, skal der etableres et kontrol- og vedligeholdelsescenter (KVC), og Metroselskabet har udpeget Prøvestenen som den foretrukne lokation.

Der har været flere tal fremme i forhold til hvor stort et areal, der er behov for til det eventuelt kommende KVC på Prøvestenen. Såvel 90-100.000 som 220.000 m² har været nævnt. Årsagen til de forskellige tal, kan muligvis være, at der i forbindelse med byggeriet og tunnelboringen kan være behov for yderligere plads i en periode.

Afhængigt af det præcise arealbehov, vil etablering af et KVC på Prøvestenen berøre en tredjedel eller flere af virksomhederne i tørbulkområdet

4.3.2 Behov for areal til til- og frakørselsramper til Østlig Ringvej, samt havneplads under byggeriet

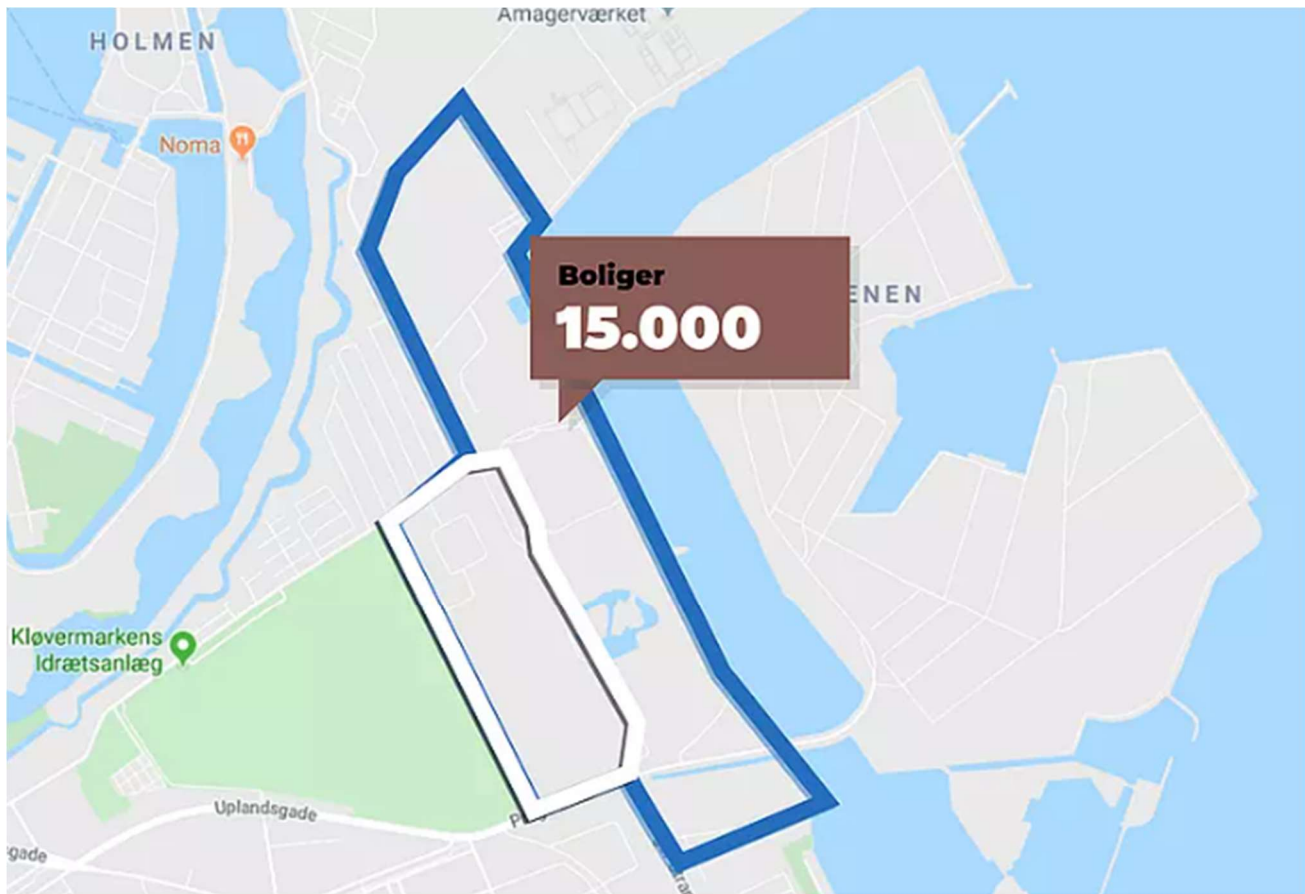
Anlæg af en Østlig Ringvej i tunnel fra Nordhavn til Lynetteholm og videre derfra til Kastrup, vil også kunne lægge pres på arealerne på Prøvestenen. Dels vil til- og frakørselsramper til en Østlig Ringvej – alt efter hvordan det endelige design udformes – kunne lægge beslag på en del af den sydlige del af Prøvestenen, og dels konsortiet vil have behov for et vist kajareal hvorfra materialer og medarbejdere kan udskibes under anlægsarbejdet. Derudover vil anlægsarbejdet næppe kunne undgå at påvirke ind- og udskibningsaktiviteter på tørbulkområdet.

Den præcise linjeføring for en Østlig Ringvej er dog endnu ukendt, herunder udformningen og placeringen af eventuelle tilslutningsanlæg på Prøvestenen.

4.3.3 Beboelse rykker tættere på

Udover at udviklingen af den københavnske infrastruktur øger efterspørgslen efter arealerne på Prøvestenen, er der også udsigt til at kommende boligbebyggelser kan sætte erhvervsaktiviteterne på Prøvestenen under pres.

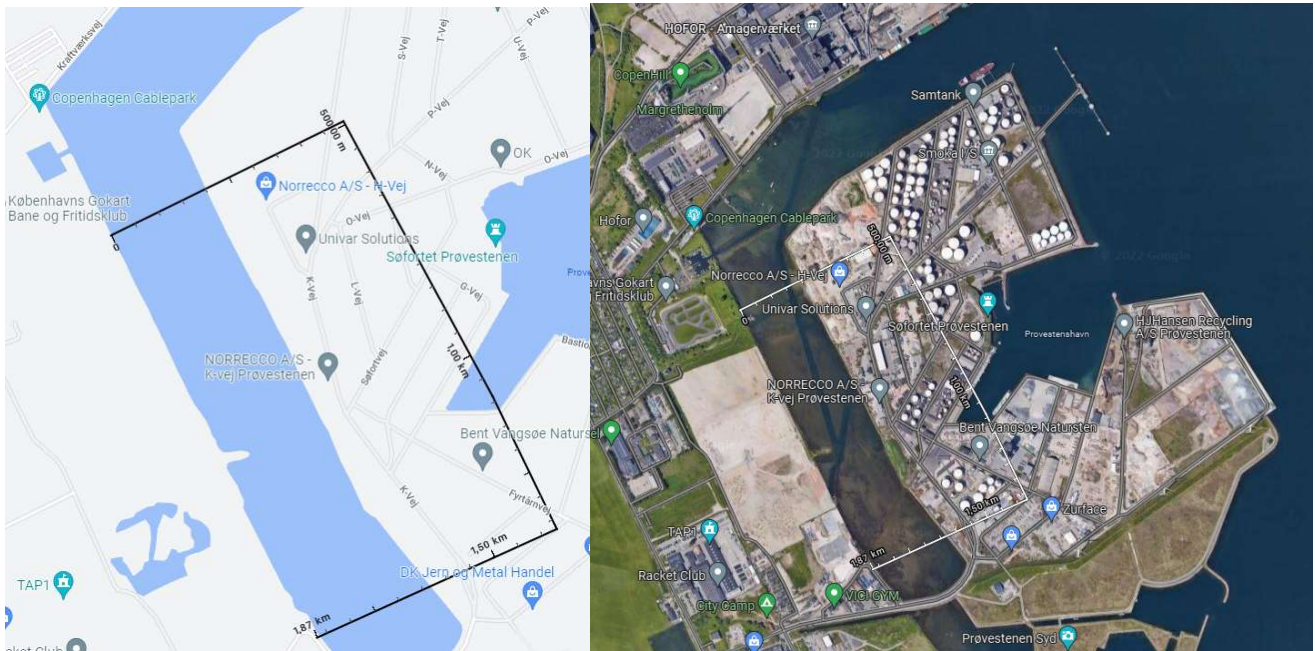
Skanska ejer et areal på 285.000 kvadratmeter mellem Kløvermarken og Prøvestenen. Virksomheden har ad flere omgange søgt at igangsætte udbygning af området, der potentielt kan huse 15.000 boliger.⁶ Det er i øvrigt det samme område som tidligere har været nævnt som muligt midlertidigt jorddepot for ikke-forurenede jord indtil fase 2 af Lynetteholmsprojektet går i gang.



Figur 4.2: Skanskas areal umiddelbart vest for Prøvestenen. Kilde: TV 2 Lorry / Grafik (<https://www.tv2lorry.dk/koebenhavn/mellem-benzinoe-og-boldbaner-her-vil-man-bygge-15000-boliger>)

En sådan boligudbygning vil kunne lægge restriktioner for erhvervsaktiviteterne på den del af Prøvestenen der ligger inden for en sikkerhedszone på 500 meter fra Skanskas areal jf. Figur 4.3. Som det kan ses af satellitbilledet, er der allerede til en vis grad taget højde for denne sikkerhedszone i det nordlige vådbulkområde, hvor imod brændstoftankene i tørbulkområdet ville skulle flyttes til en ny lokation længere væk fra Amagerkysten. En sådan omkostning til relokalisering af brændstoftanke, væk fra tørbulkområdet, ligger dog uden for denne rapport's scope, da den udelukkende belyser effekterne af en hel eller delvis flytning af tørbulkvirksomhederne.

⁶ Se <https://www.tv2lorry.dk/koebenhavn/mellem-benzinoe-og-boldbaner-her-vil-man-bygge-15000-boliger>



Figur 4.3: Kortudsnit og satellitfoto af Prøvestenen, med en linje der illustrerer 500-meters grænsen fra kyststrækningen af Amager ved Kløvermarken. Kilde: Google Maps.

5 KONSEKVENSER VED FRAFLYTNING

5.1 TO SCENARIER FOR FRAFLYTNING FRA TØRBULKOMRÅDET

Det er ikke muligt at sige præcis hvilke, og hvor store, arealer på Prøvestenen, der eventuelt vil blive eksproprieret, da projekterne omkring et Metro KVC samt en eventuel Østlig Ringvej fortsat kun er i idéhøringsfasen, og der ikke er lavet hverken detailplaner eller VVM undersøgelser endnu.

Derfor er det endnu uklart, hvor mange af de nuværende virksomheder der vil blive berørt, og i hvor stor omfang de beskrevne synergieffekter, der f.eks. findes mellem cement-, beton-, asfalt- og tilslagsvirksomhederne, vil forsvinde.

Vi har derfor i analysen valgt at sammenligne den nuværende placering af virksomhederne med to alternative scenarier:

- Scenarie 1, hvor kun de arealer, der ligger længst mod syd på Prøvestenshavnen inddrages, og det derfor kun er de virksomheder, der har arealer her, der fraflytter Prøvestenshavnen.
- Scenarie 2, hvor en så stor en del af området inddrages, eller pålægges restriktioner, at eksistensgrundlaget for de resterende virksomheder forsvinder, så alle virksomhederne derfor fraflytter Prøvestenshavnen.

Nedenfor gives beskrives de 12 virksomheders respektive forretningsområder, deres volumener og deres logistikflow ind og ud af Prøvestenshavnen. Derudover gives en kort gennemgang af hvilke alternative placeringer vi har valgt at tage udgangspunkt i, i beregningerne af transportmængderne i de to scenarier. For en nærmere beskrivelse af de omtalte erhvervs- og havneområder, henvises til bilag 1 og 2.

5.1.1 Scenarie 1: Kun 1/3 af virksomhederne fraflytter

Vi har i dette scenarie taget udgangspunkt i nedenstående arealanvendelse til Metro KVC, og har ved at sammenligne med de to eksisterende KVC områder i København City (Vasbygade) og på Vestamager, vurderet det til ca. 95.000 m². Bilag 3 viser arealforbruget for de to eksisterende KVC anlæg.

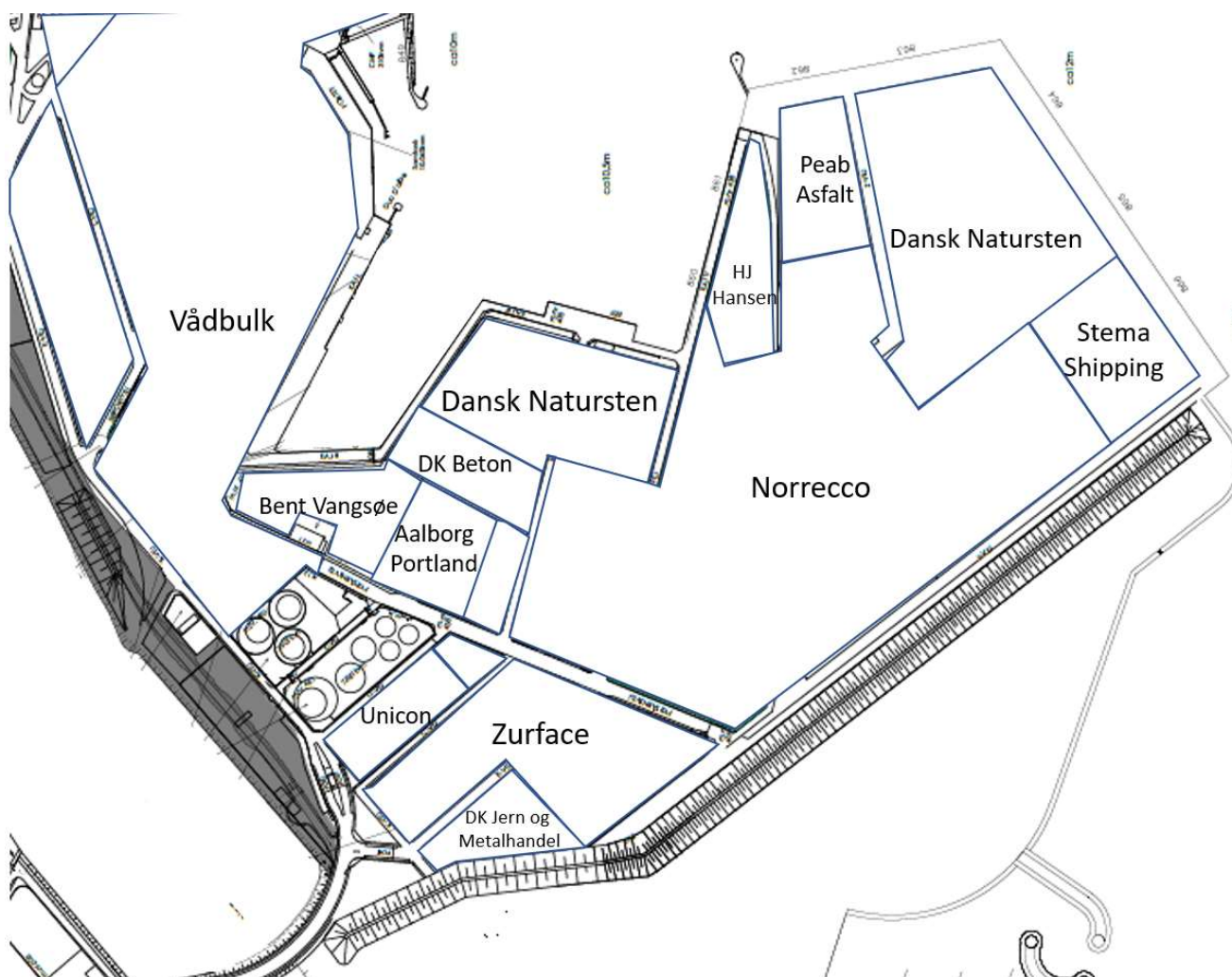
For at havneområdet skal kunne fungere i dette "lille scenarie", skal der derudover etableres nye interne havneveje, og eventuelt et nyt portanlæg, hvilket vil nødvendiggøre ekspropriation af andre arealer, som i dag er udlagt til virksomhedsaktiviteter. Omkostninger til dette er ikke taget med i beregningerne.



Figur 5.1: Foreslået placering af Kontrol- og VedligeholdelsesCenter for Metrolinje M5. Det blå areal er rampen op til KVC arealet. Kilde: Metroselskabets præsentation "M5 – metrolinje til Østhavnen. Besøg fra DI 7. oktober 2022".

Vi har derudover antaget, at tilkørselsanlæg til Østlig Ringvej vil blive etableret syd for den nuværende jordvold på arealet der p.t. blot ligger brak. Endelig har vi taget udgangspunkt i, at et område til udskibning af materialer og mandskab til byggeriet, ville kunne ligge for enden af Metroens KVC areal, da der ikke i etableringsfasen for metroen vil være behov for en vendesløjfe.

De virksomheder, der ville blive direkte berørt i dette "lille" scenarie 1, er DK Jern og Metalhandel, Zurface og Stema, der alle ligger i det sydligste område med størst risiko for ekspropriering.



Figur 5.2: Skitse over hvilke arealer på Prøvestenen der i dag lejes af hvilke virksomheder. Bemærk at Norrecco derudover disponerer over et større areal i den nordlige ende i vådbulkområdet. Kilde: Kim Fynbo Nielsen, Salgsdirektør for Dansk Natursten og formand for Erhvervsforeningen i Københavns Havn.

Derudover vil Norrecco også blive direkte påvirket, da de vil miste cirka 35% af deres nuværende areal. Vi antager dog i dette scenarie, at de vil fortsætte med at have 2/3 af deres aktiviteter på Prøvestenen.

Trafikmæssigt vil det derudover have konsekvenser for DK Beton og Peab Asfalt, der i dag begge modtager granitskærver fra Stema.

Virksomhed	Prøvestenen	Vordingborg, Korsør eller Kalundborg	Ringsted	Udefineret hovedstadsområde ⁷
Aalborg Portland	X			
Unicon	X			
DK Beton	X			
Peab Asfalt	X			
Stema Shipping		X (Vordingborg)		
Dansk Natursten	X			
Norrecco	X (2/3)		X (1/3)	
HJHansen	X			
DK Jern og Metalhandel				X (+ 10 km)
Baltic Shipping	X ⁸			
SDK Shipping	X			
Bent Vangsøe Natursten	X			
Zurface		X (Kalundborg)		

Figur 5.3: Oversigt over hvilke af de 11 virksomheder der bliver direkte påvirket, og forslag til en teoretisk alternativ lokation i scenarie 1, hvor kun 1/3 af virksomhederne må flytte.

DK Jern og Metalhandel er først for nyligt flyttet til Prøvestenshavnen, i forbindelse med at de ikke længere kunne forblive i Nordhavnen. De har investeret i indretning af en plads på ca. 6.500 m² hvorfra de modtager, forarbejder/sorterer og videreformidler ca. 23.500 ton jern- og kabelskrot, primært fra ophuggere, nedrivningsfirmaer og mindre skrotpladser i indre by og fra genbrugspladser i københavnsområdet.

En stor del af deres volumener bliver derfor kørt til Prøvestenen i mindre mængder ad gangen. Dette medfører en hel del transport med mindre lastbiler og varevogne, og af samme årsag har virksomheden fortsat behov for at ligge så tæt som muligt på deres opland.

De har tidligere fungeret som mellemhandlere og har aggregeret mindre volumener, som de så har solgt videre til de store jern/metal genanvendelsesvirksomheder i Danmark; bl.a. Rimeco og HJHansen. HJHansen ligger i forvejen på Prøvestenen (se beskrivelse senere) og har derfra sejlet jernskrottet til deres shredder på Odense Havn.

I forbindelse med den nye placering på Prøvestenen har DK Jern og Metalhandel dog fået eksporttilladelse til, og har indgået aftale med Baltic Shipping om, direkte udskibning af en stor del af deres jernskrot over kajkanten på Prøvestenen. Resten af jernskrottet vil fortsat blive solgt lokalt. Metallerne køres typisk til Tyskland eller Sverige for omsmelting, men her er tale om væsentligt mindre mængder.

Det har vist sig overordentligt svært at pege på en specifik alternativ placering til DK Jern og Metalhandel og et par af de øvrige virksomheder som beskrives senere. DK var netop flyttet til Prøvestenen fordi de ikke længere kunne være i Nordhavnen, og valget af Prøvestenen var forholdsvis let, da det var den eneste mulighed! Som nævnt i afsnit 3.3 og beskrevet nærmere i bilag 1, er der en række mindre områder i det storkøbenhavnske område der er udpeget til virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Fælles for dem alle er dog, at de –

⁷ Enten Allerød (Vassingerød/Farremosen), Uvelse, Glostrup/Ejby, Hedehusene, Gadstrup, eller Avedøre Holme

⁸ Baltic Shipping håndterer volumener for en række forskellige virksomheder, og antages fortsat at kunne drive denne forretning via de resterende kajarealer på Prøvestenen. En af deres kunder; Zurface, ligger dog på selve Prøvestenen og er dermed medtaget i tabellen. I begge scenarier vil Zurface miste deres arealer og være nødsaget til at finde en alternativ placering.

så vidt vi har kunnet vurdere inden for scopet af denne opgave - i vid udstrækning allerede er fuldt solgt eller udlejet.

Vi har derfor, efter aftale med DK Jern og Metalhandels ledelse, valgt at antage at de i tilfælde af ekspropriation af deres arealer på Prøvestenen helt ville lukke deres forretning, og at de skrotmængder de i dag modtager i stedet ville gå til deres konkurrenters pladser i hovedstadsområdet.⁹

Vi har derfor antaget i beregningerne, at indkommende mængder i gennemsnit ville blive kørt 10 km længere for at blive afleveret i f.eks. Bagsværd, Lyngby eller Brøndby (og tomkørsel retur). Derfra vil de som udgående mængder skulle køres i gennemsnit 35 km længere, enten for at blive udskibet fra Prøvestenen (kun relevant i det lille scenarie) eller fra Køge Havn (og tomkørsel retur).

Zurface handler med natursten af forskellig art, heriblandt granit fra Bornholm. Zurface har samlet et areal på ca. 29.000 m². Heraf lejer de selv ca. 4.000 m² af CMP, mens de 25.000 m² er et område de lejer af en anden virksomhed, der har kontrakten med CMP. Zurfaces arealer ligger fordelt med ca. halvdelen syd for B-vej og halvdelen mellem C-vej og B-vej. Vi har derfor antaget, at en så stor del af deres arealer vil blive eksproprieret, at det ikke vil være rentabelt for Zurface at drive forretning på Prøvestenen.

Zurface indgår ikke direkte i gruppen af virksomheder denne rapport er udarbejdet for, men en stor del af deres volumen sejles ind som bulkvarer, hvilket håndteres af Baltic Shipping, som indgår i gruppen. I øjeblikket bliver der pga. materialeknaphed kun landet ca. 2.500 ton seks gange årligt, men der har tidligere været modtaget 3.500-4.500 ton op til 10 gange årligt, hvilket også er forventningerne til fremtiden. Vi har dog kun medtaget samlet 25.000 ton i analysen. De mængder de modtager via containere indgår ikke i analysen.

Fra Prøvestenen går ca. 35-40% af volumen til københavnsområdet, mens resten distribueres til det øvrige Sjælland. Fyn og Jylland betjenes fra Zurfaces øvrige pladser, der alle ligger i havneområder.

Den "mindst ringe" teoretiske placering for Zurface kunne være i Kalundborg. Det ville medføre køreafstande på gennemsnitligt 80 km ekstra for leverancer til hovedstadsområdet, og gennemsnitligt 40 km længere for leverancer til det øvrige Sjælland.

Norrecco behandler byggeaffald og lettere forurenede jord på et ret stort areal på Prøvestenen. De har for nyligt overtaget et større areal fra Dansk Natursten, da de selv fik eksproprieret 30.000 m² på vestsiden af Prøvestenen i forbindelse med anlæggelsen af den vej, der skal bruges til at køre jordopfyldning til Lynetteholmen. Derudover forventer de at måtte fraflytte yderligere 35.000 m² i Nordhavnen inden for de næste 5 år.

Selv om Norrecco forventer at miste ca. 60.000 m² i dette "kun sydenden fraflyttes"-scenarie 1, regner de med at kunne opretholde ca. 2/3 af deres aktiviteter på Prøvestenen. Da de i 2022 modtog 217.000 ton byggeaffald og 627.000 ton jord til behandling, vil en delvis ekspropriation derfor betyde at ca. 280.000 ton i stedet må køres til behandling på én af Norreccos øvrige pladser. Bygningsaffaldet kommer næsten udelukkende fra København og omegnskommunerne, mens det for jordbehandlingen er over 90% der kommer hovedstadsområdet, og resten fra det øvrige Sjælland.

Efter behandling blev 209.000 ton i 2022 solgt som genbrugsmaterialer – altovervejende til kunder i København - mens 19.000 ton blev kørt til forbrænding på ARC. 248.000 ton behandlet jord blev i 2022 kørt til KMC til opfyldning af området hvor der skal anlægges en containerterminal i nordenden af Nordhavnen. Derudover blev 57.000 ton kørt til andre områder hvor By & Havn fylder op, bl.a. til opfyldningen af Lynetteholmen, der så småt er i gang, og ventes at modtage over 2 millioner ton om året de næste årtier. Her vil Norreccos

⁹ Som det beskrives senere i metodeafsnittet er dette en fravigelse fra de normale beregningsforudsætninger ved projektvurderinger.

eksisterende faciliteter på Prøvestenen ligger perfekt placeret i forhold til prøvetagning og screening af jord, inden det køres videre til deponering i Lynetteholmen.

Endelig blev knap 300.000 ton jord udskibet fra Prøvestenen til nyttiggørelse i anlægsprojekter i Danmark, samt til nyttiggørelse og behandling på anlæg i udlandet. Norrecco havde planer om at investere i et anlæg til mere avancerede behandlingsformer af f.eks. PFAS-holdig jord, men omfanget af arealer der er, eller ventes at blive, eksproprieret, har indtil videre sat disse planer på hold. Det ville også kræve import af forurenede jord til behandling for at opnå de volumener der skal til for at gøre en investering rentabel, hvilket igen ville kræve yderligere arealer.

Norrecco har selv peget på Ringsted som det nærmeste sted det er muligt at finde et erstatningsareal til nedbrydning og behandling af byggeaffald og forurenede jord. Dette bekræftes af vores egne gennemgang af erhvervsarealer udlagt til virksomheder med særlige beliggenhedskrav (se bilag 1), hvilket Norrecco falder ind under pga. støjen fra nedbrydnings- og sorteringsanlæg og materialeflugt fra pladsen.

Da vi har modtaget detaljerede mængdeopgørelser af indgående og udgående mængder fordelt per kommune, har det været muligt at lave en ret nøjagtig modellering af hvad en placering i Ringsted betyder for transportmængderne, men vi har for Norreccos vedkommende antaget at det i cirka halvdelen af kørslerne vil være muligt at udnytte vognkapaciteten i begge retninger, og dermed undgå en stor del tomkørsler.

Stema Shipping sejler granitmaterialer fra deres stenbrud i Norge til Prøvestenshavnen i egne bulkskibe, der kan læsse materialerne af direkte på området ved siden af kajkanten. Typisk 40.000 ton ad gangen. Årligt modtages i øjeblikket ca. 400.000 ton, hvilket som tidligere nævnt forventes at vokse kraftigt i de kommende år hvis arealerne tillader det.

Hovedparten af granitmaterialerne anvendes som tilslag til beton- og asfaltproduktionen i hovedstadsområdet, og heraf kan ca. 65.000 ton afleveres med front loader (bedre kendt som gummiged) direkte hos nabo-kunderne på Prøvestenen, dvs. uden behov for omlæsning til lastbil. Derudover leveres projektrelaterede volumener til forskellige større og mindre kunder i Københavnsområdet.

Vi har valgt at pege på Vordingborg Havn som teoretisk alternativ placering af Stemas arealer. Som beskrevet i bilag 2, er der dog ikke plads på havnen i øjeblikket, men det forventes der at blive, i takt med at konsortiet bag byggeriet af den nye Storstrømsbro fraflytter området. På grund af for lav dybgang, ville Stemas bulkskibe dog skulle reducere deres normale lastmængder med 20-30%, hvilket ville fordyre deres leverancer. Denne merudgift indgår ikke i beregningerne.

Det bør bemærkes, at denne placering alene er valgt som illustration af konsekvenserne ved en flytning af Stema til en havn langt fra København. Stema vurderer ikke, at de i realiteten vil være i stand til at drive deres forretning under de betingelser en placering i Vordingborg ville medføre, og et realistisk scenarie kunne i stedet være, at de helt ville trække sig fra det danske marked.

5.1.2 Scenarie 2: Alle tørbulkvirksomheder fraflytter

Vi har i dette scenarie taget udgangspunkt i, at Metro KVC fortsat skal bruge knap 100.000 m², men at det ville skulle ligge mere nordligt, for at gøre plads til til- og frakørselsanlæg til en Østlig Ringvej nord for den nuværende jordvold. Derudover har vi antaget at Metroselskabet under etableringsfasen ville skulle bruge yderligere arealer, ud over området til det senere KVC anlæg, og at konsortiet bag Østlig Ringvej ville skulle bruge arealerne på nordenden af tørbulkområdet som udskibningshavn for materialer og mandskab. Endelig har vi antaget at boligbyggeri på Kløvermarken ville gøre det umuligt for virksomheder der ligger tættere end 500 meter fra Amagerkysten at opnå de nødvendige miljøgodkendelser og byggetilladelser.

Samlet set har vi derfor i dette scenarie 2 antaget, at samtlige af de virksomheder der indgår i analysen, samt Zurface som også ligger på Prøvestenen og hvis bulkvolumener håndteres af Baltic Shipping, alle ville flytte.

For de allerede beskrevne virksomheder, vil de andre virksomheders flytning i visse tilfælde have yderligere effekter for dem. F.eks. vil udskibning af jernskrot kun kunne ske via Køge, da Prøvestenen i dette scenarie ikke længere er en option. Det er dog fortsat antaget 35 km fra en alternativ jernskrot mellemandler i hovedstadsområdet til Køge Havn.

Norrecco ville med en fuld udflytning skulle flytte hele deres volumen af overskudsjord og bygningsaffald til den nye plads i Ringsted, og vil tillige få væsentligt længere til en havn (f.eks. Køge, Korsør eller Vordingborg) for de forholdsvis store mængder forurenede jord de i dag sender til udlandet til behandling. Vi har i analysen taget udgangspunkt i afstanden til den nærmeste havn, hvilket er Køge (24 km.). Derudover ville de i praksis ikke kunne fungere som modtager af overskudsbeton fra Unicon og DK Beton, og de genbrugsmaterialer der i dag bruges af deres naboer til beton- og asfaltproduktion ville ligeledes skulle transporteres væsentligt længere.

Konsekvenserne for de øvrige virksomheder, og de antagelser vi har gjort os i beregningerne, beskrives i det efterfølgende.

Virksomhed	Køge	Vordingborg, Korsør eller Kalundborg	Ringsted	Odense	Udefineret hovedstadsområde ¹⁰
Aalborg Portland		X (Vordingborg)			
Unicon					X (+ 10 km)
DK Beton					X (+ 10 km)
Peab Asfalt					X (+ 10 km)
Stema Shipping		X (Vordingborg)			
Dansk Natursten		X (Vordingborg)			
Norrecco			X		
HJHansen				X	
DK Jern og Metalhandel					X (+ 10 km)
Baltic Shipping	X ¹¹				
SDK Shipping					
Bent Vangsøe Natursten	X				
Zurface		X (Kalundborg)			

Figur 5.4: Oversigt over forslag til alternativ lokation for de 11 virksomheder, i scenarie 2 hvor alle virksomhederne må flytte.

Aalborg Portland sejler årligt over 300.000 ton cement fra Aalborg til deres to siloer på Prøvestenen. Herfra distribueres det i tankbiler til hele Sjælland, men størstedelen går til betonvirksomhederne i københavnsområdet, og alene de to betonværker på Prøvestenen aftager 1/8 af det årlige volumen.

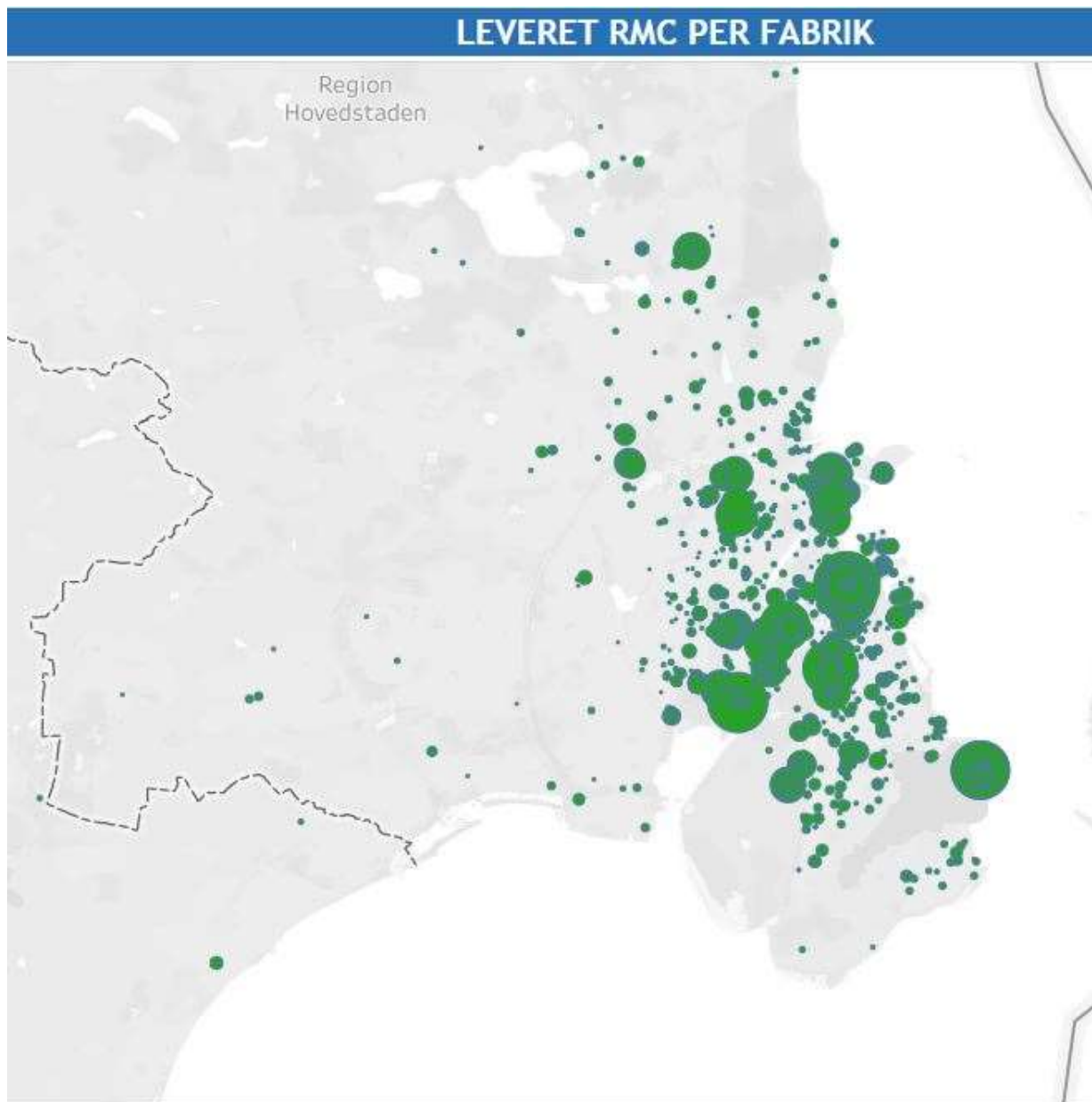
¹⁰ Allerød (Vassingerød/Farremosen), Uvelse, Glostrup/Ejby, Hedehusene, Gadstrup, Avedøre Holme

¹¹ Baltic Shipping håndterer volumener for en række forskellige virksomheder, og antages fortsat at kunne drive denne forretning, men nu via havnen i Køge. En af deres kunder; Zurface, ligger dog på selve Prøvestenen og er dermed medtaget i tabellen. I begge de to scenarier vil Zurface miste deres areal og være nødsaget til at finde en alternativ placering.

Vi har fra Aalborg Portland modtaget detaljerede volumenopgørelser per postnummer, og derudfra vurderet at Vordingborg Havn teoretisk set vil være det mindst ringe alternativ. Dette under antagelse af, at det ikke vil være muligt at finde arealer, og få lokalplans- og miljøgodkendelser, til at bygge to 40 meter høje siloer i Køge Havn, hvor Aalborg Portland i forvejen har et væsentligt mindre anlæg, der håndterer to af de mindre anvendte cementtyper.

Kalundborg Havn kunne også være et alternativ, men afstanden til København er nogenlunde den samme, og det er en mindre del af strækningen til København der p.t. er motorvej. I beregningsmodellen var omkostningerne ved en Vordingborg placering ca. 3% lavere end ved en Kalundborg placering.

Unicon har 10 betolværker på Sjælland, heraf 3 i hovedstadsområdet (Prøvestenen, Avedøre Holme og Ejby). Derudover er Hillerød, Frederikssund og Herfølge de værker der ligger tættest på København. Fra Prøvestenen køres årligt knap 9000 leverancer beton til byggepladser i København og omegnskommunerne.



Figur 5.5: Oversigt over leverancer af RMC (Ready Made Concrete) fra Unicons betonværk på Prøvestenshavnen. Cirkelstørrelserne angiver volumenmængder. Kilde: Unicon.

Med hensyn til alternativ placering, har Unicon den ekstra udfordring, at beton kun må transporteres 45-60 minutter. Derefter skal betonen være fremme på byggepladsen og klar til at blive indstøbt. Overskrides denne tidsgrænse, er der risiko for, at betonen er modnet for meget og ikke vil hærde korrekt. Særligt i indre by, og særligt i myldretiden, giver dette en meget begrænset operationsradius, og den gennemsnitlige afstand til kunden/byggepladsen er for værket på Prøvestenens vedkommende kun ca. 7,5 km.

På samme måde som for DK Jern og Metalhandel, kan vi ikke pege på en specifik lokation hvor det p.t. er muligt at opføre et nyt betonværk som erstatningskapacitet. Og de erhvervsområder vi beskriver i bilag 1 som mulige placeringer, ligger under alle omstændigheder for langt fra centrum af København til at leverancer derfra ville kunne nå frem i tide.

Derfor tager vores transportanalyse udgangspunkt i, at de nuværende betonværker der ligger tættest på København, (både Unicons og deres konkurrenters), i stedet vil levere en større mængde af deres volumener ind mod centrum af København. De kunder i disse værkers umiddelbare opland, som de så ikke længere har kapacitet til også at levere til, vil i stedet få leveret fra den nye alternative placering og/eller fra de værker der ligger længere fra København.

Vi har derfor vurderet, at de knap 9.000 leverancer, der i dag leveres fra Prøvestenen, i gennemsnit vil skulle køre 10 kilometer længere – enten fordi Unicons kunder ville få leverancer fra betonværker længere væk, eller fordi kunder til andre værker må køre længere, når deres lokale leverandør ikke længere har ledig kapacitet til at forsyne dem.

Unicon er én af de virksomheder der i dag nyder godt af en placering tæt på deres leverandører. Cementen til betonværket på Prøvestenen kommer fra Aalborg Portlands silo lige ved siden af. Knap halvdelen af tilslaget kommer fra NCCs, men landes via et samarbejde mellem NCC og Dansk Natursten direkte på Dansk Naturstens arealer på Prøvestenen. Derudover leverer Dansk Natursten selv ca. ¼ af tilslaget, som ligeledes er sejlet ind. Granitten kommer af historiske årsager med lastbil fra Sverige, og endelig kommer en mindre mængde sten med lastbil fra grusgravene ved Roskilde.

Med de alternative teoretiske placeringer, vil specielt cementen fra Aalborg Portland skulle køres væsentligt længere, og ligeledes tilslaget fra Dansk Natursten. Begge dele vil i dette scenarie komme fra Vordingborg. NCC vil selv levere deres del af tilslag fra deres plads på Avedøre Holme, hvortil det sejles ind, og her vurderer vi der vil være cirka samme afstand til en alternativ lokation i yderkanten af Københavnsområdet.

For granitskærvene fra Sverige, har vi vurderet, at forskellen mellem at køre fra Øresundsbroen og op ad Amager Strandvej til Prøvestenen, i forhold til fra Øresundsbroen til én af omegnskommunerne, vil være ca. 25 km ekstra. Omvendt vil de lidt mindre leverancer fra Roskilde få ca. 25 km kortere.

DK Beton har samme udfordring som Unicon mht. køretiden. De har 9 betonværker på Sjælland, heraf 3 i hovedstadsområdet (Prøvestenen, Avedøre Holme og Vassingerød). Derudover er Vindinge, Ringsted og Gadstrup de værker der ligger tættest på København.

Langt hovedparten af DK Betons ca. 11.300 årlige leverancer fra deres betonværk på Prøvestenen, leveres i dag til kunder med postnumre under 2450, dvs. til Frederiksberg og København K, V, Ø, N, NV, S og SV, og resten leveres til Kastrup, Valby, Hellerup, Lyngby og Dragør. Vi har derfor også for DK Beton vurderet, at leverancer i gennemsnit vil skulle køre ca. 10 kilometer længere fra en ikke-nærmere-angivet alternativ placering.

I forhold til Unicon, modtager DK Beton en større del af deres indgående leverancer direkte fra deres naboer på Prøvestenen (Cement, granit, e-sand og a-sten). Kun mindre mængder p-sten og flyveaske kommer fra hhv. Roskilde og Korsør.

Derved er DK Beton også mere påvirket af opbrydningen af leverancesymbiosen på Prøvestenen, da hovedparten af deres indkommende leverancer ved de alternative teoretiske placeringer i stedet vil komme fra Vordingborg. Vi har sat leverancedistancen fra Vordingborg til en ikke-nærmere-angivet alternativ placering i Københavnsområdet til 95 km, og omvendt vurderes at leverancerne fra Roskilde og Korsør vil få ca. 20 km kortere at køre.

Peab Asfalt har også begrænsninger i hvor lange afstande asfalten kan transporteres, om end det mere er transportøkonomien der sætter grænser. En stor kunde er således Københavns Kommune, og for de resterende leverancer er gennemsnitsafstanden knap 40 km. Cirka 1/3 af omsætningen fra Prøvestenshavnen

kommer dog fra mindre kunder i hovedstadsområdet, som selv afhenter deres ordrer på Prøvestenen i varevogne, trailere og mindre lastbiler.

Peabs eneste alternative asfaltværk på Sjælland ligger i Køge, og har ikke kapacitet til alene at levere de mængder der er behov for, uden en større ombygning og en udvidelse af arealet, specielt til opbevaring af affræset asfalt til genbrug. Der vil derfor også for Peabs vedkommende være behov for at opføre et nyt værk på en alternativ placering, og helst i nærheden af København og i nærheden af en havn. Etableringsomkostningen til et sådant nyt værk er ikke medregnet i analysen.

I lighed med situationen for de to betonværker og DK Jern og Metalhandel, har vi også her antaget, at efterspørgslen fra indre København og brokvartererne i vid udstrækning vil blive overtaget af konkurrenter med placeringer tættere på København (e.g. NCC, Colas og Pankas). Vi har derfor også for Peab Asfalt vurderet, at de mere end 5.000 afhentninger af fabrik af kunder fra indre by, i gennemsnit ville skulle køre ca. 10 km længere til ét af konkurrenternes anlæg.

Indkommende råstoffer er primært granitskærver fra Stema der sejles ind, grus fra Roskildeområdet, og affræset asfalt der køres til Prøvestenen fra hovedstadsområdet. Derudover køres mindre mængder bitumen ind fra enten Køge eller Malmö.

Ved en alternativ teoretisk placering, er det således igen volumenerne fra Stema der ved en placering i Vordingborg ville få væsentlig længere transport til et nyt asfaltværk i yderkanten af København. Da affræset genbrugsasfalt i vid udstrækning kommer fra de samme projekter hvor der udlægges ny asfalt, antager vi her, at den gennemsnitlige transportlængde vil blive forøget med 10 km.

Dansk Natursten modtager årligt ca. 800.000 ton søral og granitskærver, der leveres med lastbil til betonværker og betonstøberier, samt til asfaltværker og forskellige projekter så som letbanen. Søral hentes primært på Jyske Rev samt lidt i Køge Bugt og udgør ca. 2/3 af volumenet. Det landes og sorteres direkte på Prøvestenen. Granitskærver sejles ind fra Norge og Sverige.

Derudover fungerer pladsen som mellemstation for NCC's leverancer til deres kunder på Prøvestenen, hvorved transporten fra NCC's plads for enden af Avedøre Holme spares.

Hovedparten af Dansk Naturstens omsætning på Prøvestenen går til blot 5 kunder, fordelt over ca. 20 pladser. Halvdelen af disse ligger i københavnsområdet, og resten er jævnt fordelt ud over Sjælland. De øvrige kunder ligger ligeledes fordelt med ca. halvdelen tæt på København og halvdelen fordelt ud over Sjælland, samt enkelte kunder på Fyn og i Jylland.

I scenarie 2 hvor alle virksomheder fraflytter Prøvestenshavnen, har vi også antaget at Dansk Natursten kan flytte til Vordingborg. Dansk Natursten råder allerede i dag over en plads på Vordingborg Havn på 30.000 m², hvorfra der årligt omsættes 400.000 ton. Det er ikke alle materialetyper der modtages/produceres på begge pladser, og der er derfor en mindre transport mellem de to pladser, som ville forsvinde hvis de to pladser sammenlægges. Dansk Natursten ville dog ikke kunne håndtere det ekstra volumen i Vordingborg uden en væsentlig udvidelse af deres areal, hvilket som tidligere nævnt først eventuelt ville være muligt om et par år når byggeriet af Storstrømsbroen er ved at være færdigt.

Vi har fra Dansk Natursten modtaget detaljerede opgørelse over leverede mængder per kunde.

HJHansen modtager i lighed med DK Jern og Metalhandel jernskrot fra autoophuggere, genbrugspladser, byggepladser og virksomheder. HJHansen er dog væsentligt større, og opkøber også større volumener fra grossister. Fra pladsen på Prøvestenen fragtes jernskrot videre til Odense Havn, hvor HJHansen driver et shredder-

og sorteringsanlæg. Hovedparten sejles i bulkskibe, og en mindre del køres med lastbil. Metal køres med lastbil til Tyskland eller Sverige.

Der modtages årligt 80-90.000 ton jernskrot på Prøvestenen, som altovervejende kommer fra Sydhavnen og det indre byområde. Skrotmængder fra yderkanten af Københavnsområdet køres allerede i dag direkte til Odense, for at undgå den fordyrende, men transportbesparende, omlæsning på Prøvestenen. Derfor har vi også valgt at antage, at HJHansen i alternativscenariet vil køre alt skrot direkte til Odense, i stedet for at anlægge en ny opsamlingsplads, da dette kun ville give mening hvis der var mulighed for en havneplacering.

I realiteten ville andre mindre skrothandlere i københavnsområdet formentlig modtage hovedparten af de mindre volumener, men ville derefter videresælge de aggregerede mængder til enten HJHansen eller til Stena Recycling. Stena har bl.a. en skrotplads på Amager lige ved broen til Prøvestenen, og kører derfra materialerne videre til udskibning via deres plads i Køge Havn, eller til deres shredder i Roskilde og derfra videre til Køge.

Vi har derfor antaget i beregningerne, at de mængder HJHansen i dag modtager, ville skulle transporteres ca. 150 km længere, uanset om de selv eller deres konkurrenter i stedet håndterer mængderne, men at transporterne videre til Odense eller Køge ville være noget mere aggregeret end de småleverancer der i dag ofte køres til Prøvestenen.

Baltic Shipping råder ikke over dedikerede arealer på Prøvestenen, andet end en lille plads med containeropbevaring af værktøj og reservedele, samt et kontorfællesskab, som deres folk på havnen bruger som base. Baltic Shipping leverer shippingagent- og stevedoreydelser til virksomheder der ønsker at modtage eller udskibe godsmængder via danske havne, herunder også via Prøvestenen, og herunder også for flere af virksomhederne der er med i denne analyse.

De håndterer bl.a. modtagelsen af granit- og stenprodukter for virksomhederne Zurface og Vangsøe, der begge ligger på Prøvestenen. For Zurface er som tidligere nævnt antaget, at Kalundborg kunne være en alternativ placering, mens Vangsøe selv peger på indskibning via Køge Havn som en mulighed.

Derudover håndterer Baltic Shipping afskibning af en større mængde miljøbehandlede slagger fra Afatek's anlæg på Selinavej på Vestamager, og modtager tillige større og mindre mængder bulkmaterialer for kunder i københavnsområdet, bl.a. RDF¹² til ARC. Disse indkommende og udgående mængder er alle antaget ind- og udskibet via Køge Havn i stedet.

Bent Vangsøe Natursten leverer ligesom Zurface forarbejdede natursten til anlægsprojekter i København og på Sjælland. Hovedparten af materialerne indskibes med mindre coastere på 3.500 ton fra f.eks. Portugal, mens granit sejles til i containere fra Kina via containerterminalen i Nordhavnen. En mindre mængde køres i lastbil fra Sverige.

Selv om mange af leverancerne er projektleverancer til specifikke opgaver, er det nødvendigt at omlaste materialerne på Prøvestenen. Dels fordi de store 7-akslede 40-tons lastbiler ikke kan komme ind i de centrale byområder, og dels fordi det af praktiske årsager og sikkerhedshensyn ikke er muligt at oplagre f.eks. større mængder brosten på byggepladserne i byområder.

¹² RDF er Refuse Derived Fuel, dvs. affaldsafledt brændsel.

Fra Prøvestenen går ca. halvdelen af Vangsøes volumen til københavnsområdet, mens resten distribueres til det øvrige Sjælland. Fyn og Jylland betjenes fra Vangsøe plads i Middelfart, der ligger tæt på Middelfart Trafikhavn, med en havnedybde på 9 meter.

Som alternativ teoretisk placering har Vangsøe selv peget på Køge Havn. Der vil dog næppe kunne findes arealer på selve Køge Havn, men Skandinavisk Transport Center Køge har planer om en udvidelse af området vest for motorvejen, hvor der evt. ville kunne findes et område. En placering i Køge vurderes at ville medføre køreafstande på gennemsnitligt 40 km ekstra for leverancer både til hovedstadsområdet og til det øvrige Sjælland.

SDK Shipping tilbyder ligesom Baltic Shipping agent- og stevedoreydelser på danske havne. De håndterer ikke i øjeblikket tørgodsmængder over kajen på Prøvestenen, men ejer og udlejer en stor hal på området, et tidligere saltlager, til Norrecco, som bruger den til behandling af farligt affald. Der indgår derfor ikke godsmængder for SDK Shipping i analysen, og der er derfor heller ikke angivet en alternativ placering.

6 SAMFUNDSØKONOMISKE KONSEKVENSER

Den ekstra trafik det vil generere, hvis 1/3 eller alle virksomhederne på Prøvestenen må flytte til de beskrevne alternative lokationer, vil have en række samfundsøkonomiske konsekvenser. Disse kan opdeles i kørselsomkostninger, som beskriver de ekstra omkostninger, som virksomhederne eller deres kunder/leverandører selv må betale direkte, og eksterne omkostninger, som dækker over de omkostninger stigningen i trafikmængden vil have for samfundet, i form af luftforurening, klimaforandringer, støj, uheld, trængsel og slid på infrastrukturen.

	Kørselsomkostninger	Eksterne omkostninger	Samfundsøkonomiske omkostninger i alt
<i>Det lille scenarie 1</i>	39 mio. kr.	18 mio. kr.	57 mio. kr.
<i>Det fulde scenarie 2</i>	132 mio. kr.	59 mio. kr.	192 mio. kr.

Tabel 6.1: Resultat af den samfundsøkonomiske analyse, årlige omkostninger (2022-prisniveau).

6.1 KØRSELSOMKOSTNINGER

Kørselsomkostningerne for lastbiler omfatter udgifter til brændstof, dæk, kapacitetsomkostninger, reparation og vedligeholdelse (inkl. motorolie) samt afskrivninger. Omkostningerne opdeles i variable omkostninger (opgjort per kørt km) og faste omkostninger (opgjort per driftstime), og begge indgår i den samlede omkostning.

I det lille scenarie 1, hvor kun 1/3 af virksomhederne flytter, vil der skulle køres cirka 3 millioner km ekstra, svarende til 49.000 timers kørsel med en gennemsnitsfart på omkring 60 km/t. De samlede mer-omkostninger for dette ekstra trafikarbejde er beregnet til 39 millioner kr., fordelt med 32 millioner kr. for den udgående transport og 7 millioner kr. for den indgående transport.

I scenarie 2, hvor alle virksomheder flytter fra Prøvestenen, stiger det ekstra trafikarbejde til 9,9 mio. km ekstra, svarende til 167.000 timers kørsel på de sjællandske og københavnske hovedfærdselsårer, med en gennemsnitsfart på knap 60 km/t. Meromkostningerne i dette scenarie er beregnet til 132 millioner kroner årligt, fordelt på hhv. 93 mio. kr. for den udgående transport og 39 mio. kr. for den indgående transport.

Samlet vil stigningen i transportarbejdet således samlet medføre kørselsomkostninger på mellem 39 og 132 millioner kr. årligt (baseret på 2022 tal).

6.2 EKSTERNE OMKOSTNINGER

De eksterne omkostninger er de omkostninger stigningen i trafikmængden vil have for samfundet, i form af luftforurening, klimaforandringer, støj, uheld, trængsel og slid på infrastrukturen.

Tabel 6.2 på næste side viser, hvad de eksterne mer-omkostninger består af i de to scenarier.

Scenarie	Luftforurening (mio. kr.)	Klimaforandringer (mio. kr.)	Støj (mio. kr.)	Uheld (mio. kr.)	Trængsel (mio. kr.)	Infrastruktur (mio. kr.)	I alt (mio. kr.)
Det lille scenarie 1	0,4	2	0,5	7	4	4	18
Det fulde scenarie 2	1	6	2	22	14	14	59

Tabel 6.2: Fordeling af årlige eksterne omkostninger.

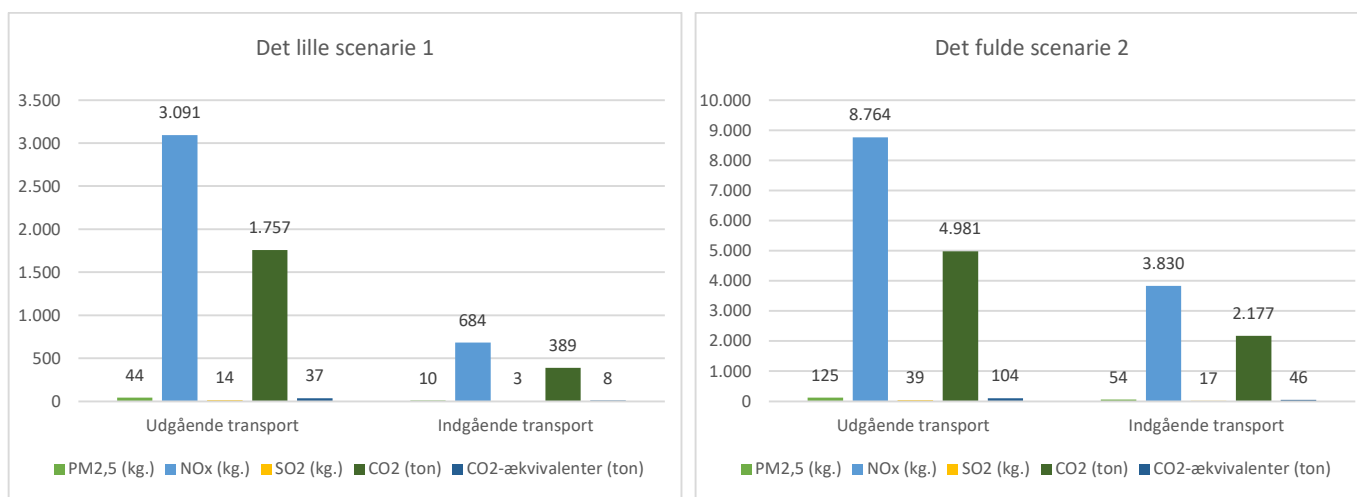
Samlet vil stigningen i transportarbejdet således samlet medføre eksterne omkostninger på mellem 18 og 59 millioner kr. årligt (baseret på 2022 tal).

6.2.1 Miljømæssige konsekvenser

En del af de eksterne omkostninger stammer som nævnt ovenfor fra miljø- og klimapåvirkninger. Opgjort i monetære termer kan disse være lidt abstrakte at forholde sig til, og derfor gennemgås her de fysiske forventede udledninger.

Ses der på CO₂e mængderne særskilt, estimeres den øgede kørsel at medføre øgede CO₂e-udledninger på ca. 2.200 ton årligt i det lille scenarie og ca. 7.300 ton årligt i det fulde scenarie 2. Sidstnævnte er mere end en tredobling set i forhold udledningerne fra den nuværende transport til og fra Prøvestenen.

Den øgede transport vil yderligere føre til mer-udledninger af PM_{2,5}, SO₂ og NO_x. Figur 6.1 nedenfor viser mer-udledningerne i både det lille og det fulde scenarie fra henholdsvis den udgående og den indgående transport.



Figur 6.1: Klima- og miljøpåvirkninger

6.3 ØVRIGE ØKONOMISKE KONSEKVENSER

Vi har i denne analyse alene valgt at estimere de årlige omkostninger, som virksomhederne og samfundet vil komme til at betale for det ekstra transportarbejde, som vil opstå som konsekvens hvis 1/3 eller alle virksomhederne i tørbulkområdet på Prøvestenen må flytte til alternative lokationer.

Selve flytningen, etablering af ny pladser, opførelsen af beton- og asfaltværker og cementsiloer, samt retablering af de fraflyttede områder er ikke medregnet.

Løst anslået vurderes dette at løbe op i et større trecifret millionbeløb som et engangsbetragning.

Derudover har vi ikke forsøgt at værdisætte de synergieffekter virksomhederne nyder godt af i form af deling af udstyr, fleksibilitet i adgang via hinandens arealer, vidensdeling, etc. Kun de korte transportafstande for leverancerne imellem er indarbejdet i analysen.

Endelig har vi set bort fra effekten på omkostningerne til transport af søvejen, da den for længere transport fra/til f.eks. Portugal, Tyrkiet og Kina vil være marginal. For de kortere transport fra f.eks. Norge, Aalborg og Bornholm, kan effekten dog være betragtelig. De alternative placeringer vil i enkelte tilfælde medføre kortere afstande (f.eks. Aalborg – Kalundborg vs. Aalborg Prøvestenen), mens de i andre tilfælde vil medføre længere afstande. Specielt for Køge kan det medføre en omvej vest og ned om Sjælland, hvis skibene stikker dybere end de 7,7 meter der kan gå gennem Drogden.

Derimod vurderes det at have betydelige omkostninger for virksomhederne, hvis de alternative placeringer medfører at de, eller deres underleverandører, ved benyttelse af andre havne med lavede dybgang, må benytte mindre skibe til deres transport, eller må sejles med mindre end fuld last. Dette er blot nævnt i rapporten, men ikke prissat.

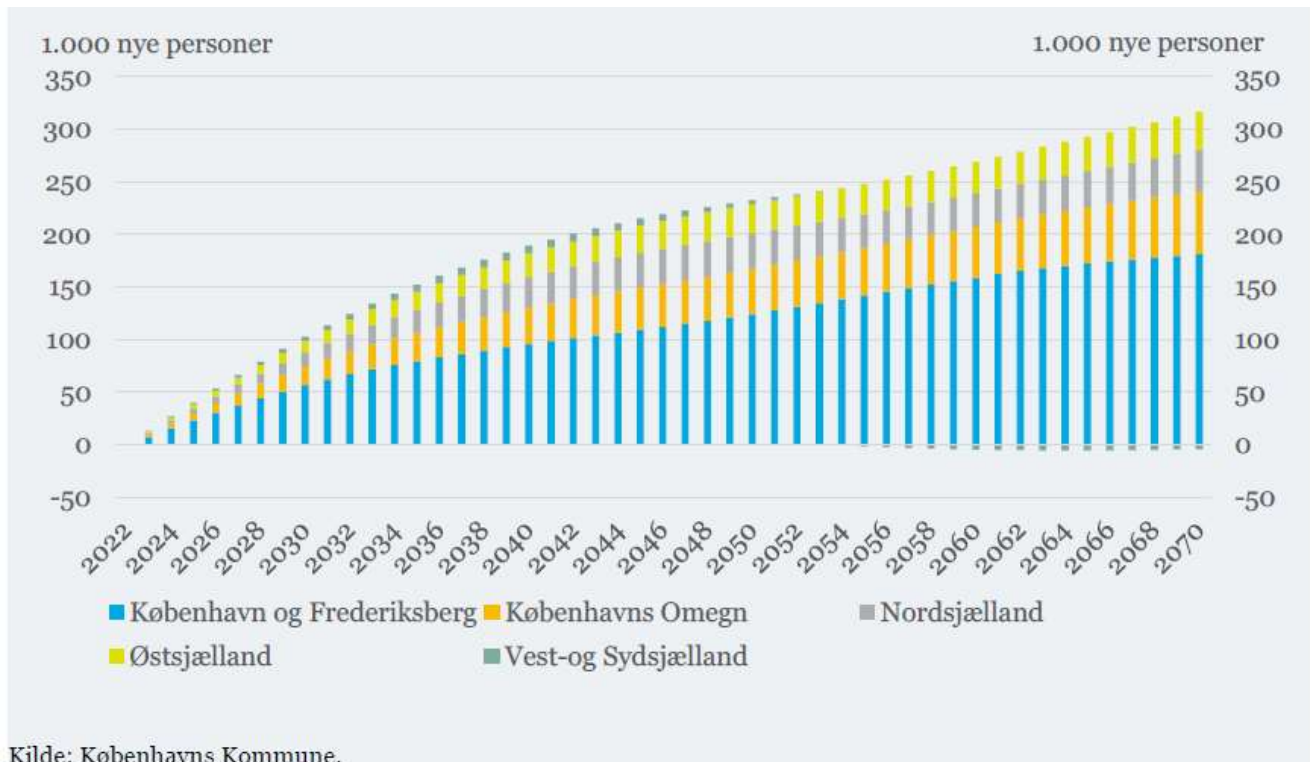
6.4 KONSEKVENSER FREM MOD 2050

Inddragelsen af området på Prøvestenshavnen medfører ikke blot konsekvenser i ét år, men har derimod varige årlige konsekvenser, som set over en årrække er ganske betragtelige. For at give en ide om størrelsesordenen af denne effekt, antages det forsimplet, at den øgede kørsel samt omkostningerne ved dette, forbliver på samme niveau (i faste priser) frem mod 2050. Med disse antagelser vil nutidsværdien af de samlede samfundsøkonomiske mer-omkostning fra 2022-2050, være omkring 3,6 mia. kr. i det fulde scenarie 2. Mer-omkostningen i det lille scenarie frem mod 2050 vil være omkring 1,1 mia. kr., ligeledes beregnet som nutidsværdi. Dette er beregnet i faste 2022-priser og med en diskonteringsrente på 3,5 pct. jf. Finansministeriets vejledning i samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger¹³.

"Ifølge Danmarks Statistik er det forventningen, at Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune frem mod 2045 vil vokse med omkring 112.000 personer som følge af den demografiske udvikling, såfremt det er muligt at tilvejebringe det tilstrækkelige antal boliger. Samtidig forventes det resterende Sjælland at vokse med et tilsvarende antal personer frem mod 2045. Også i det lange perspektiv forventes regionen at vokse. Frem mod 2070 forventes en befolkningsvækst på Sjælland på over 300.000 personer, hvoraf 180.000 forventes at bosættes i København og Frederiksberg Kommuner."¹⁴

¹³ [Vejledning i samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger](#)

¹⁴ Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen, side 6.



Figur 6.2: Den forventede befolkningsudvikling for Sjælland fra 2022 til 2070. Kilde: Samfundøkonomiske effekter ved udvikling af Øst-havnen. Figur 1.1. Fremskrevet befolkningsudvikling, København og øvrig Sjælland.

Det er derfor overvejende sandsynligt, at efterspørgslen efter råstoffer vil stige frem mod 2050, hvilket vil betyde et endnu større kørselsbehov og dermed øgede omkostninger.

Det må forventes at denne omkostning vil blive overvæltet på slutkunden, dvs. kommuner, regioner, staten og private bygherrer, i form af højere byggeomkostninger.

Vi mener at vi med denne analyse har anskueliggjort, at det er et større beløb, og formentlig et milliardbeløb, som det vil koste virksomhederne på Prøvestenen og deres kunder, hvis det sidste erhvervsområde i det stor-københavnske område med tilladelse til "virksomheder med særlige beliggenhedskrav" og adgang til en rimeligt dyb havn forsvinder.

7 METODE

Den metodemæssige tilgang i denne analyse er som udgangspunkt en projektsammenligning, hvor det antages, at produktion og efterspørgsel er den samme i de alternative scenarier, hvor virksomhederne flytter, som i referencescenariet, hvor virksomhederne bliver på Prøvestenen. Denne alt-andet-lige tilgang betyder, at det er muligt at analysere de samfundsøkonomiske omkostninger der opstår som konsekvens af de øgede kørselsafstande via en projektvurderingstilgang.

Denne tilgang tager udgangspunkt i at der er fuld kapacitetsudnyttelse, hvilket ikke nødvendigvis afspejler den virkelige udvikling. Det er bl.a. meget sandsynligt, at volumenmængder ikke ville flytte med til en ny lokation, medmindre der er tale om en monopolsituation, men at mængder i stedet ville flytte til nærmeste konkurrent. For at gøre analysen så realistisk som muligt, har vi derfor valgt at fravige denne antagelse for så vidt angår de virksomheder, hvor dette er mest realistisk. Det drejer sig om de to betonværker, asfaltværket og jernskrothandlerne.

Derved er det i realiteten irrelevant for beregningerne hvem der ejer det nye værk, da der ikke i analysen er fastlagt en specifik lokation for disse, men blot antaget at kunderne hos virksomhederne på Prøvestenen ville få længere at køre til næste mulige leverandør.

En del af virksomhederne har indikeret, at alle deres produktionssteder kører med fuldt belagt kapacitet, og at det samme er gældende for deres konkurrenter. NIRAS har ikke udfordret denne antagelse, og har derfor indregnet, at erstatningskapacitet ville skulle tilvejebringes 1:1 i forhold til de arealer og den produktionskapacitet der ville forsvinde fra Prøvestenen.

Undtagelsen for dette er metalvirksomhederne, hvor vi som beskrevet i afsnit 5.1 har antaget, at de to virksomheder ville hhv. lukke helt og flytte al virksomhed til Odense, men at de resterende skrothandlere i Københavnsområdet ville overtage deres forretning med at indsamle og sortere jernskrot. Indsamlet jernskrot skal dog stadig transporteres væk fra pladsen, og for at lave en reel sammenligning har vi derfor også medtaget deres transport i forbindelse med bortskaffelse i alternativscenarierne.

7.1 BEREGNING AF EKSTRA TRANSPORTARBEJDE

Viden om de enkelte virksomheders kørselsmønstre, samt muligheder og begrænsninger i forhold til en alternativ placering, er opnået gennem strukturerede interview med repræsentanter fra de berørte virksomheder, typisk fra den øverste ledelse.

Derudover er der foretaget afklarende telefoninterview med Køge Havn, Vordingborg Havn, By & Havn, Stena Recycling, Afatek, Zurface, J. Jensen, G.O. Trans og ARC for at forstå tilgængelig havnekapacitet, verificere volumener og transportomkostninger, samt forstå konkurrerende forsyningskæders logistikflow i forhold til transportlængder og havneadgang. Detaljerede data er efterfølgende modtaget fra de enkelte virksomheder og indeholder både deres indgående og udgående transport,. For de fleste virksomheder indeholder kørselsdata antallet af kørsler samt de leverede mængder til mængder til adresser, som er aggregeret på postnummer- eller kommuneniveau.

For at beregne ændringen i kørselsafstande er der udarbejdet tabeller med afstande (i km) mellem postnumre og ligeledes med kørselstider mellem postnumre. Afstande og kørselstider er beregnet hhv. fra Prøvestenen og fra de syv lokationer der er forslået som alternative placeringer, til de omkring 700 postnumre, hovedsageligt på Sjælland, som var indeholdt i virksomhedernes kørselsdata.

Afstands- og tidsestimater er baseret på beregninger i GIS med brug af netværket OpenStreetMap. Der er taget udgangspunkt i midtpunktet inden for postnummer eller kommune grænserne. Det er i beregningerne antaget, at alt kørsel foregår i lastbiler. Til tidsberegningerne er der derfor taget udgangspunkt i fartgrænser for lastbiler, hvor dette er angivet og gennemsnitshastigheder er reduceret med 30 % i forhold til almindelige biler. Til beregningerne er kørsel på større veje prioriteret, da lastbiler sandsynligvis vil vælge disse veje.

Tidsforbruget til af- og pålæsning er ikke inkluderet, da dette må antages at være ens i de to scenarier. Ligeledes er kørsel på småveje og ind/ud fra arbejdspladser og evt. ventetid på pladsen ikke inkluderet. Tidsforbruget til dette antages at være det samme uanset om det leveres fra det ene eller det andet sted. Det er kun tiden for de antal kilometer der køres ekstra på de større hovedfærdselsårer det indgår i analysen, og derfor er gennemsnitshastigheden for disse ekstrakilometer også typisk på 55-60 km/t.

For at beregne de totale afstande og tider er afstande og tider mellem to postnumre ganget med antal kørsler til det givne postnummer eller adresse, hvorefter der ganges med to for at inkludere tomkørsel retur. For Norrecco er der dog valgt kun at gange med 1,5, da Norrecco i nogen grad har mulighed for at køre med fyldte biler både ud og hjem.

For de mængder virksomhederne på Prøvestenen leverer til hinanden, inkluderes mængderne kun i den udgående kørsel, således at en virksomheds levering til en anden kun indgår ét sted. Yderligere gælder, at for alle handler/leveringer mellem virksomheder på Prøvestenen er tid og afstande i referencescenariet sat til nul.

Nogle virksomheder har i stedet for postnumre angivet leveringsadresse samt en afstand fra Prøvestenen. For disse er tidsberegningerne fra Prøvestenen baseret på en antagelse om en gennemsnitshastighed på 45 km/t, da disse ture hovedsageligt køres i København. Det samme gør sig gældende for de virksomheder, hvor den alternative lokation ikke er fastsat, men hvor en øget kørselsafstand i stedet er antaget. Her antages, at de ekstra kørte km køres med 50 km/t.

I forhold til omregning mellem mængder og antal kørte kilometer, er det i de tilfælde hvor antal kørsler ikke er opgivet af virksomheden, antaget at en fuldt lastet lastbil kan medbringe 38 ton, på nær hvor der er tale om transport af beton og jernskrot, hvor det ikke er muligt at laste bilerne i samme grad.

Endelig får flere af virksomhederne sejlet deres materialer til eller fra Prøvestenen, og her har vi valgt ikke at medregne omkostninger og miljøpåvirkning af den ekstra eller mindre sejlads en ind- eller udslibning via en anden havn måtte medføre.

7.2 OMRREGNING AF TRANSPORTARBEJDE TIL SAMFUNDSØKONOMISKE OMKOSTNINGER

Til at estimere omkostningerne forbundet med de beregnede kørselsafstande anvendes Transportministeriets Transportøkonomiske Enhedspriser v.2.0 fra maj 2022¹⁵. De transportøkonomiske enhedspriser inkluderer både driftsøkonomiske omkostninger pr. kørte kilometer og pr. time. Disse inkluderer bl.a. udgifter til brændstof, vedligehold og løn. Opgørelsen af kørselsomkostningerne tager udgangspunkt i en række lastbiltyper, som er repræsentative for forskellige kategorier af lastbiler, samt data om lastbilers kørsel i Danmark fordelt på de forskellige kategorier. Opgørelsen af kørselsomkostningerne er baseret på Cowi 2021: *Transportøkonomiske kørselsomkostninger* suppleret med brændstofpriser og energieffektivitet fra Energistyrelsen og udarbejdes og opdateres løbende af Transportministeriets departement i samarbejde med Vejdirektoratet, Trafikstyrelsen og Banedanmark.

¹⁵ [Transportøkonomiske enhedspriser](#)

Tabelværdierne for de transportøkonomiske omkostninger for lastbiler er gengivet i Tabel 7.1 herunder. Det er vigtigt at bemærke, at de transportøkonomiske enhedspriser bygger på gennemsnitsbetragtninger, og virk-somhederne på Prøvestenens reelle omkostninger derfor kan være både højere og lavere.

Idet dette er en samfundsøkonomisk analyse, anvendes markedspriser, dvs. omkostningerne inkl. afgifter, jf. Finansministeriets vejledning i samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger¹⁶.

Afstandsafhæng kørselsomk for lastbiler, Kr. per km		2022
Diesel	faktorpriser	1,2
Dæk	faktorpriser	0,3
Reparation og vedligehold	faktorpriser	0,6
Afskrivninger	faktorpriser	0,4
Omkostninger ekskl afgifter	faktorpriser	2,5
Afgifter (ikke refunderbare)	faktorpriser	0,8
Omkostninger inkl afgifter	faktorpriser	3,3
Omkostninger inkl afgifter	markedspris	4,2

Der opregnes fra faktorpris til markedspris vha. nettoafgiftsfaktoren

Tidsafhæng kørselsomk for lastbiler, Kr. per time		2022
Afskrivninger	faktorpriser	60
Løn	faktorpriser	281
Reparation	faktorpriser	17
Kapacitet	faktorpriser	59
Omkostninger ekskl afgifter	faktorpriser	418
Vejafgifter	faktorpriser	5
Registreringsafgift	faktorpriser	0
Afgifter i alt (ikke refunderbare)	faktorpriser	5
Omkostninger inkl afgifter	faktorpriser	423
Omkostninger inkl afgifter	markedspris	542

Note: Kørselsomkostninger er fremskrevet med prisudvikling, løn er endvidere fremskrevet med udvikling i BNP
Der opregnes fra faktorpris til markedspris vha. nettoafgiftsfaktoren

Tabel 7.1: Transportøkonomiske enhedspriser, kørselsomkostninger for lastbiler

Givet de meget svingende dieselpriiser, bør det nævnes at den afstandsafhængige faktorpris for diesel på 1,20 kr./km er baseret på en dieselpriis på 5,11 kr./l eksklusiv afgifter og et brændstofforbrug på 4,3 km/l. Dette regnes efterfølgende om til markedspriser ved at gange med nettoafgiftsfaktoren på 1,28. Det bør også nævnes, at i forhold til den reelle udvikling i primært inflation, er modellens antagelse om udvikling i nettoprisindekset på 6,7% i 2022 lidt lavere end hvad den faktiske udvikling har vist sig at være.

¹⁶ [Vejledning i samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger](#)

Udover de transportøkonomiske omkostninger inkluderer analysen også eksterne omkostninger. Disse er for lastbiler opdelt i samfundsomkostningerne fra luftforurening, klimaforandringer, støj, uheld, trængsel og infrastruktur, og er i de transportøkonomiske enhedspriser prissat pr. kørt km. Tabelværdierne er gengivet i Tabel 7.2 nedenfor. Der regnes i faste 2022-priser.

Marginale eksterne omkostninger for			2022 priser					
kr per køretøjskm	Kapacitet	I alt høj CO ₂ -pris	Luftforurening	Klimaforandringer høj CO ₂ pris	Støj	Uheld	Trængsel	Infrastruktur
Lastbil Diesel	23,2 t	6,02	0,14	0,66	0,18	2,21	1,38	1,45

Note: De eksterne omkostninger er fremskrevet med prisudvikling, samt for velfærdsdelen desuden med udvikling i BNP.

Tabel 7.2: Transportøkonomiske enhedspriser, Marginale eksterne omkostninger for lastbiler

Bilag 1

**KORT BESKRIVELSE AF ERHVERVSOMRÅDER
UDPEGET EFTER PLANLOVEN §11A, STK. 6.**

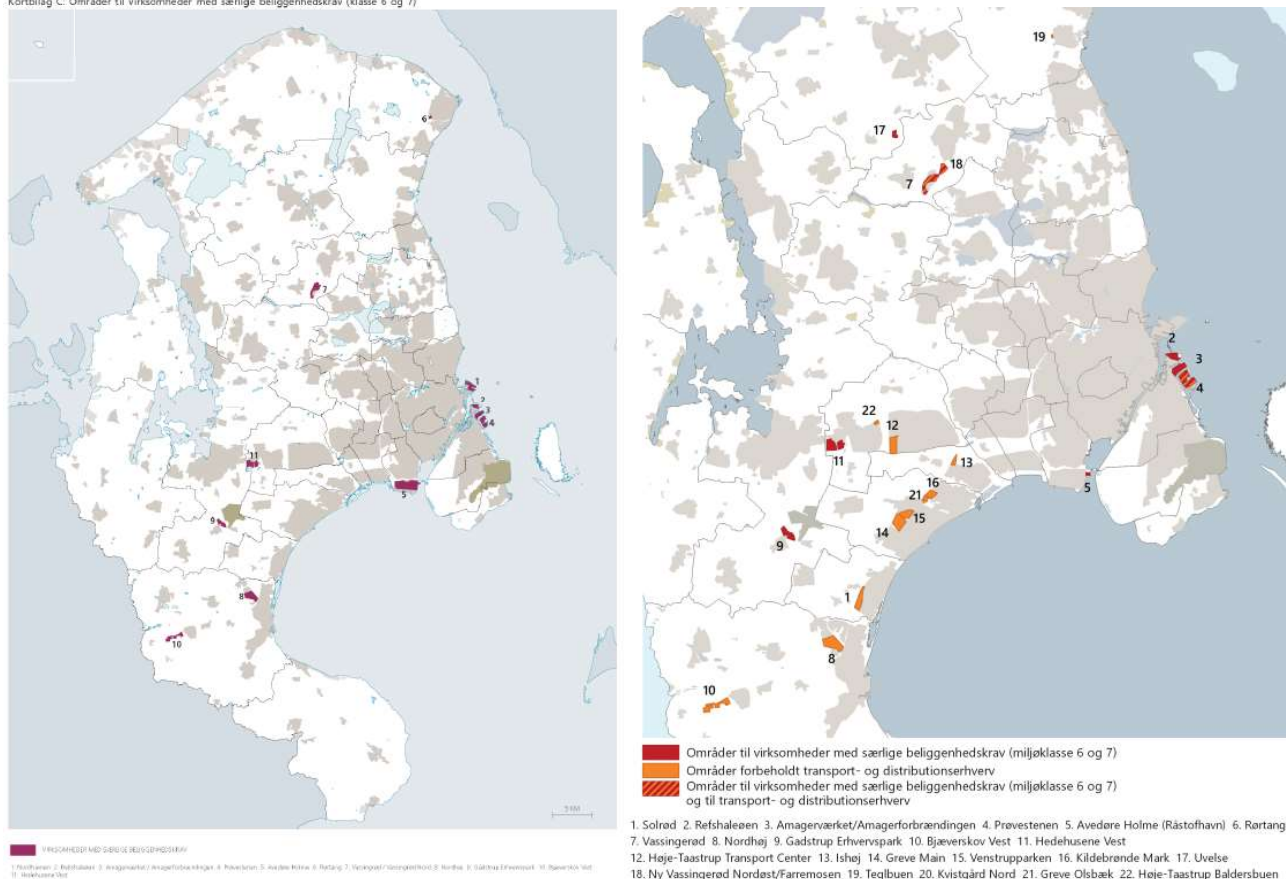
Siden Fingerplanen blev udgivet for første gang i 1947, har den fungeret som rettesnor for udbygningen af kommunerne i hovedstadsområdet. Tankerne om beboelse nær ved S-Toglinjerne og grønne kiler ind imellem, samt ring- og radialveje rundt om og ind mod København, blev her samlet i et overordnet perspektiv for først Københavnsområdet, og siden for hele Nordsjælland.

Først i 2007 blev Fingerplanen ophøjet til Landsplandirektiv, hvorved miljøministeren på regeringens og Folketingets vegne, fastsætte bindende regler for indholdet af den kommunale planlægning.¹⁷

I 2007 udgaven indgår bl.a. anvisninger til områder, der reserveres til erhvervsområder for hhv ”virksomheder med særlige beliggenhedskrav”, samt til ”transport- og distributionserhverv”. I de efterfølgende udgaver, er disse områder blevet justeret, og senest er det i 2019 versionen også præciseret hvilke områder der er tiltænkt hver af de to typer erhverv.

Som det fremgår af nedenstående t kortudsnit fra hhv. 2007 og 2019, har transport- og distributionserhverv fået udpeget en række ekstra områder, specielt i området omkring Køge Bugt motorvejen, og langs arealreservationen/transportkorridoren til Ring 5.

Kortbilag C. Områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav (klasse 6 og 7)



Figur B.1.1: Kortudsnit fra Fingerplanen 2007 (tv.) og 2019 (th.). Kilde: <https://web.archive.org/web/20170622185744/http://www2.sns.dk/udgivelser/2007/978-87-7279-780-9/html/helepubl.htm> samt https://planinfo.dk/Media/637906179057405290/fingerplan_2019.pdf

Omvendt er de to store områder i Nordhavnen og på Avedøre Holme ikke længere med. Flere af virksomhederne i denne analyse har tidligere haft arealer i Nordhavnen, men har følt sig nødsaget til at flytte. Der ligger

¹⁷ <https://da.wikipedia.org/wiki/Fingerplanen>

dog fortsat bl.a. et betonværk (BG Beton), og Norrecco har stadig arealer i Nordhavnen, som de dog regner med at måtte fraflytte inden for en kortere årrække.

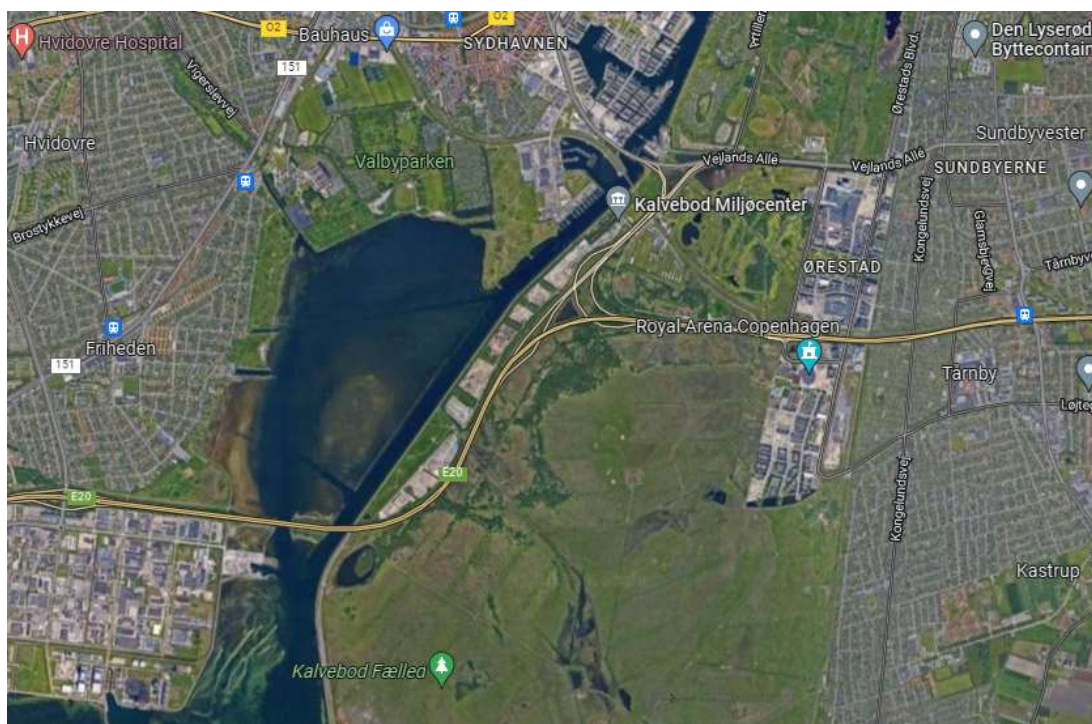
På de følgende sider gennemgås de af områderne, der i 2019 udgaven af Fingerplanen er relevante for virksomheder, som falder under planlovens §11.A, stk. 6, dvs. virksomheder med særlige beliggenhedskrav.

Indre by

Som tidligere nævnt, er det ene af de 4 områder i Københavns indre by; Nordhavnen, ikke længere nævnt i Fingerplanen i 2019. 2 af de øvrige områder, Rensningsanlægget Lynetten samt Amagerværket og Amager Ressource Center (ARC), er allerede fuldt optaget. Hvis rensningsanlægget en dag flyttes, er det forventningen at området i stedet vil blive udlagt til beboelse, da området ligger geografisk meget central som en del af Lynetteholmen. Arealerne ved Amagerværket og ARC, hvor også RGS Nordic har et areal, ligger tæt op af et område der nu er bebygget, og kan således ikke udvides.

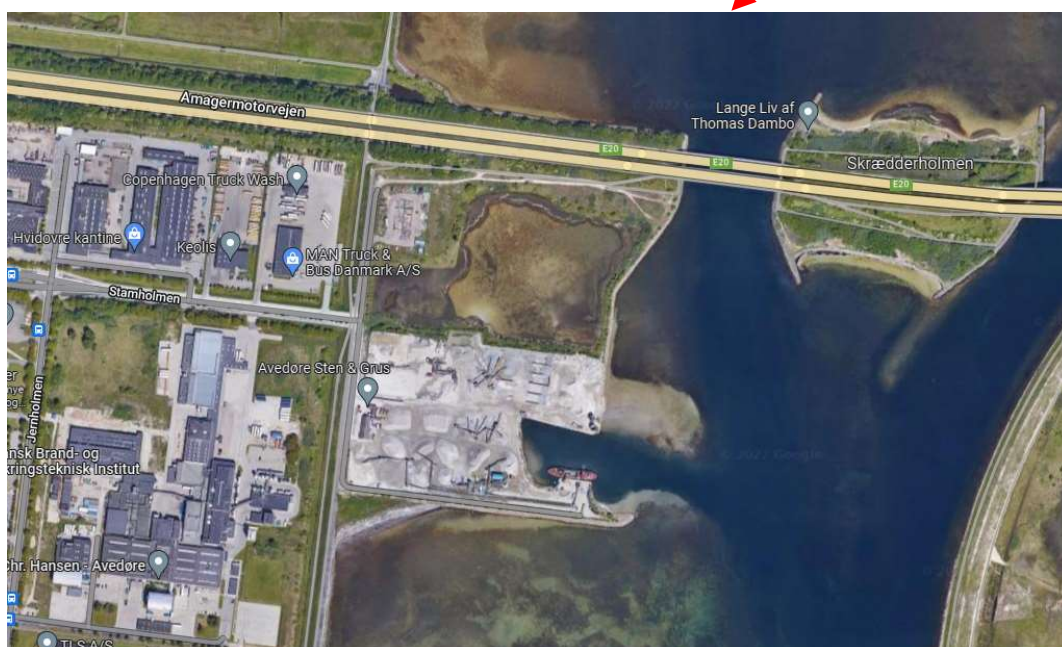
Prøvestenen derfor det eneste resterende område i indre by der reelt er egnet til virksomheder med tung miljøbelastning. Og som beskrevet i bilag 2, er det tillige den eneste bulkhavn der er tilbage i, eller i nærheden, af København, og én af meget få på Sjælland. Området består af et tørbulk- og et vådbulkområde (brændstof og kemikalieforsyning til virksomheder i Københavnsområdet.) Dog ligger – en smule ulogisk – et større tankanlæg med brændstoffer i tørbulkområdet på Prøvestenens sydlige halvdel.

For virksomheder med lidt lavere miljøbelastninger, findes der et område ved Selinavej, mellem motorvejen fra Avedøre og den sydlige del af havneløbet. Virksomhederne Afatek (miljøbehandling af slagter fra de københavnske affaldsforbrændinger) og RGS Nordic (miljøbehandling af jord og byggeaffald) har arealer her. Men området har i lokalplanen begrænset byggehøjde, er fuldt optaget, og endelig hersker der tvivl om hvorvidt området får lov at forblive erhvervsområde, eller om der er planer om at det på sigt skal laves om til kolonihaver.



Avedøre Holme

Det store erhvervsområde på Avedøre Holme var i 2007 udgaven af Fingerplanen markeret som et muligt område for virksomheder med særlige beliggenhedskrav og til transport- og distributionserhverv. Man finder derfor også i området både 3 betonværker, en råstofplads med en mindre havn, flere metalskrot- og miljøbehandlingsevirsomheder, et rensningsanlæg og den kommunale genbrugsplads. Tidligere havde Avedøreværket også store kuldepoter på arealet ved den større og dybere havn ved siden af kedelbygningerne. I dag er der i stedet oplag af biomasse.



I 2019 udgaven er det lille område for enden af Avedøre Holme det eneste, der har bevaret klassificeringen. Området ejes/lejes af NCC Råstoffer, og har, ud over arealer til oplag af råstoffer, en lille havn som dog har ret begrænset dybgang (~4m).

Det vurderes derfor som mindre sandsynligt, at det i dag skulle være muligt at få tilladelse til at etablere nye virksomheder af den type der ligger på Prøvestenen, og den dybe havn ved Avedøreværket er ikke offentlig tilgængelig men ejes af Ørsted.

Der er forslag fremme om at etablere 9 mindre øer; Holmene¹⁸, i det lavvandede område syd for Avedøre Holme. På kort sigt er dette ikke relevant for virksomhederne på Prøvestenen, da det vil tage for lang tid at etablere. Men beliggenhedsmæssigt kunne det på lang sigt være en god placering for en ny tørbulkhavn tæt ved København, såfremt der kan sikres tilstrækkelig vanddybde i en sejlrende ind til et havneanlæg.



Der har dog allerede været mange andre forslag til hvad disse øer i givet fald kunne anvendes til. Blandt andet et Power-to-X-cluster med storskala elektrolyse og carbon capture på Avedøreværket og rørført CO₂ fra carbon capture på ARC og Amagerværket, landføring af stærkstrømskablerne fra vindmølleparker i Øresund og et rensningsanlæg til erstatning for Lynetten.

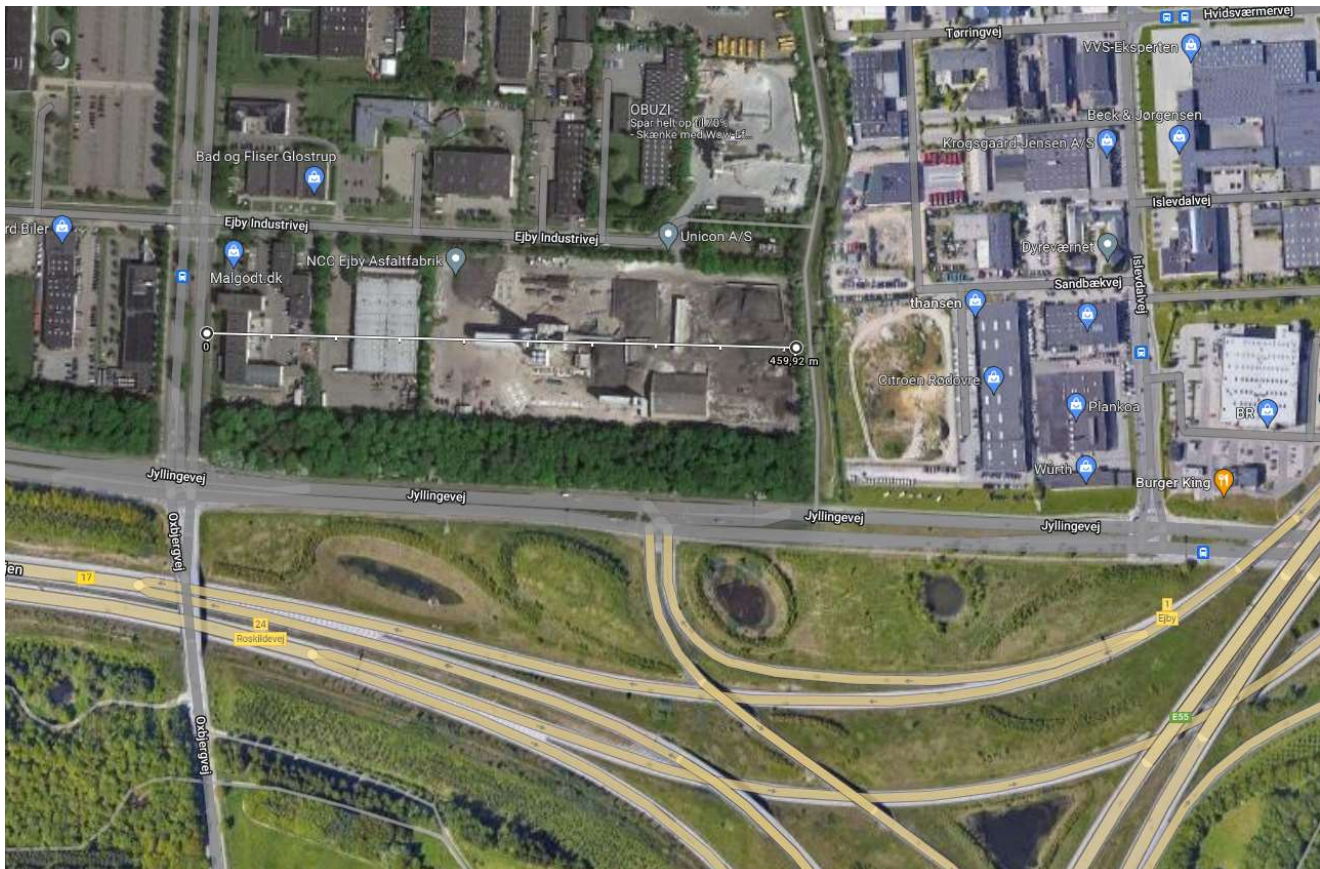
Der har dog også været fortalere for at benytte et nyt område til beboelse og rekreative områder, hvilket ville gøre Holmene uanvendeligt som erhvervsområde.

¹⁸ <https://holmene.com/>

Ejby, Glostrup

I Ejby ved Glostrup er der et erhvervsområde lige nord for Jyllingevej og motorvejsudfletningen fra Frederikssundsmotorvejen til Motorring 3. Trafikmæssigt ligger dette område således forholdsvis godt. "Forholdsvis" fordi Motorring 3 på trods af udvidelsen til 3 spor er plaget af kødannelse i begge retninger i morgen og eftermiddagstimerne.

Området er ikke i Fingerplanen og lokalplanen udlagt til virksomheder med særlige beliggenhedskrav.

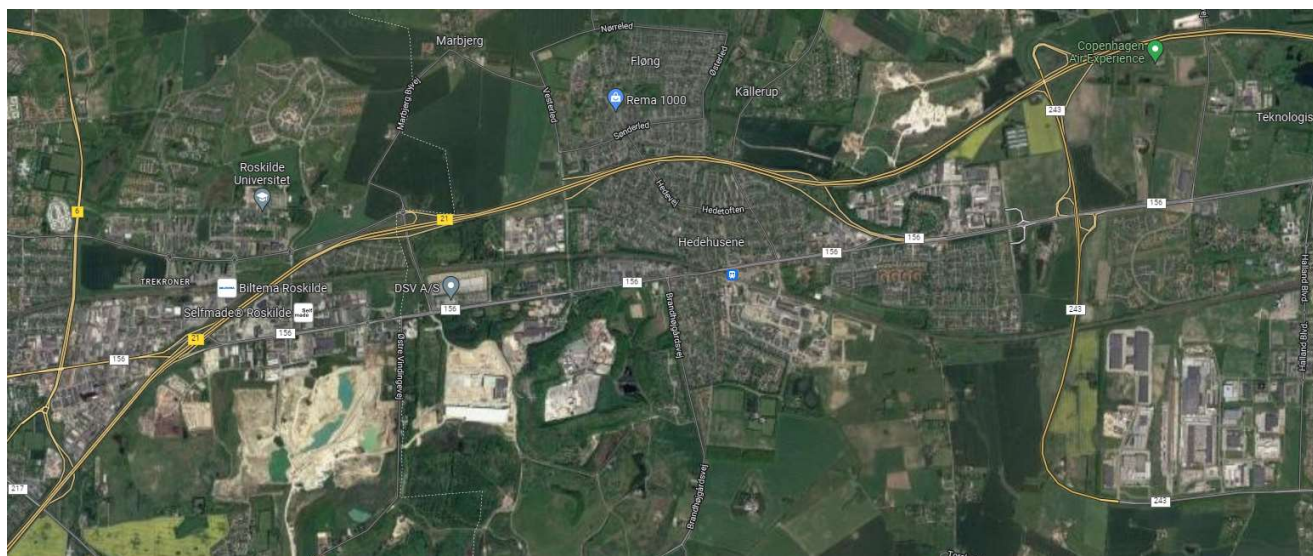


Området er så vidt vides fuldt optaget, bl.a. af Unicon der allerede har et betonværk i området, og af NCC der har et asfaltværk. Syd for området ligger den inderste spids af Vestskoven, som netop er én af de grønne kiler der tidligt blev anlagt som en udmøntning af ambitionerne i Fingerplanen.

Samlet vurderes det derfor som mindre sandsynligt, at det ville være muligt for virksomhederne på Prøvestenen at nyetablere sig her.

Hedehusene

Ved Hedehusene ligger der en lang række erhvervsområder syd for Holbækmotorvejen og på begge sider af Roskildevej. Området ligger lidt nord for de store grusgravarealer mellem Roskilde og Tune.



Blandt disse erhvervsområder er der 4 områder udlagt efter planlovens §11.A, stk. 6. Disse er markeret med lilla på kortudsnittet nedenfor.



Området til højre på kortet er udlagt til transport- og distributionserhverv, og er i dag et logistikcenter der huser virksomheder som GLS, Post Nord, Danske Fragtmænd, Freja Transport og Salling Group. Tilkørselsvejen ned til området fra Holbækmotorvejen og under Roskildevej, ligger i øvrigt på arealreservationen til en eventuel Ring 5.

Området mod syd er en sikkerhedszone omkring et underjordisk beredskabslager for benzin.

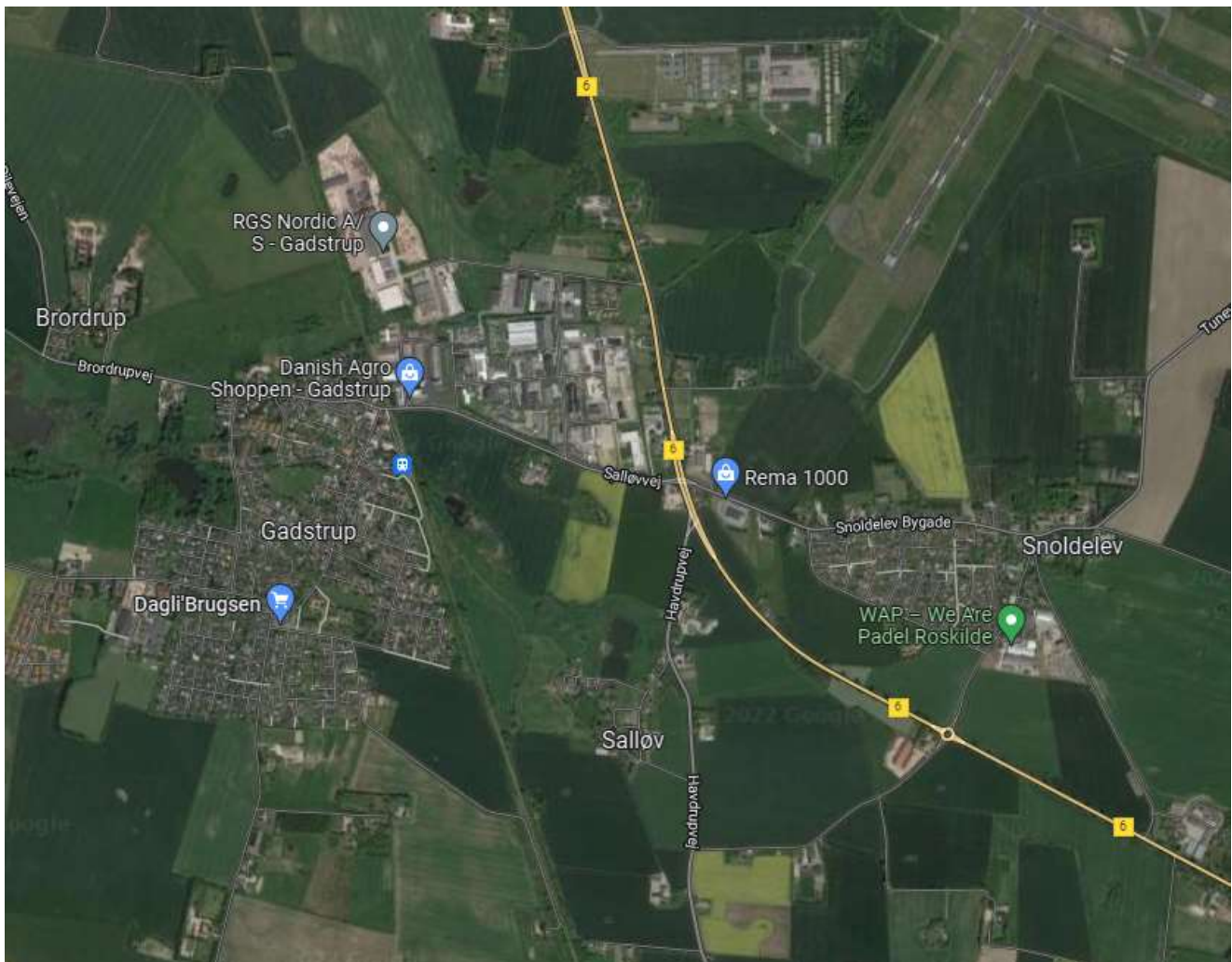
De to områder øverst til venstre, er i Fingerplanen fra 2019 angivet som udlagt til virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Desværre er det vestlige område i stedet blevet overtaget af IKEA, der er ved at færdiggøre opførelsen af et stort lager og distributionscenter. I det østlige område ligger i dag virksomhederne IBF Beton, Damifo og OK.



Samlet vurderes det derfor som mindre sandsynligt at virksomhederne fra Prøvestenen kan flytte hertil.

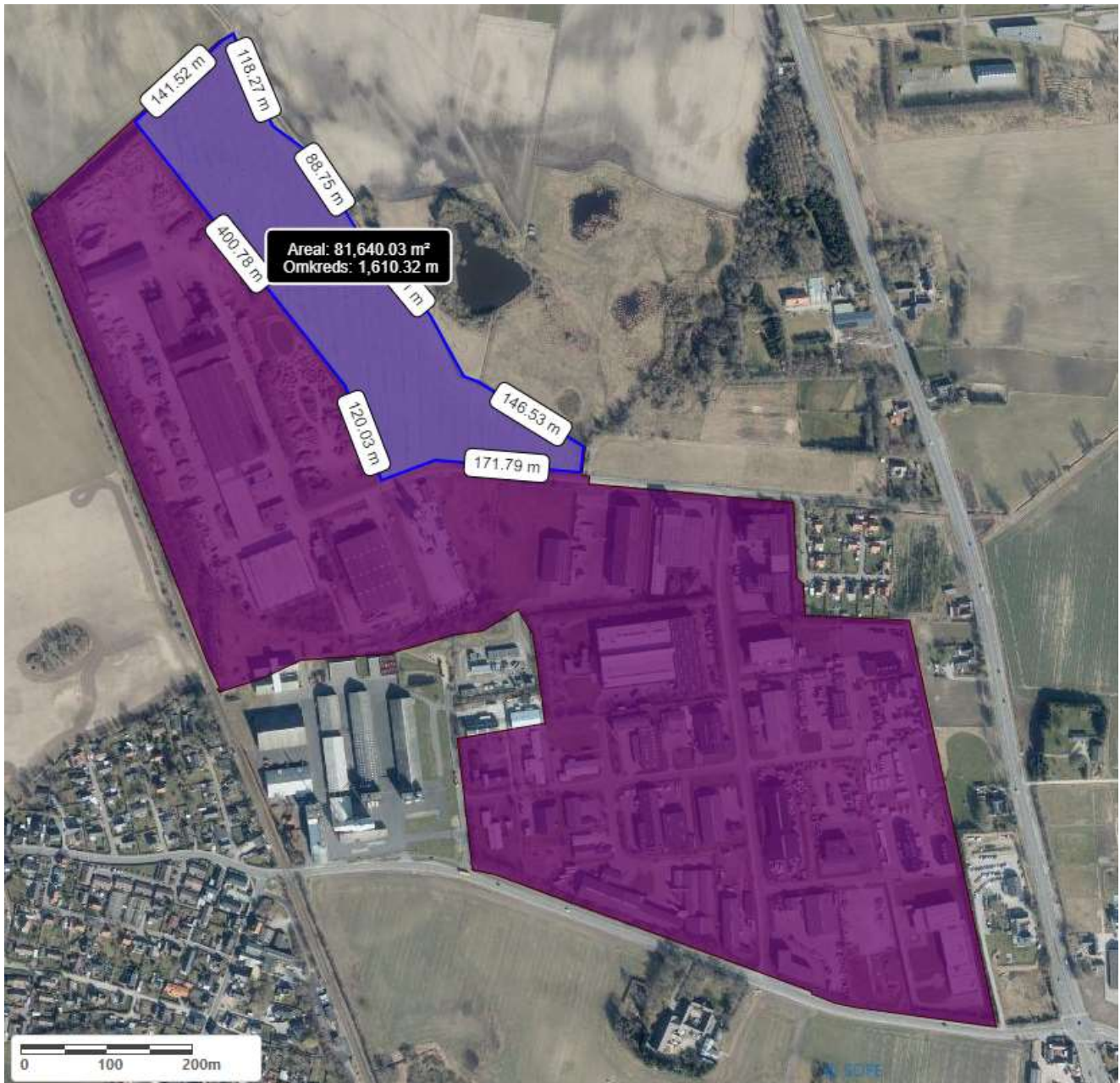
Gadstrup

Ved Gadstrup, lige sydvest for Roskilde Lufthavn, ligger et areal udlagt til virksomheder med særlige beliggenhedskrav. I området har RGS Nordic og DK Beton allerede etableret sig, og både ARGO og Urbaser har arealer.



Området der ifølge Fingerplanen 2019 og lokalplanen er udlagt til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, er tilsyneladende ikke fuldt udnyttet endnu. Et rektangulært landstykke på godt 80.000 m² på østsiden af RGS Nordics grund, er ud fra satellit fotos at dømme, fortsat anvendt som landbrugsjord. Ejerskabet af jordstykket er ikke kendt.

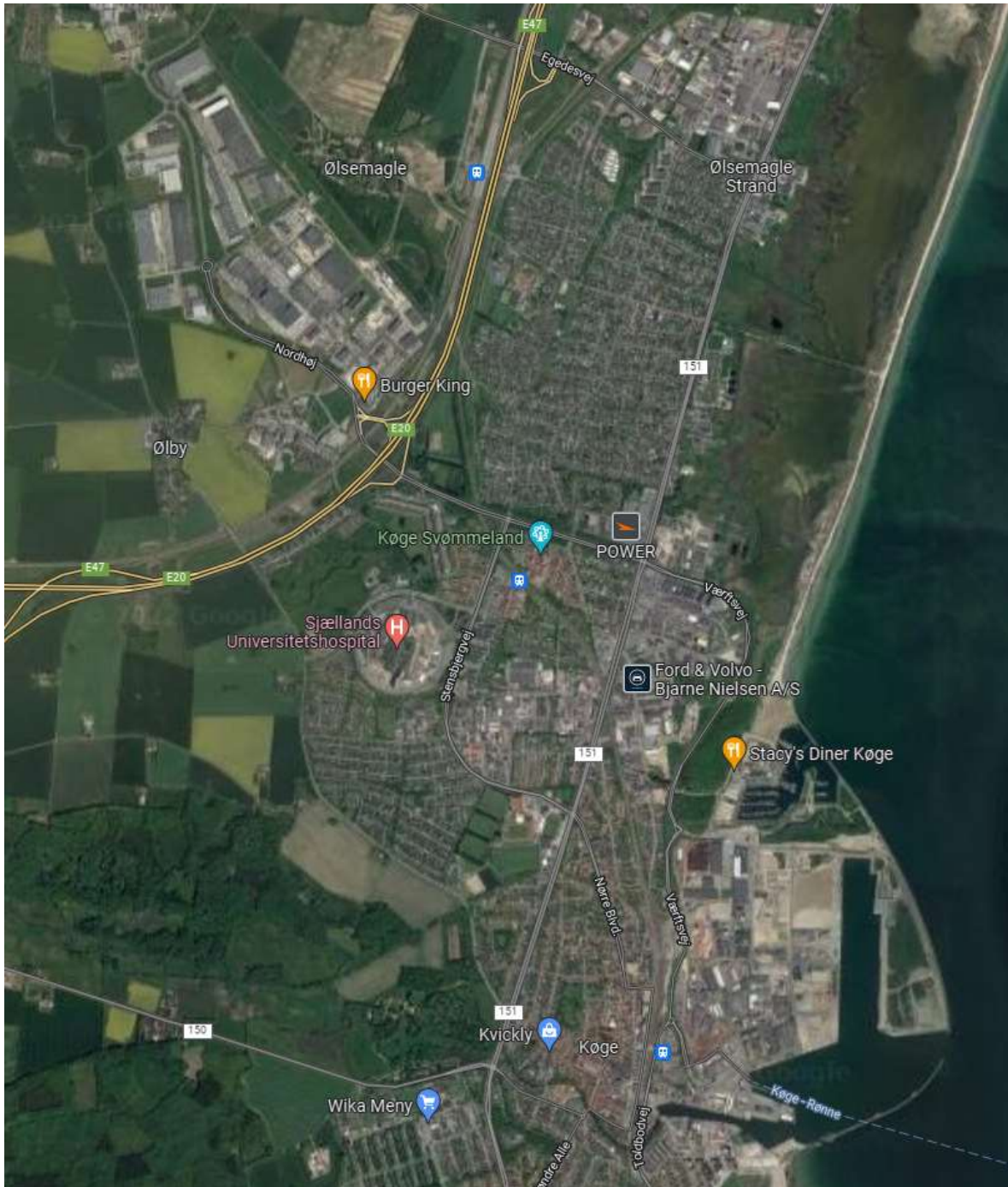
Samlet vurderes det derfor for rimeligt realistisk at én eller flere virksomheder fra Prøvestenen kan etablere sig i Gadstrup. Trafikalt er området dog bedst egnet til transport i retning mod Roskilde, Køge og det øvrige Midt- og Sydsjælland, da det ligger op ad Køgevej (Hovedvej 6). Trafik mod København skal derfor først sydpå eller nordpå inden der kan køres mod København.



Køge

Erhvervsområdet nordvest for Køge ved Sydmotorvejen er udelukkende tiltænkt transport- og distributionserhverv, og er således ikke relevant for virksomhederne på Prøvestenen.

Området indgår sammen med Køge Havn i ”Skandinavisk Transport Center”¹⁹, og er stort set fuldt udlejet. Vi har dog antaget at Bent Vangsøe Natursten ville kunne finde et areal i omegnen af Køge.



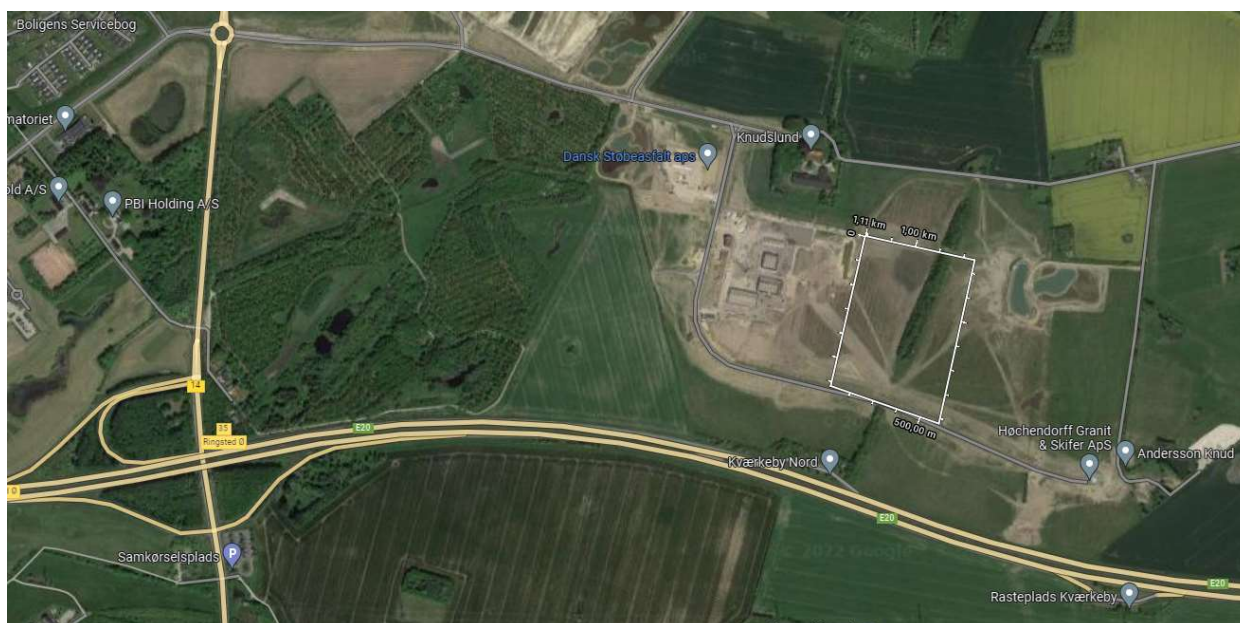
¹⁹ <https://stc-koege.dk/>

Ringsted

Nordøst for Ringsted, lidt nord for Vestmotorvejen, er der ifølge Fingerplanen 2019 og lokalplanen et område udlagt til virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Arealet er ca 70.400 m², og ligger som nabo Marius Pedersen A/S. Dansk Støbeasfalt ligger lidt længere vestpå.

Gunden er ejet af Ringsted Kommune²⁰.

Umiddelbart er området ikke alene stort nok til at rumme alle Norreccos aktiviteter fra Prøvestenen, men da det ikke umiddelbart ser ud som om der er bebyggelse, rekreative områder eller andet erhverv på de omkringliggende arealer, antages det at det vil være muligt at kunne få miljøgodkendelser også til de omkringliggende matrikler.



☆ **Kommuneplanretningslinje: Områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav**

Kommune: Ringsted kommune

Plangrundlag: Kommuneplan 2021-2033

PlanID: 10835141

Planstatus: Vedtaget

KommuneplanID: 10250549

KommuneplantillægID:

Vedtagelsesdato: 20211206

Forslagsdato: 20210622

Høringsstart: 20210709

Høring slut: 20211001

Lovgivning: Planloven: § 11a, 6

Bemærkning:



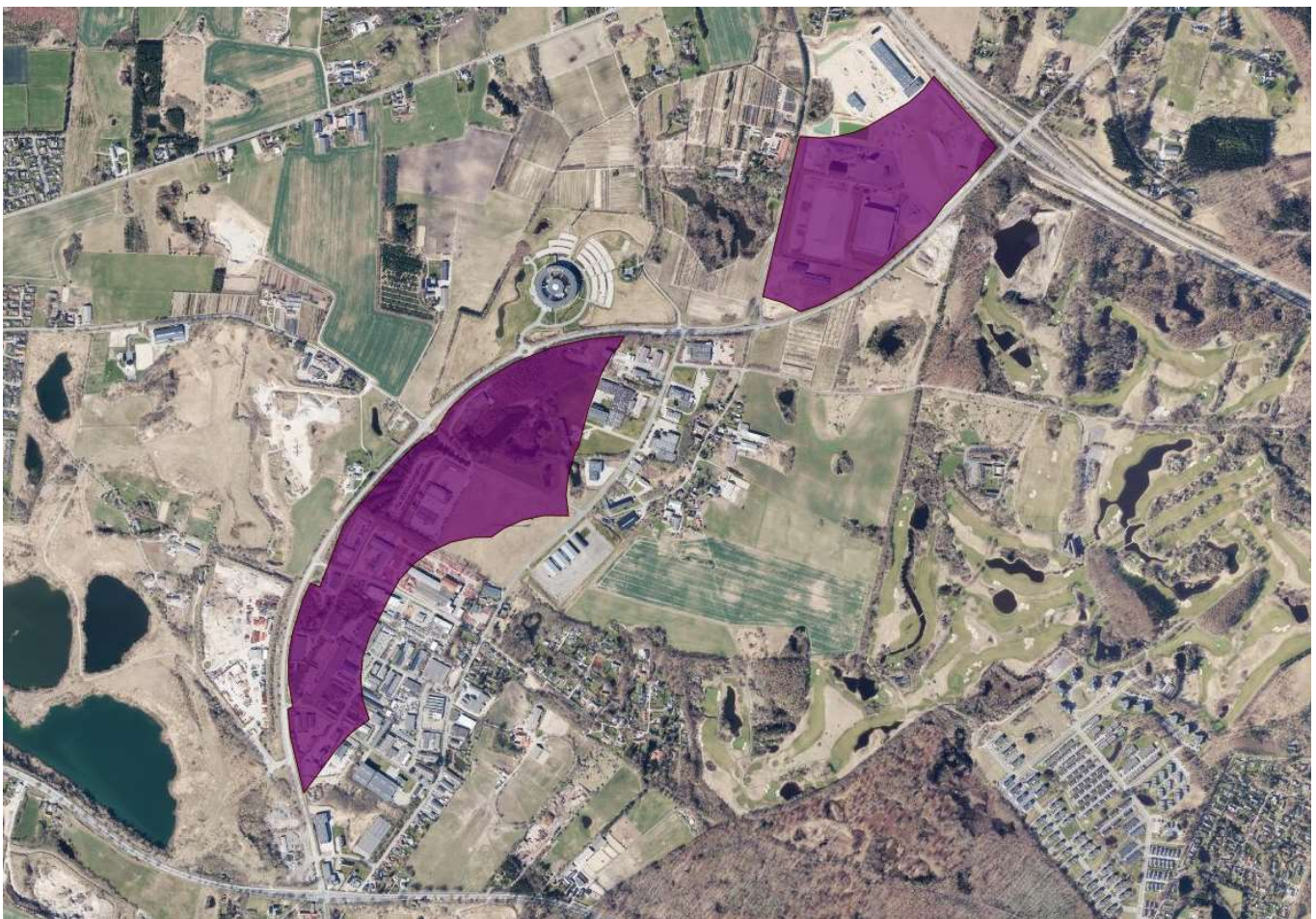
²⁰ <https://resights.dk/ejendom/knudslund-alle-5-kvaerkeby-4100-ringsted/100348962>

Allerød

I Vassingerød sydvest for Allerød er der i 2007 planen udpeget et område øst for den tidligere Lynge Grusgrav til virksomheder med særlige beliggenhedskrav. En del af området kunne dog ikke anvendes som tiltænkt, og som det ses af den lilla markering på kortudsnittet nedenfor, er områdets facon defineret af 500-meters linjerne fra det sydøstlige beboelsesområde. Norrecco har i en periode ejet en større grund cirka midt i området, men har ikke kunne tage grunden i anvendelse da kun halvdelen af grunden ligger inden for det lilla område. De har derfor nu solgt grunden til Matas.

Derfor blev der udpeget et erstatningsområde ved Farremosen, tæt ved afkørslen fra Hillerød motorvejen. Området blev i Fingerplanen i 2019 præciseret til at være udlagt til både virksomheder med særlige beliggenhedskrav og til transport- og distributionserhverv.

Området ved farremosen er i dag fuldt solgt/udlejet til bl.a. DHL, Pankas og SCT. Pankas har i forbindelse med opførelsen af deres asfaltværk haft store udfordringer med at få de nødvendige miljøtilladelser pga. af klager over lugtgener fra boligejere i nærheden, og kunne ikke efterfølgende overdække bygningerne pga. begrænsninger af byggehøjden for området.



Området ved Vassingerød har derimod stadig enkelte ledige matrikler, hvoraf den nordligste matrikel 2af på 17.540 m² ligger inden for den lilla zone. Desværre må lidt over halvdelen af grunden ikke benyttes da det er et §3-naturområde, men arealet medgår i udregningen af bebyggelsesprocenten for det samlede område²¹.



Samlet vurderes det som moderat sandsynligt at én eller flere af virksomhederne på Prøvestenen ville kunne nyetablere sig i dette område. BG Beton ligger dog allerede i den sydlige spids af Vassingerødområdet, Unicon har allerede et betonværk i Hillerød, og Norrecco har, udover den nyligt frasolgte grund, også et større areal i det tidligere grusgravområde lige nord for, som dog ikke kan benyttes til visse af de aktiviteter de har på Prøvestenen.

²¹ https://www.andersen-erhverv.dk/sag/S-10346-2/tofteengen-13-3450-lynge/?utm_source=Ejendomstorvet&utm_medium=referral&utm_campaign=S-10346-2

Uvelse

Ud over erstatningsarealet ved Farremosen nævnt ovenfor, er området ved Uvelse det eneste område der er tilføjet i Fingerplanen 2019 i forhold til 2007.

Området ligger i forlængelse af nedrivningsentreprenøren J. Jensens afdeling for salg af genbrugsbyggematerialer. Den ubebyggede matrikel udgør 143.273 m² og har siden 2010 været ejet af J. Jensen²². Samlet udgør de to matrikler ca. 180.000 m².



Det er først for nyligt lykkedes J. Jensen at få de nødvendige lokalplansændringer vedtaget af Hillerød Kommune, således at de kan udvide deres nedrivnings og genanvendelsesvirksomhed.

Det vil derfor ikke være muligt for virksomhederne på Prøvestenen at etablere sig på området med mindre de køber det af J. Jensen.



²² <https://resights.dk/ejendom/hojlundevej-12-uvelse-3540-lyng/2261653>

KORT BESKRIVELSE AF SJÆLLANDSKE ERHVERVSHAVNE

Hvis en erhvervshavn skal være relevant for de virksomheder der i dag får sejlet materialer til eller fra Prøvestenen, skal den helst have en dybgang der svarer til den dybeste del af Prøvestenshavnen, dvs. 12 meter eller mere. I modsat fald vil større tørbulkskibe, som f.eks. Stema Shippings flåde på op til 40.000 DWT, ikke kunne anløbe med fuld last. De mindre coastere, der sejler stålskrot til Odense, vil dog kunne nøjes med mindre dybgang.

Derudover er der behov for minimum 250 meter kajplads og svajebassin.

Som det kan ses af tabellen nedenfor, betyder dette, at det reelt kun er Kalundborg og Stignæs havnen, og til en vis udstrækning Vordingborg Havn, der er velegnede til de store tørbulkskibe.

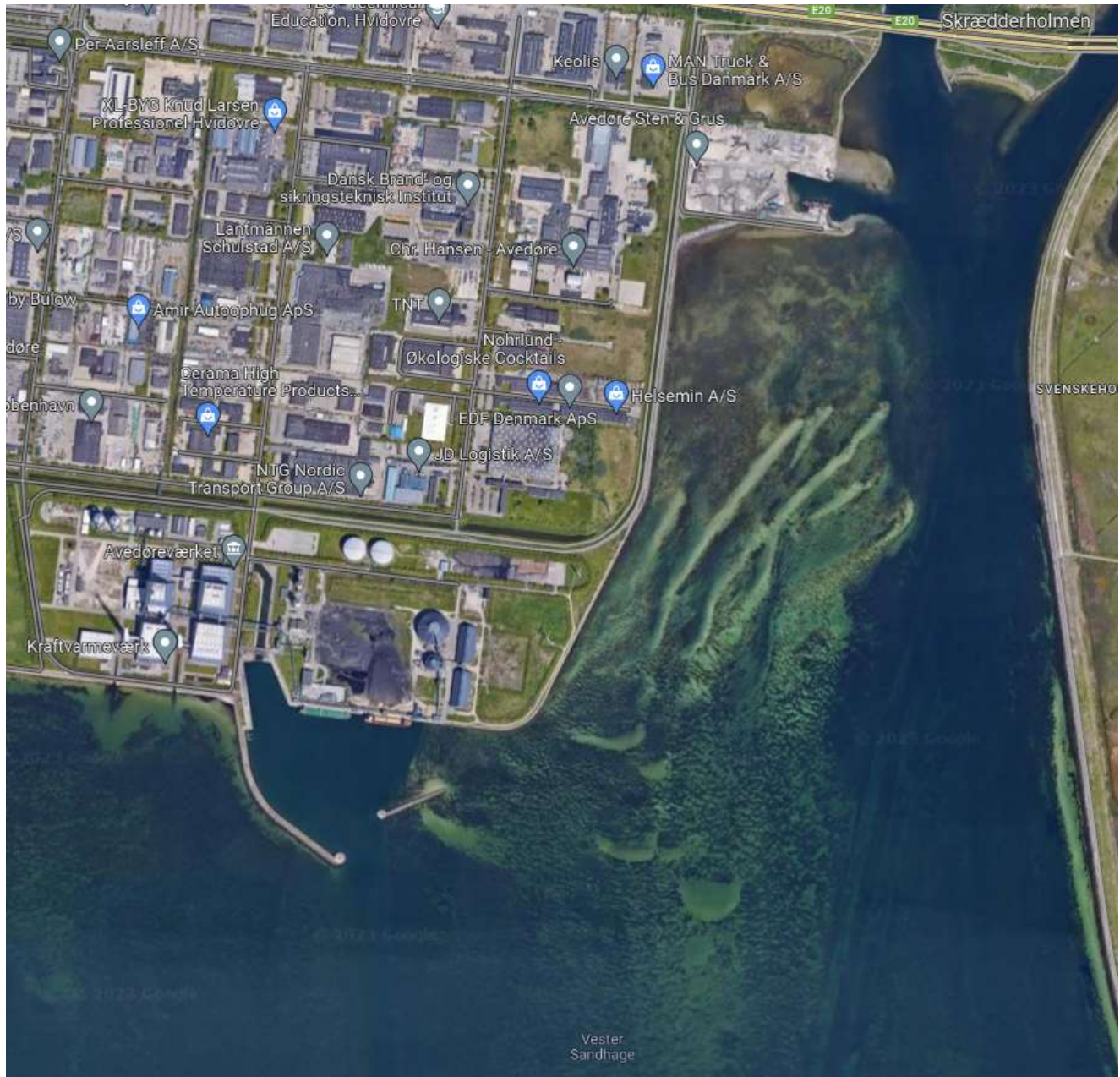
I det følgende vises satellitfotos af de største sjællandske havne, og beskrives kort hvorfor de anses for værende relevante eller ej, for virksomhederne på Prøvestenen.

Havn	Max vanddybde	Lodsanbefaling
Prøvestenen kaj 864-866	12,0 m	11,4 m
Prøvestenen kaj 859	10,5 m	10,0 m
Prøvestenen kaj 856	8,8 m	
Indsejlingsforhold Prøvestenen	12,0 m	11,4 m
Drodgen Øresund – for at komme til Køge	8,0 m	7,7 m
Køge	7,0 m - 9,5 m	9,2 m
Nakskov	6,3 m – 8,5 m	
Næstved	6,0 m	
Vordingborg	6,4 m – 10,4 m	
Stignæs	17,0 m	
Korsør	8,0 m	
Kalundborg	9,6 m – 14,4 m	
Hundested	8,2 m	7,9 m
Helsingør	4,0 m – 7,0 m	6,5 m

Tabel 7.3: Oversigt over havnedybder for sjællandske havne.

Avedøre Holme

Som nævnt i bilag 1 om erhvervsområder på Sjælland, er der på Avedøre Holme en forholdsvis dyb kulhavn i forbindelse med Avedøreværket, og en mindre tørbulkhavn længere inde med en dybgang på kun 4 meter. Begge er privatejede af hhv. Ørsted og NCC og er således ikke tilgængelige for virksomhederne på Prøvestenen med mindre der forhandles aftaler på plads direkte.



Køge

Køge Havn er efter en mangeårig jordopfyldningsproces i gang med at overtage arealer fra Køge Jorddepot, og er derved ved at være i mål med en større udvidelse og udflytning af erhvervshavnen fra Køges centrum.

Arealerne er endnu ikke fuldt udlejet, men heller ikke fuldt frigivet af miljøstyrelsen endnu.

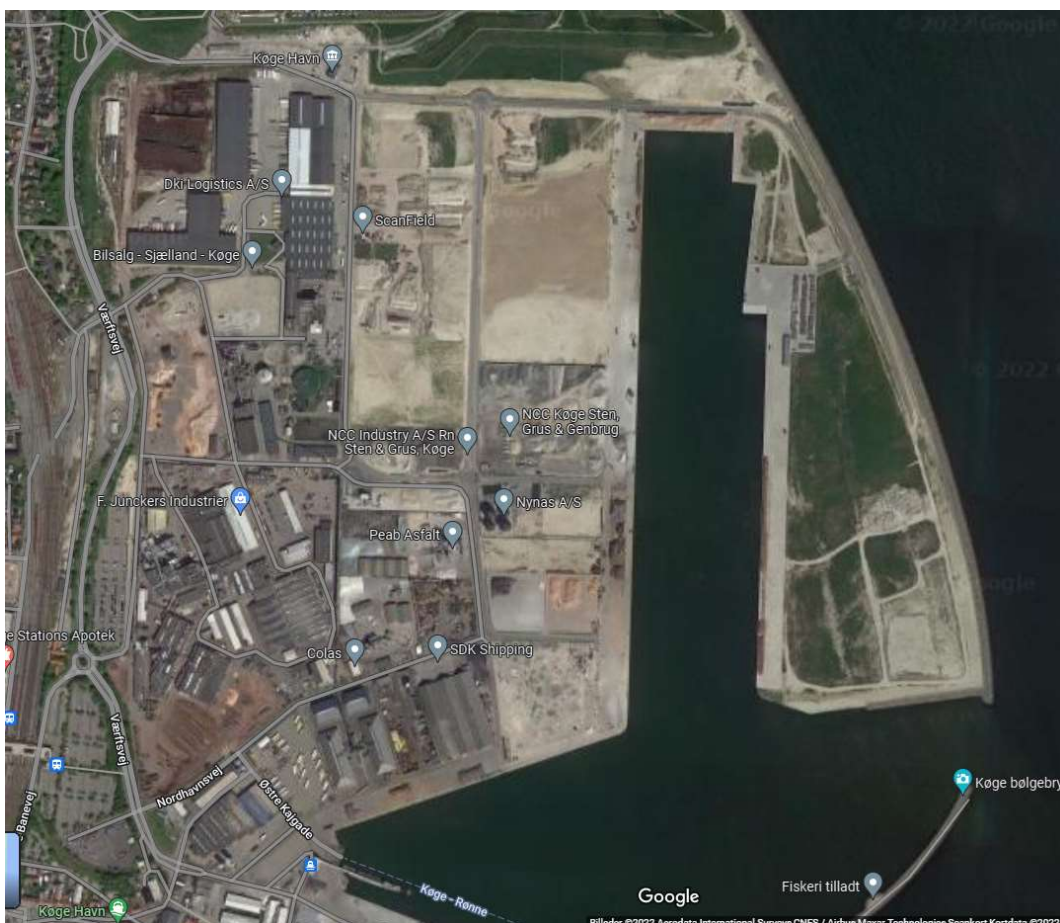
Begrænsninger i byggehøjden gør, at området f.eks. ikke er relevant for Aalborg Portland store cementsiloer (de har allerede to mindre siloer i Køge til de mere specielle cementtyper der ikke anvendes i så store mængder).

Dybgangen er kun på godt 9 meter, og vil ikke kunne uddybes uden store investeringer i nye spunsvægge. Derved er havnen også uinteressant for de store granitimportører.

Håndtering af jernskrot findes allerede i Køge, i form af Stena Recyclings plads, og der er fra havnens side ikke store ønsker om at yderligere jernskrothandlere etablerer sig.

Endelig er der det store område; "næsen", på 225.000 m², hvoraf kun kajkanten i dag er i brug som unitterminal. Område er i fremtiden tiltænkt som udskibningshavn til vindmølleparken ved Aflandshage, og evt. efterfølgende vind- og energiparker i Østersøområdet.

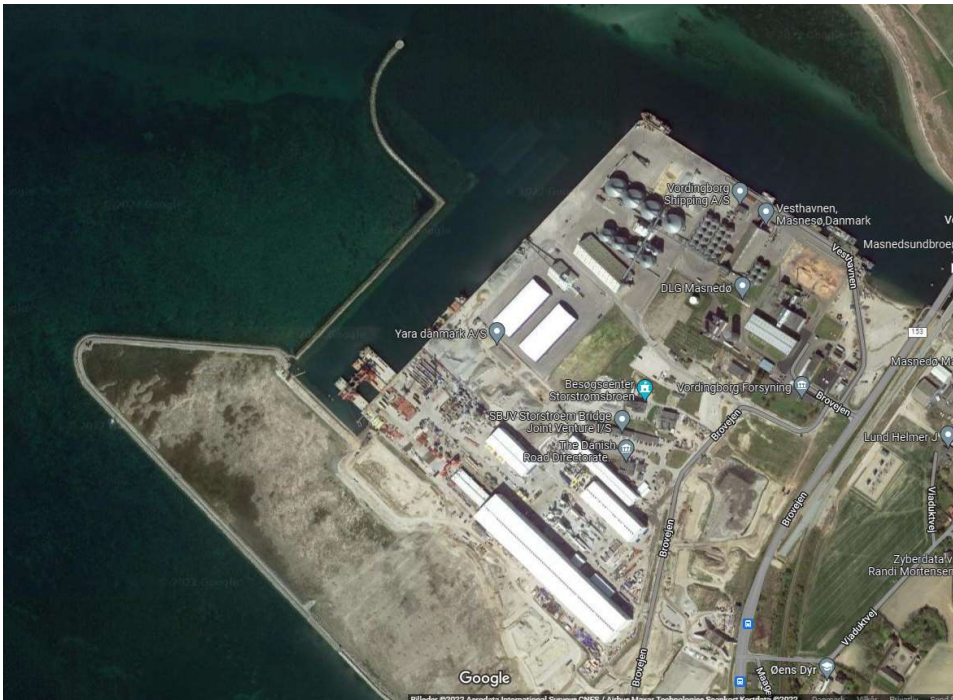
I analysen har vi antaget af almindelige bulkmaterialer i mindre mængder vil kunne modtages og udskibes via unitterminalen i Køge. Derudover har vi antaget at Bent Vangsøe Natursten vil kunne modtage materialer via Køge Havn, men at de næppe vil kunne finde et areal på selve havnen, men må forsøge at finde andre arealer inde i landet, f.eks. i en evt. kommende udvidelse af STC ved Køge, eller længere inde i landet ved Bjæverskov.



Vordingborg

Vordingborg Havn er også ved at være i mål med en større udvidelse af deres arealer på Masnedø, som dog allerede er reserveret af to PtX virksomheder.

Men konsortiet bag byggeriet af Storstrømsbroen anvender i øjeblikket et areal på 210.000 m², som de vil fraflytte, eventuelt med bygningerne intakt, frem mod 2028. Den del af kajen som området ligger op til, har dog kun en dybgang på 6,5 meter, mens det meste af det øvrige havnebassin er 10,4 meter dybt. Dansk Naturstens område ligger op til den dybe del, og kunne eventuelt fungere som adgangsvej til de bagvedliggende områder når de bliver ledige.



Stignæs

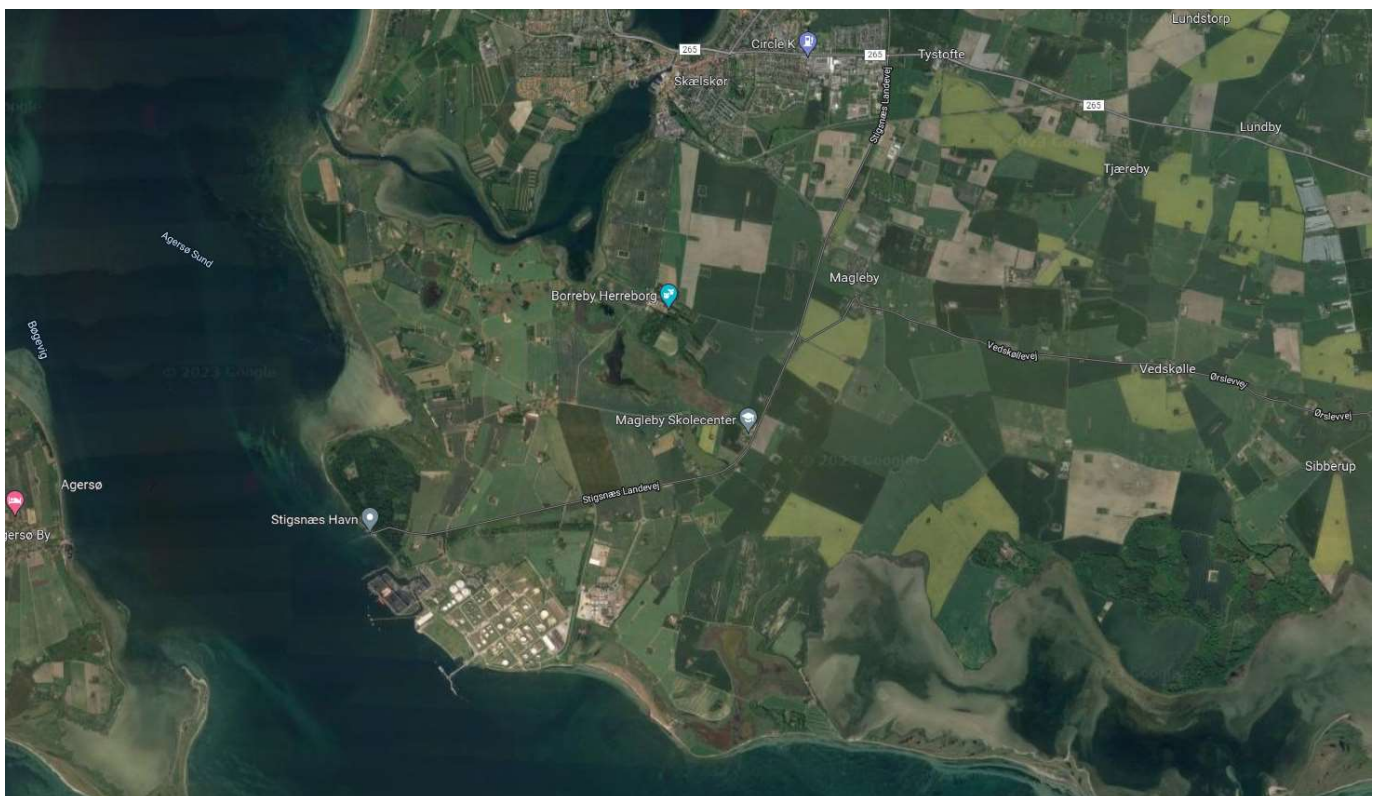
Havnen ved Stignæs ligger ved Agersø Sund, der har ret stor vanddybde. Havnen ved Stignæsværket er derfor med sine 18 meters dybgang den havn på Sjælland, der kan anløbes af de største skibe.

Den har derfor i mange år været anvendt af Ørsted som transithavn for store mængder kul fra udlandet, der blev videredistribueret til de kulkraftværker der havde mere lavbundede havne.

I forbindelse med energikrisen på grund af Ukrainekrigen, anvendes havnen nu igen til at videredistribuere kul med mindre skibe til nordeuropæiske havne med lavere dybgang.

Ørsted har flere gange forsøgt at sælge havnen, men uden held²³. Udfordringen er bl.a., at de store mængder der historisk har været landet i Stignæs, enten har været i transit, eller er blevet afbrændt på stedet af Stignæsværket. Der er derfor ingen nævneværdig infrastruktur på land.

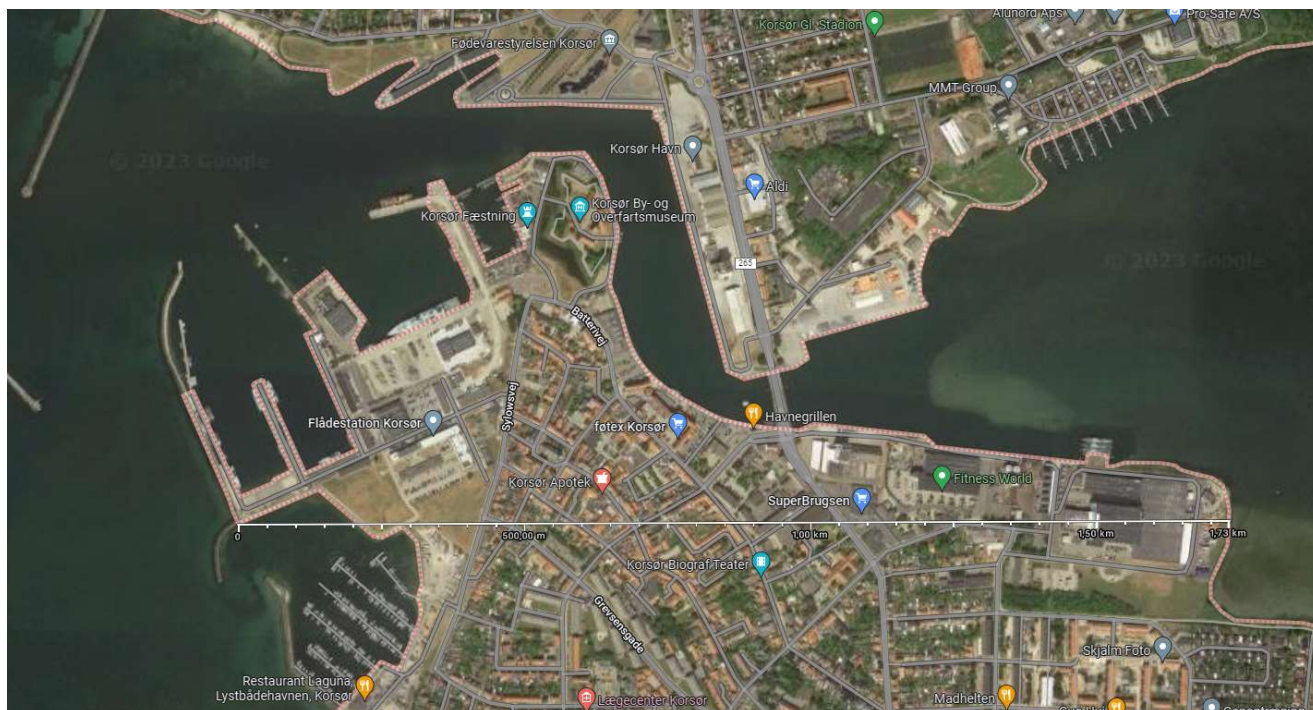
Det er derfor ikke relevant på kort sigt at forestille sig virksomhederne på Prøvestenen kan etablere sig ved Stignæs, men på lang sigt, og i kombination med massive investeringer i udbygning af områdets infrastruktur, kan havnen ved Stignæs blive relevant.



²³ <https://www.tv2east.dk/slagelse/danmarks-dybeste-industrihavn-saettes-igen-til-salg>

Korsør

Flåden optager i dag et stort areal i Korsør Havn, og der er ikke større ledige områder i erhvervshavnen. Det vurderes derfor mindre realistisk at finde arealer i Korsør til virksomhederne på Prøvestenen.



Kalundborg

I forbindelse med flytningen af containerterminalen i Nordhavnen til det nyopfyldte område nord for den nye krydstogtterminal, har APM Terminals valgt at flytte deres del af containertrafikken til et nyetableret område i yderkanten af Kalundborg Havn.



Hvis det kan lade sig gøre at gentage dette projekt, ville der kunne etableres et område på f.eks. 180.000 m², som ville ligge langt fra anden bebyggelse og med en god dybgang ved kajen.

Vi har dog i dette projekt kun antaget at virksomheden Zurface ville flytte hertil, da de i forvejen modtager materialer i container via APM Terminals. De råder i dag kun over 29.000 m², men behøver ikke ligge helt ud til kajkanten. Vi har derfor antaget at det ville kunne lade sig gøre at finde et areal til dem længere inde i havnen.

Hundested

På grund af den forholdsvis lave dybgang (8 m), har vi ikke antaget at det ville være relevant for nogen af virksomhederne på Prøvestenen at flytte hertil.



Kyndby

Havnen i Kyndby fungerede tidligere som kulhavn for Kyndbyværket, men i dag er den sidste blok konverteret til olie. I dag fungerer værket som Sjællands nød- og spidsbelastningskraftværk. Det betyder, at Kyndbyværket ikke normalt er i drift, men kan starte inden for få minutter, hvis der opstår driftsforstyrrelser på højspændingsnettet eller problemer på andre kraftværker. Som det eneste kraftværk på Sjælland kan Kyndbyværket starte elproduktion fra et fuldstændig spændingsløst elnet og dermed sikre, at andre kraftværker kan starte.

Af hensyn til elforsyningsikkerheden i Danmark har de danske myndigheder beordret Ørsted til at genetablere driften af Kyndbyværkets blok 21, som allerede var konserveret, frem til 30. juni 2024.²⁴

Der har tidligere været forsøg med at bruge havnen til indskibning af gødningsprodukter, men dette afstedkom en lang række klager fra sommerhusejere i området. På samme måde som med Stignæsværket, har Kyndbyhavnen kun været brugt til indskibning af kul der blev forbrændt på stedet, og derfor er der ikke en infrastruktur i baglandet der egner sig til tung lastbiltrafik.

Dette, kombineret med den forholdsvist lave dybgang i Isefjorden, gør at området ikke vil være egnet til virksomhederne fra Prøvestenen.



²⁴ https://orsted.dk/vores-groenne-loesninger/bioenergi/vores-kraftvarmevaerker?gclid=EAlalQobChMlp7eN0KbT_AIVw4xoCR3mpQbtEAAAYASAAEgK-JvD_BwE

Frederiksværk

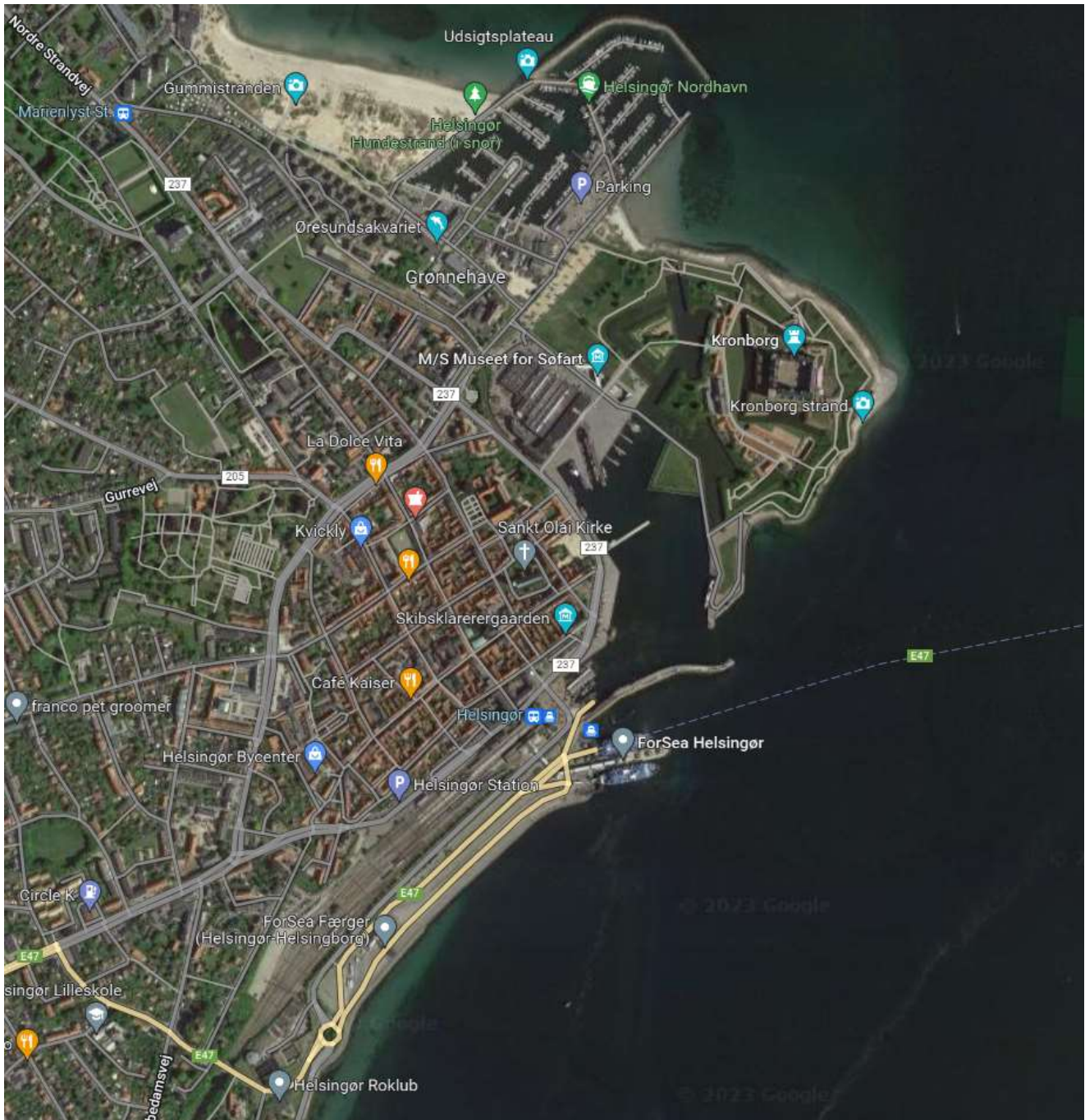
Frederiksværk Havn huser fortsat et stålvalseværk, som pga. Ukraine-krisen var lukningstruet. Den tidligere ejer, den russiske oligark Vladimir Lisin, har dog nu solgt værket til et belgisk selskab.

Samlet vurderes det derfor, at der hverken er arealer, eller tilstrækkelig dybgang, til at området er relevant for virksomhederne på Prøvestenen.



Helsingør

Helsingør har, udover jernbaneterrænet ved færgeterminalen, ikke nogen erhvervsarealer i forbindelse med havnen, og er derfor ikke relevant for virksomhederne på Prøvestenen.



**PERSPEKTIV PÅ AREALBEHOVET FOR ET
KOMMENDE METRO KONTROL- OG
VEDLIGEHOLDELSESCENTER (KVC)**





Til Transportministeriet
Ved Chefkonsulent Anders Petersen
trm@trm.dk og arp@tem.dk

Høringssvar ang. høring over strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

Bispebjerg Lokaludvalg takker for muligheden for at kommentere denne høring. Vi vil kommentere to forhold, - Østlig Ringvej og metroens påtænkte forløb.

Østlig Ringvej

Østlig Ringvej påtænkes at blive en 11 kilometer lang vej tunnel uden om København. Den skal forbinde Helsingørmotorvejen i nord med Øresundsmotorvejen i syd, så der skabes en ny østlig ringvej, som skal forbedre fremkommeligheden i hovedstadsområdet og lede trafik uden om det centrale København. Næsten hele Ringvejen kommer til at ligge i en tunnel, og det meste af tunnelen forløber under vand. På mange måder er forslaget glimrende og giver god mening.

Det eneste sted vejforbindelsen kommer i nærheden af tæt beboet område er ved vejforløbets tilslutning ved Ryparken (se billedet nedenfor).

Her er Helsingørmotorvejens forløb allerede en enorm belastning for lokalområdet. Der passerer aktuelt cirka 85 000 biler i døgnet, hvilket medfører en ulidelig byrde både fordi anlægget fylder enormt, skærer et lille lokalområde over, og støjer og sviner.



I myldretiden er trafikstøjen her trods støjværn så intens, at det ikke er muligt at føre en samtale på gaden.

Når Østlig Ringvej engang er anlagt, påregnes trafikken her at stige med ca. ¼. - Og det er vel at mærke med den indbyggede forudsætning, at antallet af biler generelt ikke stiger. Af samme grund påregnes Østlig ringvej kun at blive tosporet i hver retning.

19. oktober 2022



Bispebjerg
LOKALUDVALG

Bispebjerg Lokaludvalg
Rentemestervej 76
2400 København NV

EAN-nummer
5798009800275

www.bispebjerglokaludvalg.dk

Man fristes til at kaldet det naivt at forudsætte, at trafikken ikke vil stige i fremtiden. En lige så rimelig prognose kunne være, at en tosporet Østlig Ringvej vil vise sig at være for lille allerede den dag man klipper den røde snor og åbner anlæget,- med mindre der indbygges en væsentlig brugerbetaling for brug af Østlig Ringvej. Alternativt bør Østlig Ringvej være tresporet. I alle tilfælde vil Østlig Ringvejs ekstra trafikmængde være yderligere en enorm miljømæssig udfordring for de tusind beboere, der bor tæt omkring udfletningen fra Helsingørmotorvejen.



Bispebjerg Lokaludvalg har derfor udarbejdet et skitseforslag til en overdækning af Motorvejen, hvor den passerer under Emdrupvej-broen. Forslaget kaldes "Den Grønne Port", og det handler om at lægge en let struktur som et låg over Helsingørmotorvejen cirka 150 meter på hver side af Emdrupvejbroen. Ovenfor ses en vision om, hvordan dette område også kunne komme til at se ud, hvis der "lægges låg" på motorvejen. Lige her løber motorvejen nemlig i en dyb slugt, hvilket inviterer til at lægge låg på. Overdækningen udformes til en slags park. Tegningen afbilder samme område som i forrige billede. Det ville knytte dette hårdt prøvede lokalområde sammen igen og skærme for støj og møg.

I forbindelse med udarbejdelsen af dette forslag har lokaludvalget over flere år gennemført en omfattende borgerinddragelsesproces, så vi kan trygt sige, at der er massiv og nærmest enstemmig opbakning i lokalområdet til dette forslag.

Helsingørmotorvejen er en statsvej, mens Emdrupvej og sidevejene er kommunale. En overdækning bør derfor finansieres som et joint venture mellem de to parter.

Af af miljøhensyn anmoder vi derfor herved om, at en overdækning af dette motorvejsstykke indbygges som en miljømæssig forudsætning for Østlig Ringvej. Det vil være endnu mere relevant, hvis Østlig Ringvej ender med at blive tresporet i hver retning.

Forslaget om en Metro

Bispebjerg Lokaludvalg takker endvidere for muligheden for at kommentere forslaget til Metrolinie M5.

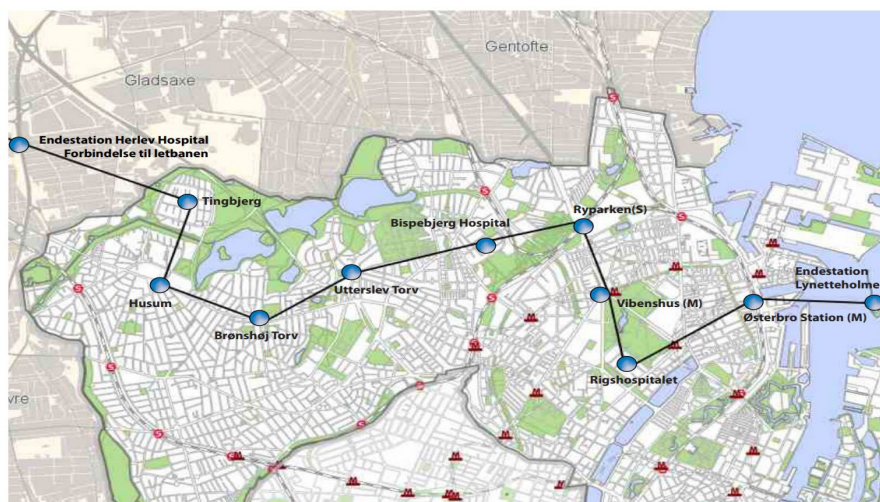
Der har været fremlagt forskellige scenarier til debat, men de handler alle om, at metronen fra Lynetteholm skal føres ud på Amager, hvor der allerede er to udmærkede Metrolinier. Begrundelsen herfor synes blandt andet at være, at der beskrives kapacitetsproblemer ved de eksisterende metroforløb på Amager.

Om det er økonomisk bæredygtigt at lægge mange Metrolinjer tæt på hinanden, er der formentlig regnet på. Men en eventuel fejludregning indebærer selvsagt en risiko for en enormt kostbar overkapacitet.

Vi finder det kritisabelt at lægge endnu en metrolinje i Indre By og på Amager, når store dele af byen totalt mangler metrodækning.

Selvfølgelig skal der være Metro til Lynetteholmen, hvis og når den engang er bygget. Men vi ærgrer os derfor over, at man ikke synes at have overvejet, om en anden linjeføring end Indre By/Amager ville give meget større mening for hovedstadsområdet.

I stedet foreslår vi, at metronen videreføres i et forløb, som vi kalder Hospitalslinjen. Vi foreslår, at man løfter blikket og kigger på hele København.



Metroen foreslås at køre til Herlev med følgende forløb: Lynetteholmen - Østerbro Station – Rigs hospitalet – Vibenshus – Ryparken - Bispebjerg Hospital - Utterslev Torv - Brønshøj Torv – Husum - Tingbjerg – Herlev Hospital.

Der mangler metro til den nordvestlige kvadrant af København, og der mangler metro til byens hospitaler, som også er kæmpestore arbejdspladser. Især er forbindelserne til Bispebjerg Hospital under al kritik.

Der mangler også en fornuftig opkobling fra Københavns Metro til den nye letbane rundt om København.

Med denne foreslåede linjeføring er passagergrundlaget iorden. Bus 5A og 350 S har 90 000 daglige rejsende.

Linjeføringen vil skabe let forbindelse til hospitalerne for patienter og personale på tre hospitaler, løfte Tingbjerg ud af sin isolation, knytte Bispebjerg, Brønshøj og Husum bedre til resten af byen, og koble Metro til storbyens omegns letbane på Ring3.

Det skal "retfærdigvis" nævnes, at Bispebjerg og Brønshøj-Husum bydele i en ukendt fjern fremtid er idømt et dommedagsscenario med en plan om en letbane ad Frederikssundsvej (læs "discount metro").

Gennemførelse heraf vil dog være ødelæggende for Bispebjerg og Brønshøj-Husum Bydele, der efter en flereårig destruktiv byggeproces vil blive permanent skåret over af en letbane, som ikke levner plads til andet.

Desuden er den foreslåede letbanes zig-zag forløb efter Tingbjerg urealistisk, og der vil næppe være mange passagerer, der har behov for at bruge letbanen for at komme til Gladsaxe Trafikplads.

En metro koster det dobbelt af en letbane. Men en letbane lader sig ikke bygge i tætbymen uden at smadre byen og alt erhvervsliv undervejs.

Bispebjerg og Brønshøj-Husum bydele skal på metrokortet.

Vores borgerinddragelse herom har i nyere tid begrænset sig til et enkelt borgermøde med præsentation af forslaget, men forudgående har der været en foruroligende borgerinddragelse om letbaneprojektet.

Vi anmoder om, at dette forslag om en linjeføring af metroen, der tilgodeser hele hovedstadsområdet, kommer til at indgå i overvejelserne om en miljøvurdering af forslaget om metro.

Med venlig hilsen



Alex Heick

Formand for Bispebjerg Lokaludvalg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Cc: Mikkel Zwergius Christensen (mizw@trafikstyrelsen.dk)
Fra: Nanna Zangrando Vestergaard (nave@trafikstyrelsen.dk)
Titel: Trafikstyrelsens høringssvar til den strategiske miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm
Sendt: 20-01-2023 10:22

Kære Anders og TRM

Trafikstyrelsen har følgende høringssvar til SMV'en for Østhavnen:

Prøvestenen er udlagt til erhvervshavn. Det gængse princip i Danmark jf. Havneloven er, at havnearealer skal prioriteres anvendt til havneformål.

Erhvervshavnen Prøvestenen er i dag indrettet til håndtering af bulkgoods - særligt brændstoffer, råstoffer og byggematerialer. Den har således stor betydning for forsyningen af København og Hovedstadsområdet, herunder bl.a. ift. forsyning af flybrændstof til Københavns lufthavn, som transporteres via en rørledning fra Prøvestenen til Københavns Lufthavn. I gennemsnit transporteres ca. 3 mio. liter flybrændstof om dagen gennem rørledningen, hvilket er en fordel for lufthavnen, da brændstoflageret i lufthavnen har en begrænset kapacitet i forhold til de mængder der anvendes. Ud over flybrændstoffer til lufthavnen forsyner Prøvestenen også København og Hovedstadsområdet med motorbrændstoffer, sten, grus, belægningsmaterialer samt anvendes til genvinding af byggematerialer, som f.eks. håndtering af forurenede jord. En del af tankkapaciteten på vådbulk anvendes desuden som nationalt lager til brændstoffer.

Endvidere har Prøvestenen potentiale for at bidrage til den grønne omstilling i form af kapacitet til oplag af nye brændstoffer, samt oplag udskibning eller anvendelse af CO₂, da Prøvestenen er nabo til to større punktkilder til CO₂, Amagerværket og ARC, som begge har potentiale til fangst af CO₂.

Det forudsættes i SMV'en, at der byudvikles i Kløverparken samt etableres et CMC for metroen på Prøvestenen. Der er en konflikt mellem de muligheder der er for drift af virksomheder og havn på Prøvestenen og den udvikling der ønskes for Kløverparken og Prøvestenen i SMV'en. Flere virksomheder på Prøvestenen er risikovirksomheder med store oplag af brændstoffer mv., som kræver sikkerhedsafstand til anden anvendelse af arealer, og Prøvestenen er udlagt til virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Samtidig medfører driften af en havn som Prøvestenen en række miljøpåvirkninger – støj, støv og lugtgener, som ikke er ønskværdige i nærheden af fx boliger. Hvis Kløverparken skal anvendes til byudvikling og der skal placeres et metro CMC på selve Prøvestenen, vil det medføre en begrænsning for udnyttelsen af havnearealerne på Prøvestenen til havneformål.

I øvrigt bemærkes, at det ikke fremgår af SMV'en, at start og landing på et andet vandområde end det som bl.a. Trafikstyrelsen har givet tilladelse til, dels i kraft af den tekniske godkendelse af Københavns Vandflyveplads efter lov om luftfart, og dels i kraft af afgørelse om tilladelse til at anvende vandet i Københavns Havn som vandflyveplads, dvs. den i SMV'en omtalte landingszone, vil kræve fornyet sagsbehandling hos relevante myndigheder. Der gøres i den forbindelse opmærksom på, at vandflyvepladsen i København (og Aarhus) drives af selskabet Nordic Seaplanes Invest ApS/DHC6 Invest ApS, og at det derfor er dette selskab, som vil skulle have fornødne myndighedstilladelser til brug af et andet vandområde og ikke flyoperatøren, som beflyver pladsen (Zimex) eller selskabet Nordic Seaplanes (A/S), som bl.a. forestår billetsalget til flyvningerne mellem Københavns og Aarhus Vandflyveplads.

Venlig hilsen

Nanna Zangrando Vestergaard
Fuldmægtig
Plan og Klima

Trafikstyrelsen
Danish Civil Aviation and Railway Authority
Carsten Niebuhrs Gade 43
DK-1577 København V

Tlf.: +45 4178 0043

Tlf.: +45 7221 8800

nave@tbst.dk

www.tbst.dk



Arbejdsgruppen – Bevar os vel

Fredag den 20 januar 2023 sendt til trm@trm.dk og arp@trm.dk.

Høringssvar til den strategiske miljøvurdering (SMV) for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.

Status for etableringen af jorddepotet Lynetteholmen pr. januar 2023.

Perimeteren af fase 1 er ført op til havoverfladen og planen er at størstedelen af det gytje/bundslam, som ellers skulle være dumpet i Køge Bugt, nu skal opgraves og flyttes ind bag denne perimeter, subsidiært delvist skal deponeres i det eksisterende giftdepot på Refshaleøen.

Det forventes at By & Havn efterlever også vores svenske naboers ønske om kompenserende afgravninger for ikke bare den reducerede vandgennemstrømning, men i særdeleshed for den langt vigtigere saltgennemstrømning videre til Østersøen.

Denne saltgennemstrømning foregår i store dybder og derfor må kompensationsafgravningerne for at sikre uændret saltindstrømning foretages tæt på Kongedybet og derfor ved fjernelse af store dele af den hårde kalkbund på Middelgrunden/det urene område, en tidligere losseplads.

Anslået omkostning for denne kompensationsafgravning mellem en og to milliarder kroner, alt afhængig af det volumen der måtte blive nødvendigt at bortgrave og sandsynligvis skal deponeres på land. Et umiddelbart overslag kan i værste fald betyde afgravning af et samlet volumen på 10 mio. m³ eller omregnet til ca. 20 mio. tons tørstof.

Om det bliver den endelige løsning, at deponere denne store mængde havbundsmateriale på land, som man skulle gøre under Øresundsforbindelsen, betyder det et væsentligt indtægtstab på den ellers forventelige mængde overskudsjord, der skal deponeres under Lynetteholmens fase 1 og fase 2. Her oprindeligt 82 mio. tons, som nu allerede er nedsat med mængden af ikke dumpet gytje/bundslam og forventeligt således også denne store mængde havbund fra de kompenserende udgravninger. Der bliver ikke plads til meget af den overskudsjord, som økonomisk skulle bære ”jorddepotet” Lynetteholmen !

Hertil skal der yderligere tillægges udgifter til diverse afbødningsforanstaltninger med henblik på at begrænse størst muligt spild i forbindelse med flytningen af ovenstående gytje/bundslam til fase 1 og omtalte deponering i forbindelse med kompensationsafgravningerne.

Omfanget af disse omkostninger er vanskelige at vurdere fordi processer, mængder og udstrækning ikke er detaljeret beskrevet. Ligeledes bidrager farvandets komplekse natur og strømforhold til usikkerheden.

Situationen for en forsættelse af dette projekt syntes mere og mere umulig at gennemføre, både af økonomiske grunde, men også i et samfund hvor klimahensyn og bevarelse/genoprettelse af vores natur, såvel på land som under havoverfladen, kræver størst muligt fokus.

Vi foreslår derfor helt at stoppe Lynetteholmen i sin nuværende udgave og redde hvad reddes kan af de etablerede anlæg, hvor af perimeteren for fase 1 kan flyttes ud til Middelgrunden og danne en ny perimeter omkring den tidligere losseplads, så derfor følgende løsning:

Alternativt forslag til Lynetteholmen.

På sigt er det meningen at Lynetteholmen skal opfylde følgende væsentlige ønsker.

1. Modtage overskudsjord fra byggepladser i København.
2. Indgå i en kommende stormflodssikring i samarbejde med Københavns kommune.
3. Salg af byggeretter til investeringsfirmaer for bygning af boliger til 30.000 personer og 35.000 arbejdspladser.
4. Derudover er det på sigt ønskeligt at flytte renseanlægget Lynetten og at etablerer en transportforbindelse mellem København Nord og Kastrup Lufthavn.

Vi foreslår følgende alternative løsningsmodeller.

1. Som illustreret her for neden vil vi foreslå, at kommende overskudsjord, der ikke kan oparbejdes og herefter genbruges som erstatning for grus og sand, kan deponeres på Middelgrunden, som tidligere har været benyttet som losseplads for diverse bygge- og anlægsprojekter i København.
Denne tidligere losseplads på Middelgrunden har et areal på ca. 3.8 km² (altså større end Lynetteholmen) og grundet den lave vanddybde vil deponering på dette område ikke ændre meget på blokeringen af den samlede vandgennemstrømning i Øresund og slet ikke på saltvandsindstrømningen til Østersøen.
Dette område kan hurtigt opfyldes og i samme takt, som svarende til den altid værende byggeaktivitet i København.
2. Med en kraftig reduktion af arealet for Lynetteholmen vil den resterende del fortsat kunne udgøre en del af stormflodssikringen, naturligvis suppleret med en stor dokport i Kronløbet og en noget mindre i Lynetteløbet.
Et sådant nyt kreativt landområde vil med dets konkave kystdesign være tættere på en såkaldt ligevægtsorientering gældende for en badevenlig sandstrand.
Det skal præciseres, at betingelsen for en samlet stormflodssikring af København også er etablering af en dokport syd for København, evt. Sydhavnen.
3. Ved på lang sigt at flytte renseanlægget Lynetten til Middelgrunden vil denne flytning frigøre muligheden for en senere etablering af nye boliger og arbejdspladser på Refshaleøen..
I den mellemliggende tid vil området på det gamle skibsværft kunne anvendes som det også her er illustreret nedenfor.

Det er helt uomtvisteligt at der ikke også vil kunne findes egnede byggegrunde i flere af Københavns omegnskommuner.

4. Fordelen ved at flytte rensaanlægget til Middelgrunden vil klart være, at værkets udledning bliver flyttet længere ud i Øresund til store recipienter, ligesom dele af det eksisterende kloaknet ikke skal omlægges grundet ændret faldretning. Endelig, såfremt en østlig ringvej fortsat måtte være ønskelig, vil dennes foreslåede linjeføring med fordel kunne flyttes ud til Middelgrunden. Den her længere strækning vil økonomisk kunne kompenseres med mindre anlægsomkostninger på Middelgrundens lange areal med ringe vanddybde.

<h3 style="text-align: center;">Byen for borgere !</h3>  <p>– et samlende åndehul (gul markering) for storbyens eksotiske madsteder i pagt med ungdomsboliger og sted (rød markering), hvor også musikken kan udfolde sig og samtidig være tæt på storbyen.</p> <p>Der er også her plads til kreative grønne fritidsområder (blå markering) nær ved Margretheholms havn.</p> <p>Skal det fortsat kun være By&havn som skal bestemme, hvordan byen for borgerne skal udvikles til fremtiden ?</p>	 <p style="text-align: center;">EN REEL STORMFLODSTRØM AF KØBENHAVN OG BEVARELSE AF KONGEDYBEN</p> <p style="text-align: center;">Karte 05</p> <p style="text-align: center;">Vi henviser til vores tidligere og lignende forslag "Haveje"</p>
--	--

Med opstart af Lynetteholmen, men allerede under udvidelsen af Nordhavnen, er havmiljøets biodiversitet i Øresund behandlet, som var det under afvikling.

Siden Øresundsforbindelsen opstart i halvfemserne og frem til i dag 2023 er hensynet til bevarelse af biodiversiteten i Øresund desværre gået fra et højt niveau til i dag næsten ikke eksisterende - men kan vi være det bekendt ?

Da tidligere statsminister Lars Løkke og tidligere overborgmester Frank Jensen i sin tid fremlagde etableringen af jorddepotet også kaldt Lynetteholmen påstod de, at denne idé ikke kostede samfundet penge overhovedet.

Man påstod således, at vi frit kunne inddrage en del af vor alles ejendom, havbunden, hælde mere end 80 mio. tons jord ud over kajanten og således få skabt nye byggeretter til glæde for 30.000 borgere og 35.000 nye arbejdspladser - alt sammen ganske gratis, uagtet at det jo var byens borgere der indirekte selv skulle betale for at aflevere jorden ved kajen.

Men man nævnte ikke dengang, at det også var på bekostning af miljøet under havoverfladen – og som nu med usvigelig sikkerhed vil blive opkrævet denne meromkostning, om natur da overhovedet kan handles for penge, når den først er blevet ødelagt.

Den 23. marts 1991 underskrev Danmark og Sveriges regeringer en aftale om at bygge en fast transportforbindelse over Øresund, der forbinder storbyområderne København og Malmø.

En del af denne aftale var at etableringen af forbindelsen, hverken måtte medføre ændringer i vandudveksling til Østersøen eller i ilt- og saltforsyningen til Østersøen, altså den såkaldte ”nul”-løsning. Det var ikke eksempelvis 0,15 men skulle være 0.00%.

Under Lynetteholmens første fase er der ikke gjort nok for at beskytte vandmiljøet og forurenet gytje/bundslam blev dumpet i Køge Bugt og gravearbejdet blev end ikke forsøgt afskærmet med det resultat, at forurenede sedimenter er blevet ført videre enten mod nord/syd eller ind i Margretheholms havn.

Kun efter pressens bevågenhed blev der nødtørftigt udlagt flydespærre i Margretheholms havn, men først efter at skaden var sket.

Samlet omkostning til miljøforanstaltninger frem til i dag på langt under 0,1% af den tilsvarende afsatte anlægsudgift.

Under Øresundsforbindelsens bygning krævede et internationalt ekspertpanel entreprenørernes normale spild fra konstruktionsafgravninger og fra kompensationsafgravninger til havbund og vandsøjle nedbragt fra de sædvanligvis 25% til under 5% ved at udforme skærpede afbødningsstrategier med bl.a. overvågning af skyggepåvirkningen på ålegræs.

Samlet miljøomkostning på 12% af den samlede anlægsudgift eller svarende til ca. 2 milliarder kroner.

Faktuelt er beskyttelse af havmiljøet i denne periode og for to, i hydraulisk forstand, sammenlignelige anlægsprojekter, ændret fra ovennævnte 2 milliarder til næsten ingen ting, som der her pt. er brugt på Lynetteholmen.

Reference til artiklen om miljøhensyn til Øresundsforbindelsen.

[Minimizing Environmental Impacts of a Major Construction:](https://acrobat.adobe.com/link/review?uri=urn:aaid:scds:US:c2e34aeb-702c-3625-b113-5f67370907b2)

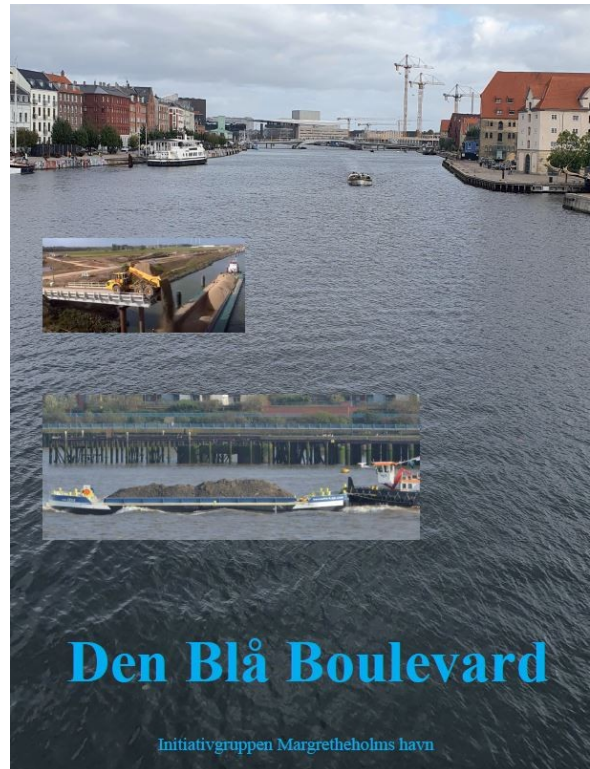
<https://acrobat.adobe.com/link/review?uri=urn:aaid:scds:US:c2e34aeb-702c-3625-b113-5f67370907b2>

Med reference til den omhandlende SMV-rapport i øvrigt skal vi her gøre opmærksom på også vores tidligere indsigelser.

Den strategiske miljøvurdering inderholder følgende plan:

- Byudviklingen i Østhavnen på Lynetteholm, Refshaleøen, Quintus og Kløverparken
- Etablering af Østlig Ringvej
- Etablering af en ny metrolinje
- Etablering af cykelinfrastruktur
- Etablering af supplerende vejanlæg

1. At beslutningen om at etablere afværgeforanstaltningen, nemlig omfartsvejen fra Prøvestenen videre over HOFOR og Margretheholms havn, gør vi fortsat opmærksom på at denne beslutning alene hviler på et manipuleret og urigtigt beregningsgrundlag, fremlagt i MKR-rapporten. Ingeniørfirmaet Rambøll A/S har her beregnet nogle vildledende CO₂ værdier på et manipuleret grundlag. Dette sandsynligvis med det formål at By & Havn med disse forkerte emissionsværdier kunne fravælge en kombineret brug af pramme til transport af jorden til Lynetteholmen.



Henvisning til vores notat
Den Blå Boulevard:

<https://margretheholmshavn.dk/wp-content/uploads/2022/12/Den-Blaa-Boulevard-revideret-april-2022-1-2.pdf>

2. At den nu etablerede omfartsvej allerede har påført og i særdeleshed også fremadrettet påfører Sejlklubben Lynetten store indtægtstab. Dette tillige med at brugen af Margretheholms havn i dagtimerne vil være stærkt reduceret. Havneområdet samlede biodiversitet er nu truet, dels fra det forurenede og sundhedsfarlige havvand kommende fra håndteringen af gytje/bundslam og dels ved den kraftige reduktion af havnens åbning ud mod Øresund og som vil resulterer i et iltsvind og bundvending med råddent bundvegetation til følge.

Samtlige påvirkninger i havnen er her anført i dette notat:

<https://margretheshavn.dk/wp-content/uploads/2022/11/Noter-til-aktionsgruppen.pdf>

3. At blokering af Kongedybet allerede under fase 1 vil betyde en reduktion af det iltholdige saltvand til Østersøen, men også medfører store påvirkninger af brugen af det resterende farvand i Kongedybet grundet en forstærket strøm og farefulde sejlads i et snævert farvand. Endelig vil den i SMV-rapporten foreslåede afværgeforanstaltning med hensyn til de kompenserende afgravninger, betyde endnu større mængder af miljøbelastende sedimentter udledt til vandsøjlen. Disse sedimentter vil af strømmen føres enten nord eller syd på alt efter dagens strømretning og stærkt påvirke havbund og de lokale kyster. Yderligere bekymre det os, at de af Københavns kommune bevilgede 400 millioner til etablering af badestrande på jorddepotets østside ikke er kystteknisk fagligt korrekt udformet, idet designet vil betyde øget udbredelse af råddent tang og flytning af det sand, som ikke naturligt kan blive tilført Lynetteholmens østlige perimeter.

Vi henviser til dette notat tidligere fremsendt til transportministeren.

<https://margretheshavn.dk/wp-content/uploads/2022/12/Lynetteholm-Optimeringsmuligheder-Endelig.pdf>

Håber at vores samlede høringssvar med tilføjelser til den her omhandlende SMV-rapport vil påvirke det videre arbejde i en miljørigtig positiv retning og ikke mindst bevare Margrethesholms havn sammen med de omkringliggende bebyggelser i et maritimt og rent miljø.

Margrethesholms havn, - en havn der har en bevaringsværdig kulturhistorie, bygget for egen håndkraft uden offentlige midler og med et håb om vi fortsat må forblive et åndehul for både havnens 1200 medlemmer og havnens omkringliggende naboer og arbejdspladser.

Med venlig hilsen

Klaus Schlichter

Arbejdsgruppen – Bevar Margrethesholms havn med 2.470 medlemmer.

Mail: klausschlichter@gmail.com

Mobile: 2711 4183

<https://www.facebook.com/groups/BevarMargrethesholmsHavn>

Erhvervsforeningen for Københavns Havn

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

18. januar 2023

Indsendt via mail til trm@trm.dk og arp@trm.dk.

Høring over strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.

På vegne Erhvervsforeningen i København, Cvr. 17774573 afgives hørings svar.

Erhvervsforeningen i Københavns Havn er en forening af grundejere og lejere i København med erhvervsaktiviteter på Prøvestenen og i Nordhavnen.

Erhvervsforeningen arbejder for at Prøvestenen bevares og udvikles som erhvervshavn. Erhvervsforeningen er ikke modstander af Lynetteholmen, udvidelsen af metronettet i København og heller ikke etableringen af den østlige metrolinje, M5. I det omfang arealer på Prøvestenen inddrages til metroprojektet, bør dette imidlertid ske med respekt for de nuværende og fremtidige erhvervsaktiviteter i området.

Prøvestenens fremtid har længe været til debat. Der pågår overvejelser om at inddrage dele af Prøvestenens areal til mange forskellige aktiviteter, samt idéer til brug for de omkringliggende arealer, der vil begrænse anvendelsen af havnen – herunder boligområder, metroværksted, arbejdsareal samt til-/frakørsel til Østlig Ringvej, rensningsanlæg, ja selv koncertareal.

Erhvervsforeningen anerkender flere af disse tanker som vigtige for Københavns fortsatte udvikling. Erhvervsforeningen vil dog samtidig advare mod at tro, at Prøvestenen blot er et arealmæssigt tag-selv-bord, som kan anvendes uden en pris. Den pris kan blive høj for samfundet, da Prøvestenen i dag indgår som et nødvendigt led i forsyningen af Københavns Lufthavn med flybrændstoffer, Hovedstaden med materialer og brændstoffer, samt CO2-opsamling, lagring, forarbejdning og udskibning.

Projektering af et kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen bør ikke fortages, før der foreligger en samlet plan for Prøvestenens fremtid. I det omfang planen indeholder hel eller delvis inddragelse af de nuværende erhvervsaktiviteter, skal alle aspekter heraf være belyst – herunder alternativer til den nuværende og væsentlige forsyning af København med brændstoffer, råstoffer og byggematerialer fra virksomhederne på Prøvestenen.

Erhvervsforeningen har via NIRAS udarbejdet en rapport, der belyser de erhvervs-, samfunds- og klimamæssige konsekvenser ved en hel eller delvis nedlukning af

Side 1 af 2

Erhvervsforeningen
for Københavns Havn

Mortang Advokater – Dornhuset – Folehavevej 1 – 2970 Hørsholm
Telefon 45766200 – mortang@mortang.dk – www.mortang.dk

Erhvervsforeningen for Københavns Havn

Prøvestenens "Tør-bulk" areal ("Betydningen af virksomhederne i tørbulkområdet på Prøvestenshavnen" / Rapporten er sammen med et fakta ark vedhæftet høringsvaret).

I det omfang, hvor der kan findes andre løsninger end inddragelse af erhvervsarealer på Prøvestenen, bør sådanne alternative placeringer afsøges. Fastholdes en placering på Prøvestenen, så bør en placering på det nuværende tomme areal syd for de nuværende havnearealer på Prøvestennem eller i kanalen mellem Amager og Prøvestenen (mod Kløvermarken) overvejes, hvor den vil være til mindst mulig gene for de erhvervsmæssige aktiviteter.

Der er åbenlyst nationale interesser i Prøvestenen. Erhvervsforeningen vil gøre opmærksom på, at et flertal i Folketinget for nylig har indgået en politisk aftale om planloven, hvorved erhvervshavne skal beskyttes bedre gennem en udpegning af nationale interesser. Selv om administrationsgrundlaget for denne udpegning endnu ikke er på plads, vil store dele af aktiviteterne på Prøvestenen utvivlsomt blive omfattet. Dette forhold bør oplagt inddrages i den samlede plan. Desuden er Prøvestenen i Fingerplanen udlagt til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, og Københavns Kommune har vurderet, at det ikke er praktisk muligt at finde alternativ placering til de nuværende aktiviteter på Prøvestenen.

Erhvervsforeningen er enig i disse vurderinger.

Erhvervsforeningen er således overordnet positiv overfor metroprojektet, men projekteringen skal ske under inddragelse af ovennævnte hensyn.

Med venlig hilsen
Formand for Erhvervsforeningen i Københavns Havn



Kim Fynbo Nielsen

Bilag:

- Betydningen af virksomhederne i tørbulkområdet på Prøvestenshavnen (NIRAS)
- Faktaark Prøvestenen

Side 2 af 2

Erhvervsforeningen
for Københavns Havn

Mortang Advokater – Dornhuset – Folehavevej 1 – 2970 Hørsholm

Telefon 45766200 – mortang@mortang.dk – www.mortang.dk



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

18. januar 2023

Indsendt via mail til trm@trm.dk og arp@trm.dk.

Høring over strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.

På vegne af Dansk Natursten A/S, Cvr. nr. 19883442, B-Vej 6, 2300 København S afgives høringsvar.

Dansk Natursten A/S er leverandør til store dele af byggeindustrien med kerneområder indenfor granit og sømaterialer til beton- og asfaltindustrien, jernbaneskærver til jernbaner samt kystsikringssten til danske kyster. Virksomheden håndterer ca. 1,1 mio. tons råstoffer fra Prøvestenen til projekter i Storkøbenhavn – bl.a. anlægsprojekter som Lynetteholmen, Metro, Letbanen etc. Prøvestenen er således et meget væsentligt omdrejningspunkt for virksomhedens aktiviteter.

Dansk Natursten A/S er som resten af råstofbranchen, der er samlet under brancheforeningen Danske Råstoffer, positiv overfor projekterne og i øvrigt også overfor projekterne i Infrastrukturplan 2035. Dansk Natursten A/S er dog nødt til at påpege at politikerne fuldstændig har glemt at sikre forsyningen af råstoffer i den forbindelse. Hvis ex. placeringen af Metro klargøringscenteret fastholdes vil det betyde at leverancen af råstoffer til alle projekter i hovedstadsområdet vil umuliggøres fra Prøvestenen eller andre pladser indenfor en rimelig afstand af Hovedstaden. Samtidig vil Dansk Natursten A/S gøre opmærksom på, at levering af råstoffer med skib over de næste år vil stige voldsomt som følge af, at forekomsterne på land rundt om København snart er tømt. Derfor bør placeringen ændres, så Prøvestenen som indgang til hovedstadsområdet kan fastholdes.

Dansk Natursten er en del af Erhvervsforeningen i Københavns Havn, der har afgivet vedhæftede høringsvar, som Dansk Natursten A/S fuldt ud kan tilslutte sig.

Med venlig hilsen
Dansk Natursten A/S

Kim Fynbo Nielsen
Salgsdirektør

Side 1 af 1



Høringsvar SMV Lynetteholm

Østerbro Lokaludvalg hilser velkommen, at der er lavet en samlet strategisk miljøvurdering (SMV), som belyser samspilseffekter og giver mulighed for en samlet debat om hele projektet. Dog savner vi en række forhold, som ikke er belyst i SMV'en:

- Færdiggørelse af stormflodssikring med porte mv. og evt. alternative former for sikring.
- Miljøpåvirkningen af befolkningsstigningen i hovedstadsregionen i 0-alternativet.
- Netto-påvirkning af grønne arealer og natur i 0-akternativet i hovedstadsregionen som resultat af at 80% af befolkningsvæksten forventes bosat i nybyggeri udenfor Frederiksberg og København
- De forventede netto-omkostninger til Stormflodssikring i 0-alternativet

Lokaludvalget forholder sig i dette høringssvar til SMV'ens delelementer, men vi vil påpege, at vi opfatter det som dybt kritisabelt, at man fra politisk hold har igangsat et så omfattende projekt uden, at der forelå tilstrækkelige vurderinger af projektets klima og miljøpåvirkninger. Den foreliggende SMV burde have dækket flere forskellige løsningsscenarier for stormflodssikring – og den burde naturligvis have været en del af det politiske beslutningsgrundlag forud for anlægsloven.

Nedenfor gennemgås lokaludvalgets kommentarer til SMV'ens delelementer.

Lynetteholm

I denne kontekst opfatter vi Lynetteholm som sidste etape i bebyggelsen af Østhavnen.

Lokaludvalget anser projektet som meget langsigtet ift. erhvervs- og boligbyggeri inkl. lokal infrastruktur, hvilket først tager sin begyndelse efter stormflodssikringen, jorddeponering og byggeriet på Refshaleøen

20. januar 2023

Sagsnummer
2021-0011710

Dokumentnummer
2021-0011710-8

Sekretariatet for Østerbro
Lokaludvalg
Svendborggade 5, 4. sal
2100 København Ø

EAN-nummer
5798009800497

og sydpå. Altså 2050+. Vi anbefaler derfor at VVM-undersøgelsen planlægges med en meget høj grad af agilitet, idet der må tages højde for radikale ændringer i bolig- og byggeformer, teknologiske landvindinger, miljøhensyn, trafikformer og -ønsker mv.

Men allerede i 2023 åbenbares en meget stor indsø, som vi ikke anbefaler skal ligge ubenyttet hen. Derfor bør forskellige midlertidige anvendelsesmuligheder analyseres. Fx som energiø koblet til vindmøllenettet, hvor vand pumpes ud, når der er overskudsproduktion af el og omvendt ledes gennem turbiner, som producerer grøn el og dermed erstatter sort energi i vindstille perioder. Søen kan også anvendes til havbrug samt af børn og unge som beskyttet sejlområde. Der skal selvfølgelig etableres sikkerhedszone ift. opfyldningen.

Vi anbefaler fortsat analyser af, hvordan det samlede projekt bedst ender som et nuludledningsprojekt over for miljøet i og omkring Øresund. Desuden anbefales det, at det undersøges, hvordan man bedst muligt kan sikre mindst mulig gene for københavnere ifm. jordkørsel, fx i form af tvangsruiter.

Stormflodssikring

Lokaludvalget hilser velkomment, at Lynetteholms bidrag til sikringen er ved at være på plads, og vi anbefaler alle direkte involverede myndigheder at fremme processen med etablering af diger og dokporte som værn mod stormfloder såvel fra syd som fra nord. Vi undrer os dog over, at det ikke er undersøgt, hvordan stormflodssikringen færdiggøres fx med dokporte. Dette bør undersøges af hensyn til havbunden og eventuelle konsekvenser af forurening med tungmetaller.

Østlig Ringvej (ØR)

Trafiktal viser, at Østerbro vil få +10% mere trafik uden en ØR. Alligevel fastholder vi forventningen om, at trafikallene - i hvert fald for udvalgte strækninger - er for optimistiske, og ønsker dem mere grundigt undersøgt i kommende VVM.

Vi frygter, at der på hele Østerbro fortsat vil være en del gennemkørende trafik og sivetrafik. Vi forventer, at de trafikale problemer især opstår efter 2050, når byggeri på Lynetteholm påbegyndes - og efter at Nordhavn og Refshaleøen er udbygget. Derfor ønsker vi, at VVM lægger vægt på trafikprognoser efter 2050 og på at analysere forskellige afbødeforanstaltninger, som kan tages i anvendelse, hvis nødvendigt. Det være sig: Trafikøer, betalingsringe, park and ride, samkørsel, forbudszoner, udbygning af andre ringveje osv. En anden og nok så væsentlig afbødeforanstaltning ifm. stigende trafiktal er overdækning af Helsingørsmotorvej, som derfor også ønskes analyseret.

Lokaludvalget har arbejdet med konkrete planer for trafikøer. Vi har afgivet hørings svar herom i forbindelse med Idéfasehøringen (oktober 2022), men tager det med her, da perspektiverne efter 2050 er kommet tydeligere frem for os på et møde med forvaltningen.

Metro

Vi har afgivet hørings svar ifm. Idéfasehøringen i oktober 2022. Lokaludvalget peger, i tråd med Nørrebro Lokaludvalg, på vigtigheden af en linjeføring med en metrostation ved Rigshospitalet og Stengade, der betjener indre Østerbro og Nørrebro. Desuden anbefales det at lægge vægt på tiltag, der vil mindske støj i anlægsfasen.

Lokal Infrastruktur

Østerbro Lokaludvalg tager ikke stilling til cykelinfrastrukturen og trafikplaner til og fra Østhavnen, da det ligger mange år ude i fremtiden og kun berører Østerbro i mindre grad.

Borgerinddragelse

Lokaludvalget har i forbindelse med høringsperioden afholdt to dialogaktiviteter for at indsamle input:

1. Borgermøde 15. november 2022.

På mødet blev projektet og den strategiske miljøvurdering præsenteret af bl.a. By og Havn. På mødet var der særlig interesse og fokus på stormflodssikring (hvordan og hvor) samt Østlig Ringvej (særligt fokus på konsekvenser for Østerbro). Der blev der givet udtryk for en forundring over, at de samlede planer for Stormflodsikringen ikke er længere i proces. Der blev også spurgt til, om mere vejkapacitet ikke blot vil give en øget mængde trafik. Og om de planlagte to spor i hver retning ikke vil være underdimensioneret for at opnå den ønskede trafikale aflastning særligt af Indre By.

Ca. 50 lokale borgere deltog i mødet.

2. Undersøgelse i Østerbro Borgerpanel

936 borgere har deltaget i survey om SMV'en med primært fokus på den demokratiske proces og på bekymringer omkring SMV'ens temaer, snarere end fordelene ved Lynetteholmen. Særligt bemærker vi i resultatet af undersøgelsen, at bekymringer for klimaeffekter fylder meget for respondenterne. Desuden har der været en ekstra interesse i at besvare skemaet blandt respondenter, der bor i Nordhavnkvarteret. Det skal bemærkes, at dette er den anden survey omkring Lynetteholmprojektet, da der ligeledes blev kørt en undersøgelse i forbindelse med VMM-undersøgelsen i 2020.

Set i forhold til undersøgelsen fra 2020, viser resultatet fra 2022, at der er sket en stigning i respondenter, der føler, at de har indflydelse på både byudvikling generelt og på Lynetteholmprojektet.

Trods stigningen er der 4-5 gange så mange, som ikke mener de har nok indflydelse på udviklingen. De hyppigste kommentarer peger på holdninger imod Lynetteholmprojektet - herunder peger flere i kommentarerne på en utilstrækkelig borgerinddragelse. Mange finder da

også, at det samlede projekt er komplekst, hvilket nok også er årsagen til den noget lavere deltagelse (normalt svarer 2-3 gange så mange på borgerpanelundersøgelser) og overvægt af højt uddannede (80% har længere eller lang uddannelse).

Undersøgelsen peger på at Metroplanerne medfører mindst bekymringer, mens udviklingen af Lynetteholm giver størst bekymringer

Venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Allan Marouf', enclosed within a hand-drawn circular scribble.

Allan Marouf

Formand for Østerbro Lokaludvalg



Hvidovre Kommune, Hvidovrevej 278, 2650 Hvidovre

Transportministeriet

trm@trm.dk, arp@trm.dk

Hvidovre Kommune
Hvidovrevej 278
2650 Hvidovre

Kommunalbestyrelsen
Borgmester:
Anders Wolf Andresen

Telefon: 3639 3003

E-mail: borgmester@hvidovre.dk
www.hvidovre.dk

Sagsnr.: 22/24291
Doknr.: 242736/22

Dato: 20-01-2023

Rådhusets åbningstider:

Mandag-onsdag:	10:00-14.30
Torsdag:	13:00-17.30
Fredag:	10:00-13.30

Hvidovre Kommunes hørings svar om strategisk miljøvurdering af Østhavn og Lynetteholm

Hvidovre Kommunalbestyrelse har den 20. december 2022 behandlet Transportministeriets høring om Strategisk Miljøvurdering af Østhavn og Lynetteholm og fremsender på den baggrund følgende hørings svar.

Hvidovre Kommunalbestyrelse konstaterer indledningsvist, at miljøvurderingen kun redegør for de miljømæssige konsekvenser af mindre dele af de ændringer af de kystnære områder omkring hovedstaden, som allerede nu er besluttet eller aftalt politisk.

Den strategiske miljøvurdering fokuserer således på konsekvenserne af at gennemføre en plan om at etablere af boliger og arbejdspladser på Lynetteholm og Refshaleøen samt de tilhørende trafik anlæg i form af Østlig Ringvej, Metro linje M5 samt lokale sti- og vejforbindelser.

Planen er et godt eksempel på styrken i at samtænke etablering af boliger, erhverv og transport på et tidligt stadie af en byudvikling. Ikke kun for udviklingsområdet selv, men også for områdets betydning for – og sammenhæng med – de omgivende områder.

Med etablering af højklasset offentlig transport i form af metro sikrer planen, at det naturlige opland til både boliger og erhverv i Østhavn og Lynetteholm, der vil omfatte store dele af København og de nærliggende kommuner, tilbydes hurtig og effektiv pendling med offentlig transport.

Det er også en af de centrale årsager til, at den strategiske miljøvurdering viser positive miljøeffekter af planen efter etableringsfasen. Med andre ord anerkendes det, at den overordnede planlægning tager højde for at mindske pendling fordi boliger og arbejdspladser findes i samme geografiske område.

Planens konsekvenser for den fremtidige demografiske udvikling

Ifølge planen forventes etablering af det store antal boliger (66.000 beboere) og arbejdspladser (54.000) på Lynetteholm og Refshaleøen at begrænse den tilsvarende vækst i hovedparten af kommuner i den nordlige og østlige del af Sjælland.

Forudsætningerne for modellerne må betragtes som usikre og der bør derfor tillægges en vis margin. Konkret i forhold til Hvidovre er det ikke indlysende, at et øget antal arbejdspladser på Lynetteholm og Refshaleøen vil begrænse antallet af industriarbejdspladser på Avedøre Holme og arbejdspladser på Hvidovre Hospital, som det fremgår af beregningsforudsætningerne i den strategiske miljøvurdering. Tværtimod må en vækst i arbejdspladser i København inden for fagområder som service, handel, udvikling, forskning mv. forventes at føre til en øget efterspørgsel på produktionsarbejdspladser, som netop kan etableres på Avedøre Holme, ligesom et øget antal borgere i København vil medføre et øget behov for ansatte på de nærmeste hospitaler.

En så detaljeret modellering, som der er søgt gennemført i beregningsforudsætningerne for rapporten "Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavn", forudsætter derfor en mere nuanceret analyse end den her gennemførte jævnfør rapportens bilag 2.

På tilsvarende vis findes det ikke sandsynligt, at etablering af nye boliger på Lynetteholm og Refshaleøen vil føre til fraflytninger fra de fuldt udbyggede almene boliger i Hvidovre, som det fremgår af beregningsforudsætningerne. Det forventes derimod, at en direkte Metroforbindelse fra Lynetteholm til Ny Ellebjerg og Hvidovre Hospital vil sikre et fælles opland for både boliger og arbejdspladser.

Det er evident at et øget antal boliger i København overordnet set må forventes at føre til ændringer i den fremtidige bosætning, men beregningernes forudsætning om at "individer vælger en optimal bopæl, arbejdsplads og boligstørrelse hvert år" (jævnfør rapportens bilag 5), må nok forventes at være lige skarpskåret nok til analyser på bydelsniveau.

Planens konsekvenser for biltrafik omkring København

I planen forventes etablering af en østlig ringvej at flytte en væsentlig del af trafikken fra det nordlige Sjælland til lufthavnen og Øresundsbroen ud af det indre København.

Det frygtes dog, at en østlig ringvej tillige vil medføre, at trafik fra det nordlige Sjælland mod Køge og Roskilde også vil anvende Østlig Ringvej for at undgå Motorring 3, hvilket kan føre til yderligere trafikbelastning og deraf følgende støjgener på Amagermotorvejen og Kalvebodbroerne, som allerede nu er stærkt belastet og forårsager væsentlige støjgener i Hvidovre.

Hvidovre Kommune må derfor allerede nu understrege behovet for, at støjbegrænsning af eksisterende motorveje indgår direkte i anlæg af nye trafikforbindelser. Samtidig ønskes der indtænkning af flere funktioner så støjdæmpning og f.eks. etablering af solceller tænkes sammen.

Sammenhæng med den fælles stormflodssikring

Som nævnt fremgår det af planen og den strategiske miljøvurdering, at klimatilpasning og stormflodssikring ikke er omfattet.

Det er beklageligt – ikke mindst i lyset af, at der allerede er truffet en bred politisk aftale i Folketinget af 31. maj 2022 om at gennemføre en samlet stormflodssikring af hele København inklusiv Kalvebodbroerne, der må forventes at få væsentlig indflydelse på udformning og anvendelse af kystområderne omkring Lynetteholm og Refshaleøen – herunder og etablering af trafikanelæg som Metrolinje M5 og Østlig Ringvej.

Behov for sammenhængende vision og planlægning for hovedstadsområdet

Det er Hvidovre Kommunes opfattelse, at de kommende årtiers udvikling af kystzonen omkring hele hovedstaden – herunder byudvikling, infrastrukturanelæg og kystsikring – er af en så omfattende karakter, at der er behov for en sammenhængende planlægning.

Hvidovre Kommune skal derfor anbefale, at der snarest igangsættes et arbejde med en samlet vision og rammeplanlægning for den samlede kystlinje omkring vores hovedstad, hvor både stormflodssikring, by- og erhvervsudvikling, rekreative muligheder, adgang til havet, natur og havmiljø inddrages. Der skal i den sammenhæng refereres til det Visionsoplæg, som Hvidovre har fået udarbejdet sammen med København, Tårnby og Dragør og som er vedlagt høringsvaret.

Med venlig hilsen



Anders Wolf Andersen
Borgmester



Transportministeriet
Att. Anders Petersen (arp@mst.dk)

Landskab og Skov
J.nr. 2022 - 65773
Ref. sizi
Den 20. januar 2023

Miljøstyrelsens høringssvar til:

Strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm samt tillæg hertil

Transportministeriet har sendt en strategisk miljøvurdering af den politisk principaftale om en plan for byudvikling og infrastruktur til Københavns Østhavn, herunder Lynetteholm, i offentlig høring i perioden 22. august 2022 – 9. januar 2023. Den vurderede aftalte plan omfatter følgende:

- Byudviklingen i Østhavnen på Lynetteholm, Refshaleøen, Quintus og Kløverparken
- Etablering af Østlig Ringvej
- Etablering af en ny metrolinje
- Etablering af cykelinfrastruktur
- Etablering af supplerende vejanlæg

Denne strategiske miljøvurdering er suppleret af et tillæg til den udførte strategiske miljøvurdering af planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm. Tillægget er udarbejdet på baggrund de valgte metrolinjeføringer, som Københavns Kommune havde i idéfasehøring i perioden fra d. 5. september 2022 til d. 31. oktober 2022. Tillægget er sendt i høring i perioden 19. december 2022 – 22. januar 2023. Da tillægget skal ses i sammenhæng med den miljørapport, som blev sendt i offentlig høring d. 22. august 2022, er høringsfristen for denne også udskudt til d. 22. januar 2023.

Den politiske principaftale om planen for den samlede byudvikling og infrastruktur er endnu ikke udmøntet i en eller flere egentlige planer, omfattet af miljøvurderingslovens regler, men ved behandling af forslag til lov om anlæg af Lynetteholm blev det af parterne i principaftalen besluttet at gennemføre en strategisk miljøvurdering af den aftalte plan for byudvikling og infrastruktur efter de retningslinjer for vurdering, der følger af reglerne om strategisk miljøvurdering i lov om miljøvurdering, jf. lovbekendtgørelse nr. af 3. januar 2023 (miljøvurderingsloven).

Miljøstyrelsen er blevet hørt som berørt myndighed og har kommenteret den strategiske miljøvurdering og miljøvurderingen i tillægget samlet og på samme måde, som styrelsen kommenterer strategiske miljøvurderinger, der er udarbejdet efter miljøvurderingsloven.

Såfremt Transportministeriet har behov for uddybning af bemærkningerne, står Miljøstyrelsen til rådighed og henvendelse kan rettes til undertegnede.

Høringssvar fra Miljøstyrelsens enhed Erhverv

Støj vurderes som en af de væsentligste miljøudfordringer i forbindelse med de efterfølgende anlægsprojekter, og Miljøstyrelsen har i den sammenhæng følgende kommentarer:

Bygge- og anlægsstøj

Der synes at mangle en vurdering af, hvilke dele af de efterfølgende bygge- og anlægsprojekter, der ikke vil kunne reguleres efter den kommunale forskrift og dermed heller ikke kan dispenseres efter forskriften. Miljøstyrelsen henviser her til miljøaktivitetsbekendtgørelsen og den tilhørende vejledning, hvoraf det netop fremgår, at længerevarende bygge- og anlægsprojekter ikke er omfattet af miljøaktivitetsbekendtgørelsen. Hvorvidt der vil være tale om et længerevarende eller midlertidigt anlægsprojekt afhænger af en konkret vurdering, men projekter uden for bekendtgørelsens rækkevidde skal reguleres efter § 42 i miljøbeskyttelsesloven. Her vil kommunen skulle fastsætte særskilte støj og driftsvilkår. Det bør fremgå af materialet, hvis der vurderes at være længerevarende bygge- og anlægsaktiviteter og hvor forskrifter ikke rækker.

Metrostøj i driftsfasen

Der gøres opmærksom på, at Miljøstyrelsens Orientering fra 1997 om lavfrekvent støj ikke er rettet mod metrolinjer i drift, men derimod stationære støjkluder på en virksomhed. Der er derfor heller ikke fra Miljøstyrelsens side fastsat specifikke vejledede grænseværdier for strukturlyd i bygninger over metrolinjer. Orientering fra 1997 giver derfor ikke nødvendigvis et retvisende billede af støjen fra metrotog i drift - herunder strukturbåren støj. Miljøstyrelsen foreslår desuden, at erfaringerne med støj i forbindelse med driften af metrocitring i København og letbanen i Odense inddrages, når nye metrolinjer miljøvurderes efter miljøvurderingsloven, og linjerne skal etableres. Det gælder både de dele, der kører under jorden, og hvor metrolinjen kører over jorden. - herunder også i forbindelse med planlægning efter planloven, hvis der etableres boliger enten ovenpå metrolinjer eller langs linjerne.

Miljøstyrelsen gør i denne forbindelse også opmærksom på, at Miljøstyrelsen har igangsat et arbejde i 2022 og 2023, der skal se på mulige vejledende grænseværdier og metoder til dæmpning af strukturbåren støj fra f.eks. metro. Det anbefales, at der forud for arbejdet med miljøkonsekvensrapporten søges inspiration i dette arbejde, der pt. foregår i Miljøstyrelsen. Miljøstyrelsen fremsender gerne udkast til rapport, hvis det ønskes.

Høringssvar fra Miljøstyrelsens enhed Cirkulær Økonomi

Miljøstyrelsens enhed Cirkulær Økonomi (MST CØA) har forholdt sig til afsnit omhandlende ressourcer og affald og har følgende bemærkninger:

Vedr. deponeringskapacitet

Det fremgår på side 34, at der er mangel på deponeringskapacitet grundet mange byggeprojekter. Eftersom deponeringskapacitet formodes at være et område, der hører under Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets ressort, har MST CØA ikke kommenteret det yderligere, da de regler som MST CØA vejleder om ikke er påvirket af problemstillingen.

Bygge- og anlægsaffald

På side 192 står der, at bygge- og anlægsaffald vil skulle håndteres efter affaldsreglerne. I den forbindelse skal affaldshierarkiet overholdes og materialer indeholdende farlige stoffer skal frasorteres og behandles separat. Det fremgår imidlertid ikke, hvor man regner med at køre de enkelte affaldsfraktioner hen. Dette bør uddybes, hvis det er muligt. Det bør også uddybes i de miljørapporter, der bliver lavet af de efterfølgende projekter.

Overskudsjord og tunnelmuck

På side 195 står der, at overskudsjord og tunnel-muck fra etablering af metroen vil blive indregnet som en del af Lynetteholmen. Imidlertid står der også, at man tilsætter flere stoffer til tunnel-mucken under borearbejdet. Det bør om muligt uddybes hvad disse tilsætningsstoffer kan være samt hvorvidt 1) det kan anbringes på Lynetteholmen indeholdende disse stoffer og 2) hvad man gør med dem, hvis Lynetteholmen ikke kan modtage det, og tunnel-mucken ikke kan nyttiggøres. Alternativt bør det uddybes i de miljørapporter, som udarbejdes af de efterfølgende projekter.

Boremudder

Der står på side 223, at der skal bortskaffes og placeres en betragtelig mængde boremudder. Det fremgår, at det vil blive nyttiggjort og placeret på Lynetteholmen, men det afhænger af forureningsgrad og materialets vandindhold. Det bør uddybes, hvad man har tænkt sig at gøre med det, såfremt det ikke kan placeres på Lynetteholmen. Dette kan også være relevant i de miljørapporter, der bliver lavet af de efterfølgende projekter.

Øvrige bemærkninger

Der henvises i rapporten til, at forurenede jord kan håndteres efter jordflytningsbekendtgørelsen. Her skal man være opmærksom på, at jordforureningslovens § 8 også kan komme i spil. Ligeledes kan Miljøstyrelsens regler komme i spil, hvis der mellemdeponeres opgravet jord såsom f.eks. miljøgodkendelser eller miljøbeskyttelseslovens § 19. Dette er blot til orientering ved efterfølgende miljørapporter der er mere præcise.

I forbindelse med ringvejen og metroen står der, at der skal laves en aftale med kommunen omkring at efterlade forurenede jord under byggerierne. Dette vil formodentlig kræve en tilladelse fra kommunen efter jordforureningslovens § 8, såfremt forureningerne er omfattet af reglerne om offentlig indsats. Dette bør præciseres i efterfølgende miljørapporter for de konkrete projekter.

Høringsvar fra Miljøstyrelsens enhed Hav- og Vandmiljø

Det retlige grundlag for enhedens gennemgang og bemærkninger

Det følger af miljøvurderingslovens § 12, jf. bilag 4, at miljøvurdering af en plan bl.a. skal redegøre for:

- forbindelser med andre relevante planer og programmer,
- relevante aspekter af den nuværende miljøstatus og dens sandsynlige udvikling, hvis planen eller programmet ikke gennemføres
- miljøforholdene i områder, der kan blive væsentligt berørt
- de miljøbeskyttelsesmål, der er fastlagt på internationale plan, fælleskabsplan eller medlemsstatsplan, og som er relevante for planen eller programmet, og hvordan der under udarbejdelsen af planen er taget hensyn til disse mål og andre miljøhensyn.

Enhedens gennemgang af og bemærkninger til den strategiske miljøvurdering for den aftalte plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen (Lynetteholm) er sket med henblik på at afklare, om miljøvurderingen omfatter beskrivelser og vurderinger af sandsynlige påvirkninger af målsatte vandforekomster og havområder og i fortsættelse heraf de nødvendige og bindende vurderinger af planens overensstemmelse med gældende vandplanlægning og havstrategi.

Gældende vandplanlægning er fastlagt efter lov om vandplanlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017, (lov om vandplanlægning) i bekendtgørelse nr. 448 af 11. april 2019 om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster (miljømålsbekendtgørelsen) og bekendtgørelse nr. 449 af 11. april 2019 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter (indsatsbekendtgørelsen).

Indsatsbekendtgørelsen § 8 gennemfører forbuddet mod forringelse af de målsatte vandforekomsters tilstand og mulighed for at opnå og/eller fastholde forekomsternes miljømål i EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger (vandrammedirektivet).

Gældende havstrategi består af:

- Danmarks Havstrategi II, 1. del, 2019: Miljømål, basisanalyse, samfundsøkonomisk analyse
- Danmarks Havstrategi II, 2. del, 2020: Overvågning
- Danmarks Havstrategi I, 3. del, 2019: Indsatsprogram

Havstrategien er fastlagt efter lov om havstrategi, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 25. november 2019 som ændret ved lov nr. 900 af 21. juni 2022, (lov om havstrategi). Det fremgår af § 18 i lov om havstrategi, at ”Statslige, regionale og kommunale myndigheder er ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen bundet af de miljømål og indsatsprogrammer, der fastsættes efter §§ 12 og 13. ”

Enhedens generelle bemærkninger

Den strategiske miljøvurdering af planens overensstemmelse med forbuddet mod forringelse af vandforekomster, omfattet af vandplanlægningen, er i en række sammenhænge mangelfuld, og det er således ikke muligt at vurdere, om planen er i overensstemmelse med vandplanlægningen.

Miljøvurderingen skal omfatte en vurdering af planens mulige påvirkning af *målsatte vandløbsvandområder*. Miljøvurderingen indeholder ingen redegørelse for hvilke målsatte vandløbsvandområder, der kan forventes påvirket, disse vandområders nuværende tilstand samt hvordan, vandområderne forventes påvirket, herunder hvilke kvalitetselementer som kan påvirkes. Der mangler derfor også redegørelse for vurderingen af de mulige påvirkningers konsekvenser for vandområdernes kemiske og økologiske tilstand, herunder om der er risiko for forringelse af vandområdernes tilstand og deres mulighed for at opnå og/eller fastholde vandområdernes miljømål. Er det vurderet, at planen ikke vil påvirke vandområder eller bestemte kvalitetselementer i vandområderne, skal dette også oplyses og begrundes.

Afgrænsning af målsatte vandløb og seneste tilstandsvurderinger kan ses på MiljøGIS for høring af vandområdeplaner 2021-2027:

<https://miljoegis.mim.dk/spatialmap?profile=vandrammedirektiv3hoering2021>

Miljøvurderingen skal omfatte en vurdering af planens mulige påvirkning af *målsatte søer*. Miljøvurderingen indeholder ingen redegørelse for hvilke målsatte søer, der kan forventes påvirket, søernes nuværende tilstand samt hvordan, søerne forventes påvirket, herunder hvilke kvalitetselementer som kan påvirkes. Der mangler derfor også redegørelse for vurderingen af de mulige påvirkningers konsekvenser for søernes kemiske og økologiske tilstand, herunder om der er risiko for forringelse af søernes tilstand og deres mulighed for at opnå og/eller fastholde deres miljømål. Er det vurderet, at planen ikke vil påvirke søer eller bestemte kvalitetselementer i søerne, skal dette også oplyses og begrundes.

Gældende afgrænsning og seneste tilstandsvurderinger for målsatte søer kan ses på MiljøGIS for høring af vandområdeplaner 2021-2027:

<https://miljoegis.mim.dk/spatialmap?profile=vandrammedirektiv3hoering2021>.

Miljøstyrelsen gør i den forbindelse opmærksom på, at der ligger målsatte søer tæt på de angivne linjeføringer for metroen (M5 vest og M5 øst), jf. figur 2.1.1.

Af miljøvurderingen fremgår følgende (på side 246): ”På grund af Østhavnens kystnære placering og byudvikling i området er grundvandsressourcen af begrænset betydning.” og ”Grundvandsressourcen er af begrænset kvalitet.”

Miljøvurderingen skal omfatte en vurdering af planens mulige påvirkning af målsatte grundvandsforekomster (uanset forekomsternes aktuelle tilstand). Miljøvurderingen indeholder imidlertid ingen redegørelse for hvilke målsatte grundvandsforekomster, der kan forventes påvirket, forekomsternes nuværende tilstand samt hvordan, forekomsternes forventes påvirket. Der mangler derfor også redegørelse for vurderingen af de mulige påvirkningers konsekvenser for forekomsternes kemiske og kvantitative tilstand, herunder om der er risiko for forringelse af forekomsternes tilstand og deres mulighed for at opnå og/eller fastholde deres miljømål. Er det vurderet, at planen ikke vil påvirke forekomsterne, skal dette også oplyses og begrundes.

Grundvandsforekomsterne afgrænsning og deres tilstand fremgår af udkast til vandområdeplaner 2021 – 2027 og dertilhørende MiljøGIS:

<https://miljoegis.mim.dk/spatialmap?profile=vandrammedirektiv3hoering2021>

Det bemærkes i denne sammenhæng, at der i miljøvurderingen er beskrivelser af aktiviteter, som kan påvirke grundvandsforekomster såsom grundvandssænkninger (herunder påvirkning af drikkevandsinteresser i Tårnby Kommune), nedsivninger, omfattende udstrømninger af grundvand, håndtering af jordforureninger osv.

Der er vejledning til gennemførelse af vurderingerne af, om påvirkninger af målsatte vandforekomster kan indebære forringelse i indsatsbekendtgørelsens § 8 og vejledning til indsatsbekendtgørelsen, se seneste udkast til ny vejledning til indsatsbekendtgørelsen:

<https://mim.dk/media/225714/udkast-vejledning-til-indsatsprogram-vp3.pdf>

Endvidere er det i flere tilfælde antaget i miljøvurderingen (siderne 225-236), at der kan meddeles tilladelse til at fravige forbuddet mod forringelse i vandplanlægningen, herunder sådan at berørte målsatte kystvandes tilstand for miljøfarlige forurenende stoffer (MFS) forringes yderligere. Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at mulighederne for at fravige beskyttelsen mod forringelse er meget begrænsede, herunder er det ikke muligt at fravige beskyttelsen mod yderligere forurening med MFS i vandområder, der er i ikke-god tilstand for disse MFS. Se miljømålsbekendtgørelsens § 4 og indsatsbekendtgørelsens § 8 og § 10.

Den strategiske miljøvurdering mangler vurderingen af planens overensstemmelse med den gældende havstrategi for det berørte havområde. Vurderingen skal omfatte hvilke konkrete havområder, der vil kunne blive direkte og indirekte påvirket af de planen, samt tilstanden for de konkrete havområder, og om påvirkningerne vil være i overensstemmelse med havstrategien.

I vurderingen af de potentielle påvirkninger på havstrategiens 11 deskriptorer skal der inkluderes en vurdering af, om planens potentielle miljøpåvirkning vil være til hinder for opnåelse af god miljøtilstand for de relevante deskriptorer. Denne vurdering kan for eksempel præsenteres vha. en tabel. Er det vurderet, at planen ikke vil påvirke en eller flere af de 11 deskriptorer i havområdet/erne, skal dette også oplyses og begrundes.

Der kan henvises til følgende links: <https://mst.dk/natur-vand/vandmiljoe/havet/havmiljoe/danmarks-havstrategi/> og <https://mim.dk/natur/hav/>

Tekstnære bemærkninger

Dokument	Side	Bemærkninger
Strategisk miljøvurdering august 2022	29	<p>Det er i rapporten beskrevet, at projektet rummer flere påvirkninger, som er vurderet til kun at være midlertidige under anlægsfasen. Miljøstyrelsen gør opmærksom på at tab af natur, som tabt havbund ved eks. anlæg af Østre Ringvej, kan være et permanent tab, da visse naturtyper ikke genetableres naturligt eller genetableres meget langsomt.</p> <p>At påvirkningerne er m midlertidige indebærer ikke i sig selv, at påvirkningerne ikke skal beskrives og vurderes – eller, at de ikke kan indebære en forringelse af vandforekomsternes mulighed for at opnå og/eller fastholde miljømål, se herom EU Domstolens dom i sagen C 525/20. Også de midlertidige påvirkninger skal beskrives, herunder skal ”midlertidighedens” sandsynlige varighed angives, og muligheden for forringelse af berørte vandforekomster skal vurderes.</p>
Strategisk miljøvurdering august 2022	32	<p>Nederste punkt på siden: " Mulige midlertidige væsentlige påvirkninger af vandkvalitet, bundvegetation, bundfauna og havbund fra etablering af Østlig Ringvej."</p> <p>Miljøstyrelsen savner her en entydig anvendelse af begreberne "mulige midlertidige væsentlige". Der skal redegøres for, om det vurderes, at påvirkningerne er midlertidige og/eller væsentlige.</p>
Strategisk miljøvurdering august 2022	209-240	<p>Generelt om manglende vurdering af påvirkning med miljøfarlige forurenende stoffer:</p> <p>I miljøvurderingen beskrives flere forhold som kan give anledning til påvirkning af målsatte vandforekomster, fsva. påvirkninger med miljøfarlige forurenende stoffer, herunder udledninger, udgravninger af havbundsmateriale, udsivning fra jorddepot, anvendelse af materialer og produkter, osv. Der mangler en nærmere beskrivelse og vurdering af hvilken betydning, dette kan have for vandforekomsternes tilstand for national specifikke stoffer (økologisk tilstand) og EU-prioriterede stoffer (kemisk tilstand) i de berørte vandområder.</p> <p>Det bemærkes at det ikke fremgår af miljøvurderingen hvilke stoffer, der er fundet overskridelser for i de berørte vandforekomster, og derved er dette ikke indgået og anvendt i beskrivelserne af påvirkningerne.</p> <p>Det bemærkes at der generelt bruges termer som 'ubetydelig påvirkning'. Det er nødvendigt, at dette præciseres, således at det fremgår, om denne ”ubetydelige</p>

		<p>virkning” kan indebære risiko for påvirkning og forringelse af berørte målsatte overfladevandes tilstand.</p> <p>På denne baggrund er det ikke muligt at vurdere planens overensstemmelse med vandplanlægningen fsva. påvirkning med miljøfarlige forurenende stoffer af målsatte overfladevande.</p>
<p>Strategisk miljøvurdering august 2022</p> <p>Bilag 2_N2000_Væsentlighedsvurdering_endelig version</p>	<p>209-240</p> <p>35-39</p>	<p>Der er i miljøvurderingen redegjort for samt foretaget en vurdering af den potentielle effekt af projektet på de biologiske kvalitetselementer, stoffer med nationaltspecifikke miljøkvalitetskrav samt miljøfarlige forurenende stoffer med EU fastsatte miljøkvalitetskrav for kystvande samt tilhørende territorial farvande (også kaldet 12-sømile områder) afgrænset i regi af lov om vandplanlægning. Miljøstyrelsen gør dog opmærksom på at der for kystvande også skal fremgå redegørelser og vurderinger af projektets potentielle påvirkninger på de understøttende fysisk-kemiske kvalitetselementer ilt og lysforhold</p>
<p>Strategisk miljøvurdering august 2022</p>	<p>209-256</p>	<p>Håndtering af tag- og overfladevand, vejvand, oppumpet grundvand og spildevand:</p> <p>Miljøstyrelsen bemærker, at håndteringen af tag- og overfladevand, vejvand, oppumpet grundvand og spildevand ikke er vurderet i forhold til påvirkning af de berørte vandforekomsters miljøtilstand. Med henblik på, at der skal foretages en tilstrækkelig redegørelse for påvirkningen af vandområder til, at miljømyndigheden kan vurdere om planen kan gennemføres i overensstemmelse med indsatsbekendtgørelsens § 8, efterspørges en nærmere beskrivelse af, hvordan håndteringen af ovenstående forhold forventes at påvirke de berørte vandforekomster. Herunder udledning til recipient, til renseanlæg, nedsvivning til grundvand mv.</p>
<p>Strategisk miljøvurdering august 2022</p>	<p>222</p>	<p>Det beskrives i rapporten, at Østlig Ringvej (Ø4 og Ø%) lægges ned som sænketunnel i havbunden. Det beskrives endvidere, at efter anlægsfasen vil havbunden som en del af projektet kunne genetableres på en sådan måde, at der ved den naturlige sedimenttransport i området sker en naturlig genetablering af de substrater og naturtyper, som karakteriserer området i dag.</p> <p>Miljøstyrelsen savner en redegørelse for, hvordan genetablering af naturtyper (inkl. biologiske elementer) vil kunne ske naturligt og inden for hvilken tidsramme, dette vurderes at ville kunne ske.</p>

Strategisk miljøvurdering august 2022	223	<p>Det vurderes i rapporten, at en sænketunnel vil kun påvirke hydrografien i området i driftsfasen og ikke i anlægsfasen.</p> <p>Miljøstyrelsen savner en redegørelse for hvordan, det planlægges at undgå påvirkning af hydrologi under anlægsfasen, når der forventes påvirkning under driftsfasen.</p>
Strategisk miljøvurdering august 2022 Bilag 2_N2000_ Væsentlighedsvurdering_ endelig version	224 31 og 37	<p>Det vurderes i rapporten og væsentlighedsvurderingen (fig. 4.2 og fig. 5.1), at der vil være et vist sediment spild og i den forbindelse tab af næringsstoffer til det marine miljø under anlægsfasen.</p> <p>Miljøstyrelsen savner en redegørelse for den samlede skønnede mængde af sediment spild og frigivelse af næringsstoffer i de berørte vandområder. Herunder skal det også vurderes, hvor længe (inkl. frekvens) de skønnede mængder potentielt påvirker vandområderne.</p>
Strategisk miljøvurdering august 2022	226	<p>I rapporten vurderes det, at anlægsarbejdet kan medføre kalkfaner i vandfasen, som vil brede sig flere kilometer væk fra anlægsarbejdet.</p> <p>Miljøstyrelsen savner en redegørelse for hvor lang tid, at kalk/sediment faner vurderes at forblive i vandfasen.</p>
Strategisk miljøvurdering august 2022	231	<p>Det vurderes i rapporten, at havbunden efter anlægsfasen vil reetableres uden nogen særlig indsats, og at evt. ålegræs er genetableret efter 25-30 år, og, at der således vil være ingen eller en ubetydelig virkning på havbunden og bundvegetationen.</p> <p>Miljøstyrelsen er ikke umiddelbart enig i, at et tab af ålegræsbevoksning - med en potentiel genetablering efter 25-40 år - kan vurderes som ubetydelig, ligesom der fortsat udestår en vurdering af, om tabet kan indebære en forringelse af tilstanden for kvalitetselementet i kystvandet.</p>
Strategisk miljøvurdering august 2022	233	<p>Det vurderes i rapporten at kun en aktivitet (gods- og containerterminalen), uden for planen, hvor der graves i havbunden vil kunne påvirke bundvegetationen midlertidigt. Det vurderes dog ikke, at der vil være tidsmæssig overlap mellem disse to aktiviteter, og at dermed heller ikke i praksis vil være en kumulativ virkning.</p> <p>Miljøstyrelsen savner en redegørelse for, hvor stor afstanden mellem to aktiviteter skal være, for at det kan vurderes, at der ikke vil være kumulative effekter. Dette bør opgøres både i fysisk afstand og tidsmæssig afstand. Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at ålegræs kan være påvirket af en aktivitet længe efter, aktiviteten er ophørt.</p>

Strategisk miljøvurdering august 2022	236	<p>Flytning af BIOFOS-anlægget:</p> <p>Miljøstyrelsen bemærker, at det på side 236, fremgår at BIOFOSS Lynetten muligvis skal flyttes, således at udledningen fra renseanlægget fremover vil ske til Køge Bugt. Miljøstyrelsen efterspørger en vurdering af, hvordan udledningen til Køge Bugt forventes at påvirke vandområdets tilstand</p>
Strategisk miljøvurdering august 2022	246	<p>Der fremgår følgende på side 246 om påvirkning fra byudviklingen:</p> <p><i>"I den kystnære del af byudviklingsområderne er grundvandsressourcen af begrænset kvalitet, ligesom ingen målsatte limniske overfladevandforekomster forventes påvirket i anlægsfasen. Øvrige grundvandsforekomster er omfattet af miljømålsætninger. Der forventes ingen eller en ubetydelig påvirkning af vand og grundvand."</i></p> <p>Miljøstyrelsen bemærker, at der mangler mere konkrete beskrivelser af hvordan, byudviklingen vil påvirke målsatte overfladevandsområder og grundvandsforekomster. Herunder hvordan den fremtidige håndtering af spildevand forventes at påvirke målsatte vandområder fsva. miljøfarlige forurenende stoffer og påvirkningen af vandindvinding til det nye byområde. Herunder både i anlægs- og driftsfasen.</p>

Venlig hilsen

Sif Zimmermann

Funktionsleder | Landskab & Skov

+45 21 99 57 45 | +45 21 99 57 45 | sizi@mst.dk

Miljøministeriet

Miljøstyrelsen | Tolderlundsvej 5 | 5000 Odense C | Tlf. +45 72 54 40 00 | mst@mst.dk | www.mst.dk



Transportministeriet
trm@trm.dk og arp@trm.dk

20. januar 2023
J.nr.: D22-737611

Høringsvar vedrørende strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur i Østhavnen, herunder Lynetteholm.

BIOFOS Lynettefællesskabet A/S (BIOFOS) har med interesse læst høringsmaterialet vedrørende den strategiske miljøvurdering for Østhavnen offentliggjort af Transportministeriet den 22. august 2022. BIOFOS er opmærksom på, at den strategiske miljøvurdering har til formål at afdække de miljømæssige konsekvenser af planens elementer. Samtidig er SMV'en en præsentation af en planlægning, som fysisk og økonomisk har stor indflydelse på BIOFOS' ejendom og aktiviteter. Vi kan derfor ikke undlade at kommentere på de planmæssige aspekter, selvom vores bemærkninger måske i mindre grad vedrører de miljømæssige konsekvenser.

BIOFOS har følgende bemærkninger til materialet:

Renseanlæg Lynetten og byudviklingen generelt

BIOFOS' Renseanlæg Lynetten påvirkes fra alle sider af den beskrevne forventede byudvikling. Renseanlægget påvirkes fra syd af byudvikling på Refshaleøen og fra nord/øst af byudviklingen på Lynetteholm. Østlig Ringvejs linjeføring skærer igennem renseanlæggets udløbsledning, en yderst central og vigtig del af vores anlæg, som fører det rensede spildevand til havet. Metro-udbygningen foreslås i et scenarie at gå tværs hen over vores matrikel. Desuden er der for cykeltrafikken skitseret et tracee tværs hen over vores matrikel.

Indledningsvist glæder vi os over, at det af materialet (Planen) eksplicit fremgår, at renseanlæggets flytning ikke er en forudsætning for Lynetteholm-projekterne, og at der i spørgsmålet om, hvorvidt renseanlægget skal flytte, er "tale om en beslutning, som i sidste ende træffes af ejerkredsen bag Biofos." Det er helt i overensstemmelse med BIOFOS' opfattelse, at det alene er vores ejerkreds, der kan træffe den beslutning.

Vi kan konstatere, at der planlægges flere projekter, som vil medføre store konsekvenser for renseanlægget, enten i form af indgriben på anvendelse af vores ejendom eller som omlægninger af BIOFOS' anlægsdele for at muliggøre de kommende anlægsprojekter - alle med store økonomiske konsekvenser for BIOFOS til følge. Såfremt planerne gennemføres ved hjælp af anlægslove og ekspropriationer, vil der være tale om beslutninger, der udhuler BIOFOS' selvbestemmelsesret hvad angår vores overvejelser om at forblive på ejendommen eller fraflytte.

Miljøvurderingen undersøger to scenarier for så vidt angår arealet, hvor renseanlægget i dag er placeret; et hvor renseanlægget forbliver på den nuværende lokation, og et andet hvor renseanlægget er flyttet, og hvor arealet derfor kan udnyttes til byudvikling. Forbliven henholdsvis flytning af renseanlægget indgår kun for så vidt angår dets betydning for byudviklingen, fremgår det. Desuden fremgår det, at der foretages en følsomhedsberegning med et spænd fra +/- 10 pct. for bebyggelsen. Det er uklart, om dette spænd skal rumme usikkerheden afledt af renseanlæggets mulige fraflytning. BIOFOS vurderer, at en eventuel forbliven af renseanlægget kan have en væsentlig større indvirkning på byudviklingen end -10 pct., idet beboelse kun kan placeres i en afstand, der er tilpasset renseanlæggets drift. Det er en væsentlig mangel ved materialet, at forudsætningerne for placeringen af de mange boligområder i forhold til renseanlægget og dets fortsatte drift ikke er beskrevet.

Østlig Ringvej

Om Østlig Ringvej fremgår det, at der arbejdes med to linjeføringer. For begge linjer gælder det, at de krydser renseanlæggets udløbsledning U1, som fører det rensede spildevand til udledning i Øresund, og desuden udløbsledningen (ejes af HOFOR Spildevand København A/S) fra Renseanlæg Damhusåen. Det fremgår da også af en enkelt sætning, at "Det skal undersøges i kommende miljøkonsekvensrapporter, hvorvidt der vil blive behov for at omlægge udløbsledninger og søge om fornyede tilladelser til udledning, herunder ændringer i opblandingszoner." (Miljøvurderingen s. 137). Da Østlig Ringvej påtænkes udført som sænketunnel, er det svært at forestille sig, hvordan ringvejen skal etableres uden at påvirke udløbsledningerne voldsomt. En eventuel omlægning af den 1 km lange ledning fra Renseanlæg Lynetten med tværsnit på 1,8 meter må nødvendigvis udføres med et renseanlæg i fuld funktion. En omlægning vil udgøre en betydelig udgift, og myndighedsbehandlingen forbundet med en eventuel fornyet udledningstilladelse er både omfattende, tidskrævende og forbundet med risici.

Vi gør opmærksom på, at renseanlæggene Lynetten og Damhusåen håndterer spildevand fra et opland med ca. 1,2 mio. indbyggere og mange virksomheder i hovedstadsområdet, og anlæggene varetager dermed en overordentlig vigtig samfundsmæssig funktion. Udløbsledningerne kan ikke omlægges uden videre, og vi opfordrer derfor til, at eventuelle omlægninger og afledte myndighedsgodkendelser tænkes ind i projektet så tidligt som muligt.

BIOFOS konstaterer desuden, at rampeanlæg for Ø3 vil påvirke BIOFOS' matrikel. BIOFOS må på det kraftigste tage afstand fra en planlægning, der må forstås som et indgreb af ekspropriativ karakter.

Metro

Om den kommende metrobetjening beskrives to alternative linjeføringer; M5 Vest og M5 Øst, hvoraf sidstnævnte er tilføjet på baggrund af et høringssvar til afgrænsningen af miljøvurderingen fra Københavns Kommune. BIOFOS konstaterer, at linjeføringen for M5 Øst går tværs ind over den sydøstlige del af BIOFOS' matrikel.

Vores vurdering er, at M5 Øst alt andet lige vil begrænse BIOFOS' muligheder for at disponere over vores areal, fx til fremtidige kapacitetsudvidelser, øget ressourceudvinding, overdækning af renseanlægget, mv. Teknisk set kan der måske findes løsninger, der kan muliggøre en krydsning, men det ændrer ikke ved, at der med M5 Øst vil være tale om et indgreb af ekspropriativ karakter. Det gælder uanset, om metroen bliver ført under jorden eller som højbane. På den baggrund og særligt, fordi det er muligt at lægge en linje uden om BIOFOS' matrikel (Metro M5 Vest), vil vi på det kraftigste opfordre til, at man fravælger at gå videre med M5 Øst, medmindre BIOFOS har taget beslutning om at fraflytte ejendommen.

Cykelinfrastruktur og vejbetjening

Selvom der skitseres "principielle nye cykelforbindelser", og altså endnu ikke vedtagne traceer, konstateres det, at en ny højklasset cykelforbindelse er lagt tværs gennem renseanlægget. Renseanlæg og cykelforbindelse er to aktiviteter, der kan være svære at forene, så hvis renseanlægget bliver liggende, skal veje, cykelruter, m.v. som udgangspunkt placeres uden for anlæggets matrikel.

Økonomi

Fastholdes de to forslag om Metro og Østlig Ringvej i deres nuværende form, skal BIOFOS gøre opmærksom på, at omkostninger til nødvendige ombygninger på Renseanlæg Lynetten kan være både tidskrævende som følge af myndighedsbehandling og miljøgodkendelse, ligesom det kan være overordentligt omkostningstungt. BIOFOS anerkender, at projekterne vil blive gennemført gennem en eller flere anlægslove, men finder det juridisk betænkeligt, hvis staten bruger denne ret til at påføre spildevandskunderne i BIOFOS en omkostning, der er dem helt uvedkommende, og de ikke har nytte af. Det betyder, at borgere i hovedstadsområdet påtvinges en medfinansiering af en infrastruktur, som ikke kommer dem til gode som spildevandskunder hos BIOFOS. Det er ikke rimeligt, og BIOFOS mener derfor ikke, at arbejder på ledninger afledt af anlægsprojekterne ny metro og Østlig Ringvej skal betales af BIOFOS. BIOFOS opfordrer på det kraftigste til, at omkostningen indeholdes i respektive budgetter for ny metro og Østlig Ringvej.

I forbindelse med etablering af Lynetteholm er der den 1. juni 2021 indgået en politisk forståelse mellem BIOFOS' 15 ejerkommuner og Transportministeriet (det politiske forståelsespapir). Aftalen er vedlagt. Det er BIOFOS' forståelse, at aftalen afspejler det forhold, at store infrastrukturprojekter som Lynetteholm udvikler sig undervejs i projektgennemførelsen, og at alle grænseflader og problemstillinger ikke vil være afklaret ved projektets begyndelse. Som et eksempel herpå skal fremhæves, at krydsningen mellem Lynetteholms perimenter og BIOFOS' udløbsledninger (U1) er håndteret i det politiske forståelsespapir. Imidlertid har projektet udviklet sig, så eksempelvis BIOFOS' nødoverløb vil blive "fanget" i den indsø, der skabes af Lynetteholms perimenter, ligesom der er en række andre forhold, som der skal tages højde for, særligt hvis Renseanlæg Lynetten bliver på sin nuværende placering. Det konkrete eksempel med nødoverløbet var ikke forudset, da man indgik den politiske forståelse, og vil medføre omkostninger på mellem 75 og 400 mio. kr. afhængig af løsningen. En omkostning, som BIOFOS ikke mener, BIOFOS' kunder skal betale, idet problemstillingen er afledt af Lynetteholm, og ikke giver nogen fordel for BIOFOS kunder.

BIOFOS er glad for muligheden for at komme med ovenstående høringssvar til den strategiske miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur i Østhavnen, herunder Lynetteholm. BIOFOS har grænseflader til begge projekter, ligesom til det igangsatte projekt Lynetteholm, og dette høringssvar kan derfor ikke ses isoleret. BIOFOS skal derfor opfordre til, at BIOFOS' høringssvar vedr. idefasen for Østlig Ringvej og ny mulig metrolinje M5, sammen med tidligere høringssvar vedr. Lynetteholm, og det vedlagte politiske forståelsespapir ses som en helhed.

Med venlig hilsen

Dan Fredskov
Plan- og projektchef

Bilag:

Politisk forståelse om Lynetteholm, 1. juni 2021

Politisk forståelse om Lynetteholm indgået mellem følgende parter:

Albertslund Kommune
Ballerup Kommune
Brøndby Kommune
Frederiksberg Kommune
Gentofte Kommune
Gladsaxe Kommune
Glostrup Kommune
Herlev Kommune
Hvidovre Kommune
Høje-Taastrup Kommune
Ishøj Kommune
Københavns Kommune
Lyngby-Taarbæk Kommune
Rødovre Kommune
Vallensbæk Kommune og
Transportministeriet

1. Flytning af Renseanlægget Lynetten

By & Havn har i henhold til en overenskomst tiltrådt af henholdsvis Københavns magistrat og Københavns havnevæsen i 1975 gjort gældende, at selskabet har en tilbagekøbsret til BIOFOS' areal. Denne ret er dog ikke ubetinget og der knytter sig i øvrigt en række betingelser til udøvelsen af denne ret, herunder at havnevæsenet (By & Havn) fortsat drifter havnevirkksomhed i området.

Det står BIOFOS helt frit til at beslutte, om renseanlægget Lynetten skal flytte eller udvikles på det nuværende område. Den oprindelige overenskomst fra 1975 ændrer ikke herpå.

Hvis BIOFOS beslutter at flytte renseanlægget Lynetten, vil der imidlertid være fordele for byudviklingen ved at kunne planlægge områderne under ét.

Parterne noterer sig, at By & Havns bestyrelse har givet direktionen mandat til at fremsætte tilbud på køb af grunden til markedspris. Parterne er derfor enige om, at overenskomsten fra 1975 ikke vurderes relevant i forhold til den videre proces for flytning af renseanlægget Lynetten, og at markedsværdien af området kan indgå i forretningsplanen for en eventuel flytning af renseanlægget Lynetten, og derved reducere de omkostninger, der skal dækkes over taksterne. Muligheden for at indregne et væsentligt bidrag fra et salg af arealet har som forudsætning, at Lynetteholm og infrastrukturen i form af metro- og vejbetjening realiseres.

Der vil ikke være hjemmel til via anlægslovens § 14 at ekspropriere området, hvor renseanlægget Lynetten ligger, da det netop ikke er nødvendigt i forhold til at anlægge Lynetteholm. Lovforslagets § 14 bemyndiger alene transportministeren til ved ekspropriation at erhverve de arealer og rettigheder, der er nødvendige for gennemførelse og drift af projektet nævnt i lovforslagets § 1. Dette omfatter ikke renseanlægget Lynetten, som ikke er en del af loven og dermed lovens anvendelsesområde i forhold til ekspropriation.

2. BIOFOS U1 udløbsledning

Der er enighed om, at der skal søges en løsning, der minimerer omkostningerne. Der tegner sig følgende mulighed for en midlertidig løsning frem til omkring 2025:

- Ledningen forstærkes, hvor den passerer perimeteren
- Timing og anlæg af kystlandskabet tilpasses, så det ikke konflikter med eksisterende udløbspunkt
- Forstærkning af ledning afventer indtil ca. 2025, hvor der forventeligt er afklaring vedrørende den fremtidige placering af renseanlægget Lynetten og Østlig Ringvej
- Hvis renseanlægget flytter, laves en midlertidig løsning, indtil ledningen tages ud af drift.
- Hvis renseanlægget forbliver på området, laves en permanent løsning med forstærkning og forlængelse.

Parterne noterer sig, at anlæg af Lynetteholm kan betyde, at der vil være behov for at flytte eller tilpasse forsyningsledninger til bl.a. BIOFOS' renseanlæg på Refshaleøen. I dialog med BIOFOS er der undersøgt forskellige løsningsmuligheder for håndtering af U1-ledningen i forbindelse med anlæg af Lynetteholm. Der er enighed om, at det samlede projekt om forstærkning og forlængelse af ledningen udskydes indtil, at der er en afklaring af den fremtidige placering af renseanlægget Lynetten mv.

Det foreslås derfor, at der indgås en aftale mellem By & Havn og BIOFOS om følgende forhold:

- Der laves en forstærkning af ledningen, der hvor Lynetteholms østlige perimeter skal anlægges. Udgiften er estimeret til 38,5 mio.kr. BIOFOS betaler denne udgift i overensstemmelse med anlægsloven. Udgifter herudover afholdes af By & Havn.
- By & Havn og BIOFOS optager forhandlinger om håndteringen af U1-ledningen efter 2024 senest medio 2022, med en afslutning inden udgangen af 2024, jf. ovenstående punkt
- By & Havn har ansvar for at ansøge TRM om ovenstående som en projektændring iht. anlægsloven, herunder udarbejde eventuelle miljøvurderinger.

Parterne bemærker endvidere, at By & Havn og HOFOR og NOVAFOS er enige om, at der skal arbejdes videre med alternativer til en forlængelse eller omlægning af U4, hvor omkostningerne søges reduceret.

3. Fremadrettet proces for Lynetteholm

Lynetteholm er et meget stort projekt, der har væsentlig betydning for især de centrale dele af hovedstadsområdet. Projektet har indvirkning på forhold med relevans for en eventuel flytning af BIOFOS' renseanlæg. På den baggrund er parterne enige om, at der nedsættes en følgegruppe bestående af staten ved Transportministeriet, Københavns Kommune og relevante omegnskommuner, der har interesse i projektet, herunder hvordan en fremtidig økonomisk regulering også kan indrette for at håndtere en evt. flytning af renseanlæggene samt anlæg af en Green Tech Island ved Avedøre Holme i Hvidovre.

De næste faser af Lynetteholmsprojektet indeholder et perspektiv om byudvikling, som skal bidrage til at styrke hovedstadens udvikling. Parterne og Transportministeriet er enige om, at der i den forbindelse nedsættes en følgegruppe med repræsentanter fra regeringen og kommunerne, der skal følge effekterne af Lynetteholmsprojektet i et større hovedstadsperspektiv.



Transportministeriet
trm@trm.dk og arp@trm.dk

20. januar 2023
J.nr.: D23-789078

Hørings svar vedrørende tillæg til strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur i Østhavnen, herunder Lynetteholm.

BIOFOS Lynettefællesskabet A/S (BIOFOS) har med interesse læst tillægget til høringsmaterialet vedrørende den strategiske miljøvurdering for Østhavnen offentliggjort af Transportministeriet den 19. december 2023. BIOFOS er opmærksom på, at den strategiske miljøvurdering har til formål at afdække de miljømæssige konsekvenser af planens elementer. Samtidig er SMV'en en præsentation af en planlægning, som fysisk og økonomisk har stor indflydelse på BIOFOS' ejendom og aktiviteter. Vi kan derfor ikke undlade at kommentere på de planmæssige aspekter, selvom vores bemærkninger måske i mindre grad vedrører de miljømæssige konsekvenser.

BIOFOS har følgende bemærkninger til materialet:

Metro

Linjeføringen for kommende metrobetjening beskrives med to alternative linjeføringer; M5 Vest og M5 Øst. For så vidt angår den del af linjeføringen, der involverer en krydsning af BIOFOS matrikel, er det BIOFOS vurdering ud fra tegningsmaterialet, at der ikke er nogen ændring i forhold til det tidligere udmeldte. BIOFOS kan derfor konstatere, at linjeføringen for M5 Øst stadig går tværs ind over den sydøstlige del af BIOFOS' matrikel.

Vores vurdering er fortsat, at M5 Øst alt andet lige vil begrænse BIOFOS' muligheder for at disponere over vores areal, fx til fremtidige kapacitetsudvidelser, øget ressourceudvinding, overdækning af renseanlægget, mv. Teknisk set kan der måske findes løsninger, der kan muliggøre en krydsning, men det ændrer ikke ved, at der med M5 Øst vil være tale om et indgreb af ekspropriativ karakter. Det gælder uanset, om metroen bliver ført under jorden eller som højbane. På den baggrund og særligt, fordi det er muligt at lægge en linje uden om BIOFOS' matrikel (Metro M5 Vest), vil vi på det kraftigste opfordre til, at man fravælger at gå videre med M5 Øst, medmindre BIOFOS har taget beslutning om at fraflytte ejendommen.

Cykelinfrastruktur og vejbetjening

Selvom der skitseres "principielle nye cykelforbindelser", og altså endnu ikke vedtagne traceer, konstateres det, at en ny højklasset cykelforbindelse er lagt tværs gennem renseanlægget. Renseanlæg og cykelforbindelse er to aktiviteter, der kan være svære at forene, så hvis

renseanlægget bliver liggende, skal veje, cykelruter, m.v. som udgangspunkt placeres uden for anlæggets matrikel.

Byudvikling

BIOFOS konstaterer, at tegningsmaterialet (som vist på fig. 3-2) nu inkluderer hele BIOFOS matrikel som byudviklingsområde. Det skal igen understreges, at der pågår en politisk proces om placering af fremtidens renseanlæg, og at der ikke er truffet beslutning om en eventuel flytning af Renseanlæg Lynetten. Vi må derfor formode, at det er en fejl, at tillægget til den strategiske miljøvurdering, har inkluderet BIOFOS matrikel i området for byudvikling.

Økonomi

Fastholdes de to forslag om metro med linjeføring i deres nuværende form, skal BIOFOS gøre opmærksom på, at omkostninger til nødvendige ombygninger på Renseanlæg Lynetten kan være både tidskrævende som følge af myndighedsbehandling og miljøgodkendelse, ligesom det kan være overordentligt omkostningstungt. BIOFOS anerkender, at projekterne vil blive gennemført gennem en eller flere anlægslove, men finder det juridisk betænkeligt, hvis staten bruger denne ret til at påføre spildevandskunderne i BIOFOS en omkostning, der er dem helt uvedkommende, og de ikke har nytte af. Det betyder, at borgere i hovedstadsområdet påtvinges en medfinansiering af en infrastruktur, som ikke kommer dem til gode som spildevandskunder hos BIOFOS. Det er ikke rimeligt, og BIOFOS mener derfor ikke, at arbejder på ledninger afledt af anlægsprojekterne ny metro og Østlig Ringvej skal betales af BIOFOS. BIOFOS opfordrer på det kraftigste til, at omkostningen indeholdes i respektive budgetter for ny metro og Østlig Ringvej.

I forbindelse med etablering af Lynetteholm er der den 1. juni 2021 indgået en politisk forståelse mellem BIOFOS' 15 ejerkommuner og Transportministeriet (det politiske forståelsespapir). Aftalen er vedlagt. Det er BIOFOS' forståelse, at aftalen afspejler det forhold, at store infrastrukturprojekter som Lynetteholm udvikler sig undervejs i projektgennemførelsen, og at alle grænseflader og problemstillinger ikke vil være afklaret ved projektets begyndelse. Som et eksempel herpå skal fremhæves, at krydsningen mellem Lynetteholms perimenter og BIOFOS' udløbsledninger (U1) er håndteret i det politiske forståelsespapir. Imidlertid har projektet udviklet sig, så eksempelvis BIOFOS' nødoverløb vil blive "fanget" i den indsø, der skabes af Lynetteholms perimenter, ligesom der er en række andre forhold, som der skal tages højde for, særligt hvis Renseanlæg Lynetten bliver på sin nuværende placering. Det konkrete eksempel med nødoverløbet var ikke forudset, da man indgik den politiske forståelse, og vil medføre omkostninger på mellem 75 og 400 mio. kr. afhængig af løsningen. En omkostning, som BIOFOS ikke mener, BIOFOS' kunder skal betale, idet problemstillingen er afledt af Lynetteholm, og ikke giver nogen fordel for BIOFOS kunder.

BIOFOS er glad for muligheden for at komme med ovenstående høringssvar til tillægget den strategiske miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur i Østhavnen, herunder Lynetteholm. Dette høringssvar skal ses i sammenhæng, og som et samlet hele, med BIOFOS høringssvar til den strategiske miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur i Østhavnen. Ydermere har BIOFOS grænseflader til begge projekter, ligesom til det igangsatte projekt Lynetteholm, og dette høringssvar kan derfor ikke ses isoleret. BIOFOS skal derfor opfordre til, at BIOFOS' høringssvar vedr. idefasen for Østlig Ringvej og ny mulig metrolinje M5, sammen med tidligere høringssvar vedr. Lynetteholm, og det vedlagte politiske forståelsespapir ses som en helhed.

Med venlig hilsen

Dan Fredskov
Plan- og projektchef

Bilag:
Politisk forståelse om Lynetteholm, 1. juni 2021

Politisk forståelse om Lynetteholm indgået mellem følgende parter:

Albertslund Kommune
Ballerup Kommune
Brøndby Kommune
Frederiksberg Kommune
Gentofte Kommune
Gladsaxe Kommune
Glostrup Kommune
Herlev Kommune
Hvidovre Kommune
Høje-Taastrup Kommune
Ishøj Kommune
Københavns Kommune
Lyngby-Taarbæk Kommune
Rødovre Kommune
Vallensbæk Kommune og
Transportministeriet

1. Flytning af Renseanlægget Lynetten

By & Havn har i henhold til en overenskomst tiltrådt af henholdsvis Københavns magistrat og Københavns havnevæsen i 1975 gjort gældende, at selskabet har en tilbagekøbsret til BIOFOS' areal. Denne ret er dog ikke ubetinget og der knytter sig i øvrigt en række betingelser til udøvelsen af denne ret, herunder at havnevæsenet (By & Havn) fortsat driver havnevirkksomhed i området.

Det står BIOFOS helt frit til at beslutte, om renseanlægget Lynetten skal flytte eller udvikles på det nuværende område. Den oprindelige overenskomst fra 1975 ændrer ikke herpå.

Hvis BIOFOS beslutter at flytte renseanlægget Lynetten, vil der imidlertid være fordele for byudviklingen ved at kunne planlægge områderne under ét.

Parterne noterer sig, at By & Havns bestyrelse har givet direktionen mandat til at fremsætte tilbud på køb af grunden til markedspris. Parterne er derfor enige om, at overenskomsten fra 1975 ikke vurderes relevant i forhold til den videre proces for flytning af renseanlægget Lynetten, og at markedsværdien af området kan indgå i forretningsplanen for en eventuel flytning af renseanlægget Lynetten, og derved reducere de omkostninger, der skal dækkes over taksterne. Muligheden for at indregne et væsentligt bidrag fra et salg af arealet har som forudsætning, at Lynetteholm og infrastrukturen i form af metro- og vejbetjening realiseres.

Der vil ikke være hjemmel til via anlægslovens § 14 at ekspropriere området, hvor renseanlægget Lynetten ligger, da det netop ikke er nødvendigt i forhold til at anlægge Lynetteholm. Lovforslagets § 14 bemyndiger alene transportministeren til ved ekspropriation at erhverve de arealer og rettigheder, der er nødvendige for gennemførelse og drift af projektet nævnt i lovforslagets § 1. Dette omfatter ikke renseanlægget Lynetten, som ikke er en del af loven og dermed lovens anvendelsesområde i forhold til ekspropriation.

2. BIOFOS U1 udløbsledning

Der er enighed om, at der skal søges en løsning, der minimerer omkostningerne. Der tegner sig følgende mulighed for en midlertidig løsning frem til omkring 2025:

- Ledningen forstærkes, hvor den passerer perimeteren
- Timing og anlæg af kystlandskabet tilpasses, så det ikke konflikter med eksisterende udløbspunkt
- Forstærkning af ledning afventer indtil ca. 2025, hvor der forventeligt er afklaring vedrørende den fremtidige placering af renseanlægget Lynetten og Østlig Ringvej
- Hvis renseanlægget flytter, laves en midlertidig løsning, indtil ledningen tages ud af drift.
- Hvis renseanlægget forbliver på området, laves en permanent løsning med forstærkning og forlængelse.

Parterne noterer sig, at anlæg af Lynetteholm kan betyde, at der vil være behov for at flytte eller tilpasse forsyningsledninger til bl.a. BIOFOS' renseanlæg på Refshaleøen. I dialog med BIOFOS er der undersøgt forskellige løsningsmuligheder for håndtering af U1-ledningen i forbindelse med anlæg af Lynetteholm. Der er enighed om, at det samlede projekt om forstærkning og forlængelse af ledningen udskydes indtil, at der er en afklaring af den fremtidige placering af renseanlægget Lynetten mv.

Det foreslås derfor, at der indgås en aftale mellem By & Havn og BIOFOS om følgende forhold:

- Der laves en forstærkning af ledningen, der hvor Lynetteholms østlige perimeter skal anlægges. Udgiften er estimeret til 38,5 mio.kr. BIOFOS betaler denne udgift i overensstemmelse med anlægsloven. Udgifter herudover afholdes af By & Havn.
- By & Havn og BIOFOS optager forhandlinger om håndteringen af U1-ledningen efter 2024 senest medio 2022, med en afslutning inden udgangen af 2024, jf. ovenstående punkt
- By & Havn har ansvar for at ansøge TRM om ovenstående som en projektændring iht. anlægsloven, herunder udarbejde eventuelle miljøvurderinger.

Parterne bemærker endvidere, at By & Havn og HOFOR og NOVAFOS er enige om, at der skal arbejdes videre med alternativer til en forlængelse eller omlægning af U4, hvor omkostningerne søges reduceret.

3. Fremadrettet proces for Lynetteholm

Lynetteholm er et meget stort projekt, der har væsentlig betydning for især de centrale dele af hovedstadsområdet. Projektet har indvirkning på forhold med relevans for en eventuel flytning af BIOFOS' renseanlæg. På den baggrund er parterne enige om, at der nedsættes en følgegruppe bestående af staten ved Transportministeriet, Københavns Kommune og relevante omegnskommuner, der har interesse i projektet, herunder hvordan en fremtidig økonomisk regulering også kan indrette for at håndtere en evt. flytning af renseanlæggene samt anlæg af en Green Tech Island ved Avedøre Holme i Hvidovre.

De næste faser af Lynetteholmsprojektet indeholder et perspektiv om byudvikling, som skal bidrage til at styrke hovedstadens udvikling. Parterne og Transportministeriet er enige om, at der i den forbindelse nedsættes en følgegruppe med repræsentanter fra regeringen og kommunerne, der skal følge effekterne af Lynetteholmsprojektet i et større hovedstadsperspektiv.



Transportministeriet

Ministry of Transport

Vej- og Brokontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Via e-post: trm@trm.dk og arp@trm.dk

København den 20. januar 2023

Høringsvar vedrørende den strategiske miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm, Id nr.: 131620 / 170824.

Nedenstående høringssvar forholder sig primært til hvordan den planlagte byudvikling, som fremlagt i miljøvurderingen, specifikt påvirker Københavns Motorbådsklub (KMK).

SMVen udpeger fire byudviklingsområder. Det fremgår af SMVen, at der er tale om en foreløbig placering af planelementerne, som ikke er bindende for den endelige placering.

KMK må dog antage at de udpegede byudviklingsområder står ved magt, herunder arealet kaldet *Kløverparken* hvor KMK er placeret.

Om KMK

KMK er landets ældste motorbådsklub med 100 bådpladser fordelt nogenlunde ligeligt mellem Frederiksholms Kanal, og havneanlægget på Kraftværksvej på Amager.

KMKs havn på Kraftværksvej blev etableret i 1969-70, og er placeret i bunden af Prøvestensløbet imellem ARC og Prøvestenen.

KMKs område på Kraftværksvej er vinteropbevaringsplads for klubbens bådejere samt bådejere i København som er medlemmer i andre bådforeninger uden egen vinterplads. Arealet er desuden hjemsted for KMKs klubhus, og en stor del af foreningens øvrige medlemsaktiviteter.

Den 31. maj i år har KMK drevet almennyttig forening i 100 år, til gavn for et bredt udsnit af borgerne i København.

Nedlæggelse af KMKs havn på Kraftværksvej

I miljøvurderingen fremgår det på side 29, afsnit 2.4.2, at:

Byudviklingen i de nye byområder i Østhavnen resulterer, udover de midlertidige påvirkninger fra anlægsarbejderne til etablering af bygninger, veje, rekreative arealer mv., i den væsentligste varige påvirkning af planen – nemlig den visuelle påvirkning fra etablering af byudvikling i op til 24 m højde langs den østlige kyst i København – fra Kløverparken i syd til Lynetteholms nordlige afrunding.

Altså forventer man at byudvikle i op til 24 meter højde fra Kløverparken i syd, til Lynetteholmens nordtipp. Et område der indbefatter KMKs havn samt havneareal på Kraftværksvej.

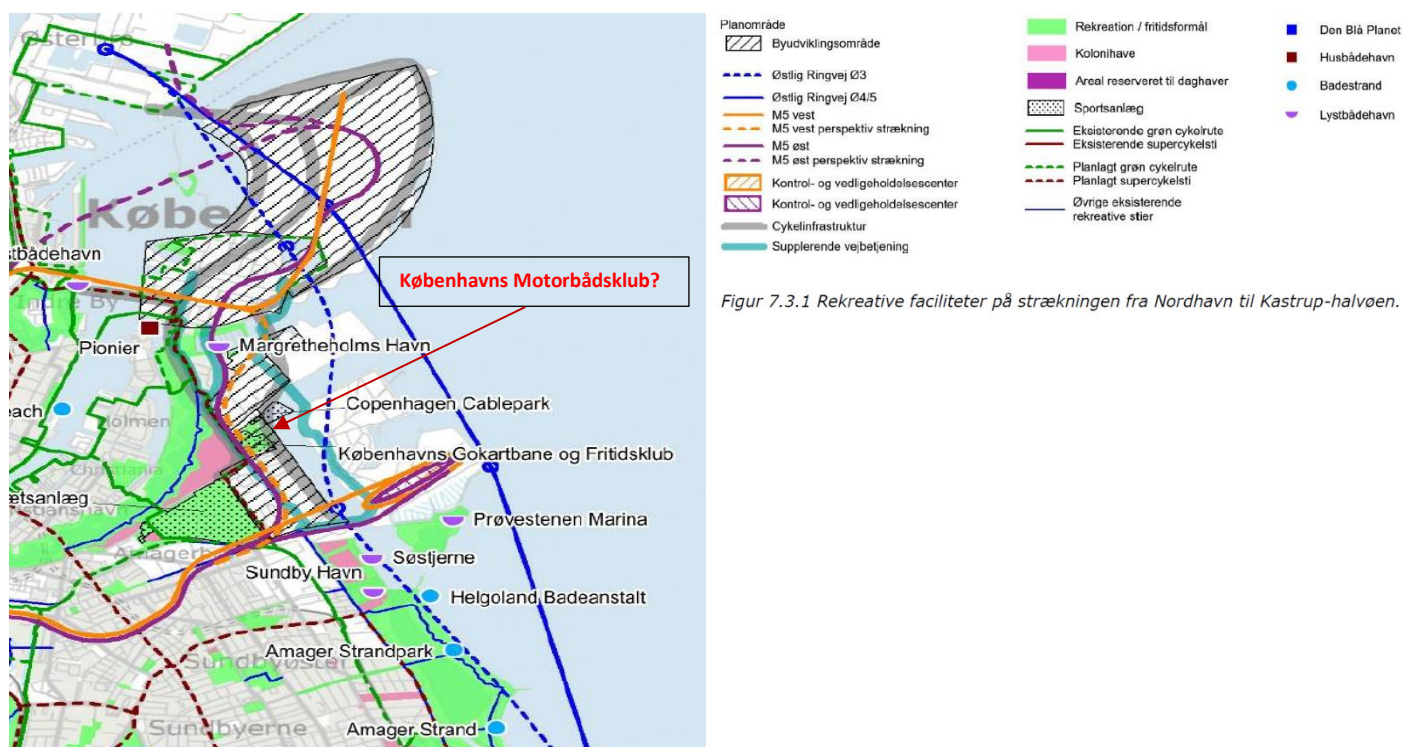
KMKs nedlæggelse fremgår dernæst med al tydelighed i miljøvurderingen på side 106, afsnit 7.1.3:

*Som en del af byudviklingen i Østhavnen udvikles også nye rekreative områder. Dette vurderes at være en væsentlig positiv påvirkning for rekreative områder. **Det rekreative areal ved Kraftværksvej (gokartbane m.v.) vil dog blive bebygget og kan derfor ikke anvendes rekreativt på samme måde som hidtil.***

Altså foreslås, som minimum, gokartbanen, KMKs havn samt Copenhagen Cable Park nedlagt for at give plads til boliger på de skraverede områder som de fremgår på miljøvurderingens side 48, Figur 4.1.2.

KMK har til gode at SMVen dels forklarer hvordan byudvikling i Kløverparken "vurderes at have en væsentlig positiv påvirkning for rekreative områder", og dels udpeger hvor de ovenfor omtalte "nye rekreative områder" bliver etableret. Udsagnene fremgår uden nogen yderligere faktuel baggrund eller dokumentation i materialet i øvrigt.

Der er i SMVen ikke taget højde for nedlæggelsen af et havneanlæg med > 100 bådejere, som har opereret i positiv samklang med Københavns Kommune i knap 53 år, og der er ikke fremlagt nogen idéer til eventuel genhusning af KMKs havn. KMK eksisterer ganske enkelt ikke i SMVen, eksemplificeret ved figur 7.3.1 på side 136 i miljøvurderingen (se herunder).



Figur 7.3.1 Rekreative faciliteter på strækningen fra Nordhavn til Kastrup-halvøen.

Byudvikling på arealet

Det kan undre at man ønsker at byudvikle på netop dette industrielle areal klemt inde mellem ARC og Prøvestenen.

KMKs havn ligger i den nordlige ende af arealet angivet som *Kløverparken*. KMKs havneplads blev etableret i 1969-70 med opfyldning af slagger fra den daværende Amagerforbrænding (ca. 1.300 tons), som blev stillet vederlagsfrit til rådighed til stabilisering af pladsen.

Under pladsen føres desuden en hovedgasledning som HOFOR forventer at have uhindret adgang til.

En eventuel altanudsigt til Prøvestenens brændstofbeholdere og daglige stenknusning med dertil hørende støj- og støvgener, synes ikke umiddelbart attraktiv. Byudviklingen i dette område ville fordre at Prøvestenen afvikles som erhvervsområde og industrihavn.

Altså vil den eksisterende industrielle infrastruktur, og områdets beskaffenhed generelt, kræve en ualmindelig stor modningsindsats for at stå klar til byudvikling.

Det står sådan set også klart både i dokumentet "Planen" side 3 og 4, samt på miljøvurderingens side 48 og 49. Her fremgår det at byudvikling på arealet *Kløverparken* forudsætter at de eksisterende lejere på Prøvestenen opsiges, og de nuværende aktiviteter dermed ophører.

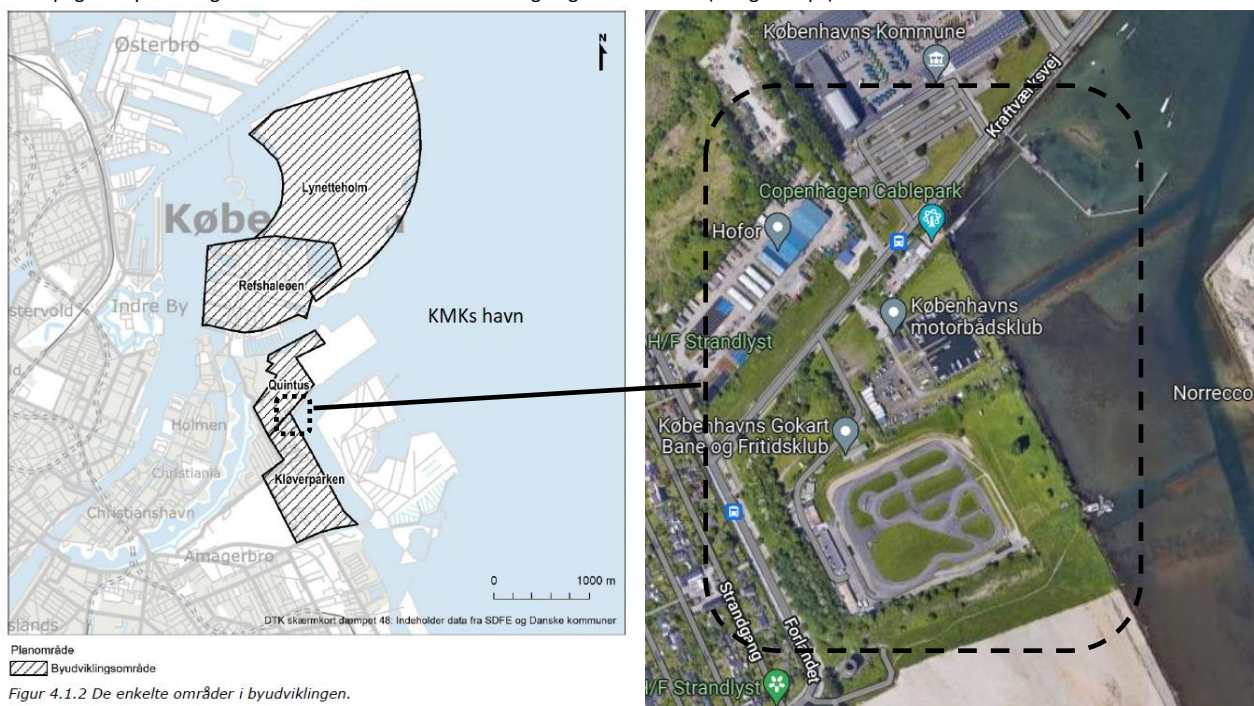
Man forudsætter således en massiv industriel flytning uden at anvise alternativer, og uden at nævne de indsigelser forudsætningen uvægerligt vil generere hos de nuværende industrielle lejere på Prøvestenen. For at bygge boliger på *Kløverparken* forudsætter man altså en omkalfatring af helt grundlæggende, samfundskritisk infrastruktur.

De samme overvejelser gør sig gældende for rensningsanlægget drevet af BIOFOS på Refshaleøen.

Samtidig har By & Havn netop etableret en jordtransportvej langs Prøvestenens vestlige side som fortsætter ad den nyetablerede dæmning på tværs af Prøvestenskanalen. En jordtransportvej som forventes at betjene 700 tunge lastbiler (350 hver vej) på alle hverdage i de næste 20-30 år.

KMK må derfor også antage at den planlagte grønne cykelrute som i SMVen føres på tværs af KMKs havn, forudsætter at KMKs havneareal ikke eksisterer længere.

De udpegede byudviklingsområder fra SMVen med sammenligningsfoto af udsnit (Google Maps).



Opsummering

I KMK finder vi det bekymrende at man tager med en sådan lethed på almennyttige aktiviteter som har kommet Københavns borgere til gode i 100 år.

Ser man samlet på nedlæggelsen af gokartbanen, Copenhagen Cable Park og KMK under ét, vil det afskære tusindvis af borgeres adgang til et bredt almennyttigt fritidsliv – og i Copenhagen Cable Parks tilfælde – en attraktion der er søgt af mange udenlandske turister og elitesportsudøvere.

KMK anerkender at anlægsloven om Lynetteholm er vedtaget af et flertal i Folketinget.

KMK har i den forbindelse haft et frugtbart samarbejde med By & Havn om de byggeaktiviteter i Lynetteholms Fase 1, der har haft indflydelse på KMKs aktiviteter og eksistens generelt. Et samarbejde vi forventer at forsætte.

Vedtagelsen af anlægsloven for Lynetteholm giver tilsyneladende anledning til beskrivelse af en række byudviklingsaktiviteter udlagt i "Planen". Anlægsloven synes her at blive fortolket som et carte blanche til at byudvikle massivt på samtlige tilstødende områder.

Som følge af indholdet af SMVen generelt og "Planen" specifikt, tvivler vi nu på at man har et oprigtigt ønske om, at KMK kan blive liggende på den på den nuværende lokation på Kraftværksvej og bibeholde det nuværende almennyttige aktivitetsniveau til gavn for byens borgere. Dette var ellers holdningen efter vedtagelsen af anlægsloven for Lynetteholm.

I KMK beklager vi denne udvikling. Der planlægges uden at man tilsikrer en løsning til fortsættelse af de solide, almennyttige aktiviteter der nedlægges.

Vi anerkender også at byudvikling skal finde sted som en naturlig del af en hovedstad – men ikke at barnet smides ud med badevandet. Aggressiv byudvikling kan også have for høj en pris for de borgere der fortsat skal leve i byen.

Man kunne desuden have forventet, at man med samme ildhu ville tilskynde til byudvikling i tæt samarbejde med Københavns nabokommuner for at etablere den ønskede boligmasse bredt i hele hovedstadsområdet. Den vinkel er ærgerligt – næsten demonstrativt - fraværende.

By & Havn melder om [rekordmange sejlere i havnen i 2022](#), og hylder det som en værdifuld del af København. Nedlæggelse af Københavns Motorbådsklubs havn vil være et ufint slag under bæltstedet på en 100-årig sejladskultur - en historisk og integreret del af byens kerneværdi.

Vi håber og ønsker at man vil genoverveje placering og udnyttelse af byudviklingsområderne således at KMK fortsat kan eksistere til gavn for borgerne i de næste 100 år.

På bestyrelsens vegne



Søren Madsen, formand.



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K.

Sendt pr. mail til trm@trm.dk og arp@trm.dk.

Cyklistforbundet
Rømersgade 5-7
DK-1362 København K

Tel +45 33 32 31 21
post@cyklistforbundet.dk
www.cyklistforbundet.dk

Januar 2023

Høringssvar til den strategiske miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

Cyklistforbundet har læst materialet til den strategiske miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm (fremover omtalt "Lynetteholm mv."), som fremsat af staten (Transportministeriet). I dette høringssvar kommenterer Cyklistforbundet både på de nuværende planer for Lynetteholm mv. (i høringmaterialet omtalt som Planen), på de dele af Miljøvurderingen, der er relevant for cyklister samt på projektet som en samlet pakke. Der kommenteres dermed også på forhold, der berører andre instansers ressortområder end Transportministeriets.

I aftalen om Lynetteholm fra efteråret 2018 blev paradigmet siden 1990'erne om at styrke hovedstaden, herunder særligt det centrale København, understreget. Princippet om at bygge tæt by og centrum-nært i Fingerplanens 'håndflade' ser dermed ud til fortsat at skulle bære den primære udvikling i storbyregionen.

I Cyklistforbundet ser vi positivt på at bygge med nærhed til bycentrum og med befolknings- og bymæssig tæthed, da det har positiv påvirkning på niveauet af cyklisme. Dog bør man bruge langt flere penge på cykelforbindelserne til Lynetteholm, når man tænker på trængselsudfordringerne, klimakrisen og borgernes ønsker til en god by.

Opsummering

Som uddybet i høringssvaret mener Cyklistforbundet:

- At investeringsniveauet for regionale forbindelser for cyklister (højklassede cykelforbindelser) er uansvarligt lavt sammenlignet med tilsvarende for bilister – det forhold skal ændres, hvis man ønsker, at Lynetteholm mv. skal blive et fyrtårn for byudvikling i det 21. århundrede
- At de regionale cykelforbindelser som minimum bør svare til bydele med lignende befolknings- og arbejdspladstæthed, som der forventes for Lynetteholm mv.
- At de regionale cykelforbindelser i langt højere grad bør tænkes sammen med Fingerplanen

- At cykeltunneller er eneste bæredygtige løsning på tværs af havneløbet
- At den manglende Nordhavns-cykeltunnel også er en forspildt mulighed for at koble Lynetteholm mv. cykelmæssigt ordentligt på storbyregionen

Én nord-syd forbindelse er for lidt

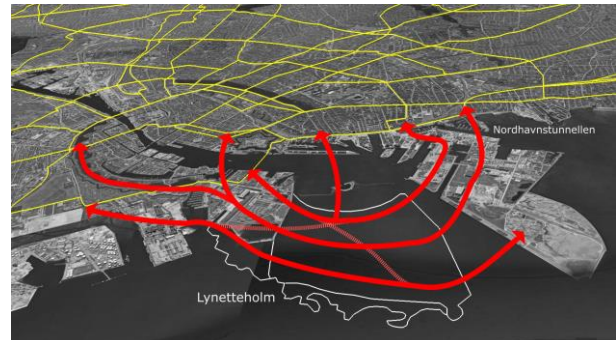
Det er på det overordnede plan, hvor projektet stadig befinder sig, positivt, at der er tænkt i regionale cykelforbindelser (de højklassede forbindelser), der knyttet op til det øvrige regionale cykelnet kan forbinde de nye byudviklingsområder med resten af hovedstadsregionen og gøre det attraktivt for både kort- og langturscyklister.

Cyklistforbundet ønsker dog at stille spørgsmål ved, om der i den overordnede planlægning (principskitsen) bliver udvist rettidig omhu på cykelområdet. Der burde allerede nu - som på vej- og metro-delen - kunne forevises større ambition og planlægningsmæssig omhu end principskitsens brede strek på midten af halvøen.

Der er lagt op til, at Lynetteholm skal bygges i en tætthed, der minder om det centrale København. Derfor kan det undre, at der i principskitsen kun er udpeget én nord-syd-forbindelse. Sammenligner man tætheden af regionale cykelstier i brokvartererne, bør tætheden for Lynetteholm være højere. Cyklistforbundet forudser desuden, at Refshaleøens smalleste sted bliver flaskehals for al cykeltrafik i sydgående retning.

Cyklistforbundet ønsker her at minde om, at professor på DTU, Otto Anker Nielsen, i flere sammenhænge har påpeget behovet for adskillige forbindelser mellem Lynetteholmen og det øvrige København, hvis tilgængeligheden til området skal være lige så god som den eksisterende tilgængelighed til Københavns øvrige kvarterer.

Cykelvenlige byer er kendetegnet ved et tæt netværk af cykelforbindelser på tværs af bydele. Det giver for halvøen Lynetteholmen særlige planlægningsmæssige udfordringer. Men det er nu engang det politiske ønske at udbygge hovedstaden med en halvø, og den geografiske situ-



Figur 1. Tætheden af højklassede, regionale cykelforbindelser bør være højere og bedre forbundet (Cyklistforbundets røde markeringer) med Fingerplanens udpegede regionale cykelforbindelser (gul).



Figur 2. Den manglende Nordhavns-cykeltunnel (rød stiplede) er en forspildt mulighed, der kunne have forbundet det største byudviklingsprojekt med Østerbro, Hellerup og Fingerplanens regionale cykelforbindelser (brun).

ation bør ikke medføre dårligere forhold for cyklister og cyklisme. I stedet bør samtænkningen med Fingerplanens regionale cykelforbindelser derfor allerede nu have højeste prioritet.

Endelig ønsker Cyklistforbundet at minde om, at en [cykeltunnel parallelt med Nordhavns-tunnellen](#) var en enestående mulighed for, at Nordhavn – og nu også Lynetteholm mv. – blev international guldstandard for attraktive forhold for cyklister. I stedet valgte stat og kommune ikke at finde midler hertil.

Cyklistforbundet forventer, at Nordhavn – og dermed Lynetteholm mv. - vil udvikle sig omvendt af det øvrige centrale København med dens høje grad af cyklisme, da man i Nordhavn har etableret en [genvej](#) for bilister og [omvej](#) for cyklister. Cyklistforbundet forventer også, at den utilstrækkelige opkobling til det regionale cykelnet vil betyde, at der mellem Lynetteholm og Nordhavn primært vil ses lokal cykeltrafik og ikke regional cykeltrafik, som ellers kunne have taget nogle biler af vejene.

Der underinvesteres i cyklister

Bare fordi cyklen er et billigt transportmiddel, betyder det ikke, at investeringerne i cykelinfrastruktur skal være forsvindende små. Særligt ikke, når man tager i betragtning, at hver cyklet kilometer skæpper i statskassen, forbedrer befolkningens helbred og reducerer miljø- og luftforurening samt trængsel.

Der er i forbindelse med infrastrukturaftale 2035 afsat 150 mio. kr. til en cykelforbindelse mellem Nordre Toldbod og Refshaleøen og med forventning om tilsvarende kommunal finansiering. En analyse fra Københavns Kommune viser, at den billigste forbindelse vil koste 500 mio. kr. Til sammenligning kommer [Østlig Ringvej uden om Amager Strand til at koste mellem 19,7 og 25,1 mia. kr.](#) Det er symptomatisk at cykelforbindelser til den resterende by ikke er nævnt i de [hidtidige politiske aftaler](#) mellem stat og kommune, hvor der kun har været fokus på metro og Østlig Ringvej.

Cyklistforbundet ser infrastrukturaftalens 150 mio. kr. som en dybt problematisk underinvestering i den for københavnere populære og samtidig samfundsøkonomisk set mest rentable transportform – cyklen. Cyklistforbundet undrer sig desuden over, at over 2/3 af en regional cykelforbindelse til et af Danmarks største byudviklingsprojekt i det 21. århundrede skal finansieres kommunalt. Cyklistforbundet peger på det usandsynlige i, at et tilsvarende motorvejsprojekt fik 1/3 finansiering af staten, mens kommunerne selv måtte finde resten af finansieringen.

Ifølge Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme vinder samfundet [8,39 kr. for hver km kørt på cykel i stedet for bil og 5,36 kr. for hver km kørt på elcykel i stedet for bil](#). Der er dermed en endog meget stor samfundsmæssig gevinst i at fremme cykling og styrke cykelinfrastrukturen på Lynetteholmen og dens sammenhæng med de omgivende regionale cykelforbindelser.

Anlægsudgifter til cyklisters infrastruktur ligger samtidig markant lavere end bilisters: Der forventes ifølge Miljørapporten i forbindelse med nærværende høring 14.000-35.000 daglige cyklister på forbindelsen mellem Refshaleøen og Langelinie foruden 18.900 cyklister på forbindelsen mod Amager/Christianshavn.

Med en forbindelse til 500 mio. kr. og en årsdøgnstrafik (det gennemsnitlige daglige antal køretøjer, som kører på en strækning over et år) på 22.000 cyklister vil prisen per årsdøgnscyklister til/fra Lynetteholm/Refshaleøen være 22.700 kr. På bilsiden er prisen markant højere. Ved en årsdøgnstrafik på 70.700 biler jf. miljørapporten vil prisen per årsdøgnsbilist via Østlig Ringvej være godt 311.000 kr.¹ (Cyklistforbundets udregning).

En sådan underinvestering kan kun bunde i en gammeldags og ressourcespildende tankegang: At transport over lange afstande i tonstungt metal er mere værd for samfundet end korte ture i den friske luft. Men en tur på arbejde har samme værdi for samfundet, hvad enten den er 3 km eller 80 km lang. Turen på 80 km har blot kostet samfundet mere i anlæg og vedligehold.

Cykeltunneller frem for broer

Det vil på ingen måde være urimeligt at bruge lige så mange midler per daglig cyklist til og fra Lynetteholm som per daglig bilist og det af flere årsager. Antallet af regionale forbindelser til den øvrige by er essentielt for at skabe en cykelby. Et tæt netværk af cykelforbindelser giver flere cyklister (de øvrige nye cykelbroer over havnen er gode eksempler på, at cykeltrafikken kan øges, når man giver cyklisterne genveje i byen). Metrobetjeningen af Lynetteholm bliver reelt ikke fantastisk; en metrotur fra Lynetteholmen til København H forventes ifølge DTU's Otto Anker Nielsen at tage lige så lang tid som en S-togstur fra Vallensbæk til København H (v/ M5 Øst-scenariet).

Cyklistforbundet mener derfor, at investeringerne i cykelforbindelser skal ligge i et helt andet leje, og at man bør forbinde Lynetteholm med cykeltunneller frem for broer.

Tager man med i betragtningen, at en cykelbro ifølge Københavns Kommune vil være oppe 12-22 minutter ad gangen og 20%-70% af dagen – og dermed vil give betragtelig ventetid for cyklister - bør der ikke være tvivl om, at tunneller er den eneste rigtige løsning. Cyklistforbundet frygter, at en bro vil bidrage til, at færre københavnere vælger cyklen som hverdagens hovedtransportmiddel. Hvis man vælger en bro, vil der være lange perioder i løbet af dagen, hvor man ikke kan cykle på den, fordi den er oppe, når der kommer et skib. Det er helt uholdbart for folk, der cykler til arbejde, og vil betyde, at mange helt dropper at cykle den vej.

¹ Cyklistforbundet havde gerne sammenlignet med præcis samme kategorier, men de forskellige transportformer er opgjort forskelligt i de forhåndenværende materialer. Vi mener dog, at proportionerne for ovenstående tal taler for sig selv.

Med cykeltunneller vil København igen kunne være med i konkurrencen om at kalde sig verdens bedste cykelby – og Lynetteholm kunne blive en ny inspirerende cykel-case for resten af verden.

Med venlig hilsen

Kenneth Øhrberg Krag
Direktør i Cyklistforbundet

Dokumentnummer
1468345

Dato
24.10.2022

Sagsbehandler
JTJ/JOA

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Høringssvar fra Movia til strategisk miljøvurdering af Lynetteholm

Transportministeriet har den 22. august 2022 udsendt den strategiske miljøvurdering af planen for byudvikling og infrastruktur i Østhavnen, herunder Lynetteholm i offentlig høring. Høringsmaterialet er efterfølgende blevet udvidet med supplerende høring med udsendelse d. 19. december 2022. Movia vil gerne kvittere for muligheden for at afgive et samlet høringssvar på det udsendte materiale og forsætte samarbejdet om den kollektive mobilitet i hovedstaden.

Transportministeriets plan for byudviklings- og infrastrukturplanen består af de fem elementer:

- Byudvikling
- Østlig Ringvej
- Metro
- Cykelinfrastruktur
- Supplerende vejbetjening

Projektet Lynetteholm udgør et byudviklingsområde i København, hvor der planlægges for op mod 35.000 beboere og 35.000 arbejdspladser. Sammen med udvidelserne og udbygningen af Østhavnen er estimeret at op mod 60.000 beboere og 50.000 arbejdspladser kommer til at ligge i de nye områder.

I dag bliver områderne betjent med bæredygtig mobilitet via havnebusser, elbusser, flextrafik og eventkørsel. Med de planlagte stationer på Lynetteholm og Østhavnen løftes den samlede mobilitet i området til nyt niveau til gavn for den kommende byudvikling og de mange rejsende til områdernes nye funktioner.

Betjening af Lynetteholm og Østhavnen

Med de planlagte bolig- og erhvervsområder i områderne Lynetteholmen og Østhavnen kommer denne del af København til at rumme ikke bare boliger og kontorarbejdspladser, men naturligvis også en lang række medfølgende funktioner og attraktioner, som f.eks. kultur- og uddannelsesinstitutioner. Her vil Lynetteholm og Østhavnen formentlig kunne sammenlignes med byområder som Vesterbro, Frederiksberg eller Nørrebro, hvor busser i dag løser en transportopgave ved at bringe passagerer fra den skinnébåret transport ud til f.eks. arbejdspladser, boliger eller uddannelsesfunktioner.

Movia ser derfor frem til et tæt samarbejde etablering af en sømløs kollektiv trafikbetjening af de kommende byområder i Østhavnen og på Lynetteholmen.

Nuværende og kommende betjening af Lynetteholm med havnebusser:

Af høringmaterialets bilag 5: *Tabel med samlede virkninger*, fremgår det at planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen og Lynetteholm har en række negative effekter på sejlads i Københavns Havn. De negative effekter skyldes bl.a. nye broer og indsnævring af havneindløbet. Movia betjener i dag Københavns Havn med de tre havnebuslinjer 991, 992 og 993, som drives af den private operatør Arriva, der har depot og administration på Refshalevej og havnepladser i Lynetten Havn. Siden indførelse af havnebusser i Københavns Havn har linjerne oplevet en passagertilvækst og udfylder nu en rolle i den samlede kollektive

trafik i København, hvor særlig forbindelser på tværs af Københavns Havn har kortere rejsetid over vand end til lands.

I en kommende betjening af Københavns Havn og Lynetteholm, rummer havnebusserne en unik mulighed for at dække et behov for kollektive rejser på tværs af havnen. Dermed kan havnebusserne supplere de kommende metroforbindelser, hvis der etableres kanaler og forbindelser til kommende metrostationer.

Movia anbefaler derfor, at:

- der fortsat er havnekapacitet og faciliteter til driften af havnebusserne i Københavns Havn.
- havnebusser indarbejdes i den kollektive betjening af Lynetteholm
- kommende broer og kanaler tilpasses, så havnebusserne fortsat kan betjene områder i Nordhavnen og Lynetteholm.
- havnebusser indarbejdes i den videre planlægning af området, så der etableres kajanlæg og stoppestedsforhold på Lynetteholm
- Lynetteløbet friholdes for opfyldning, så der kan etableres skiftemulighed ved metrostation Lynetteholm

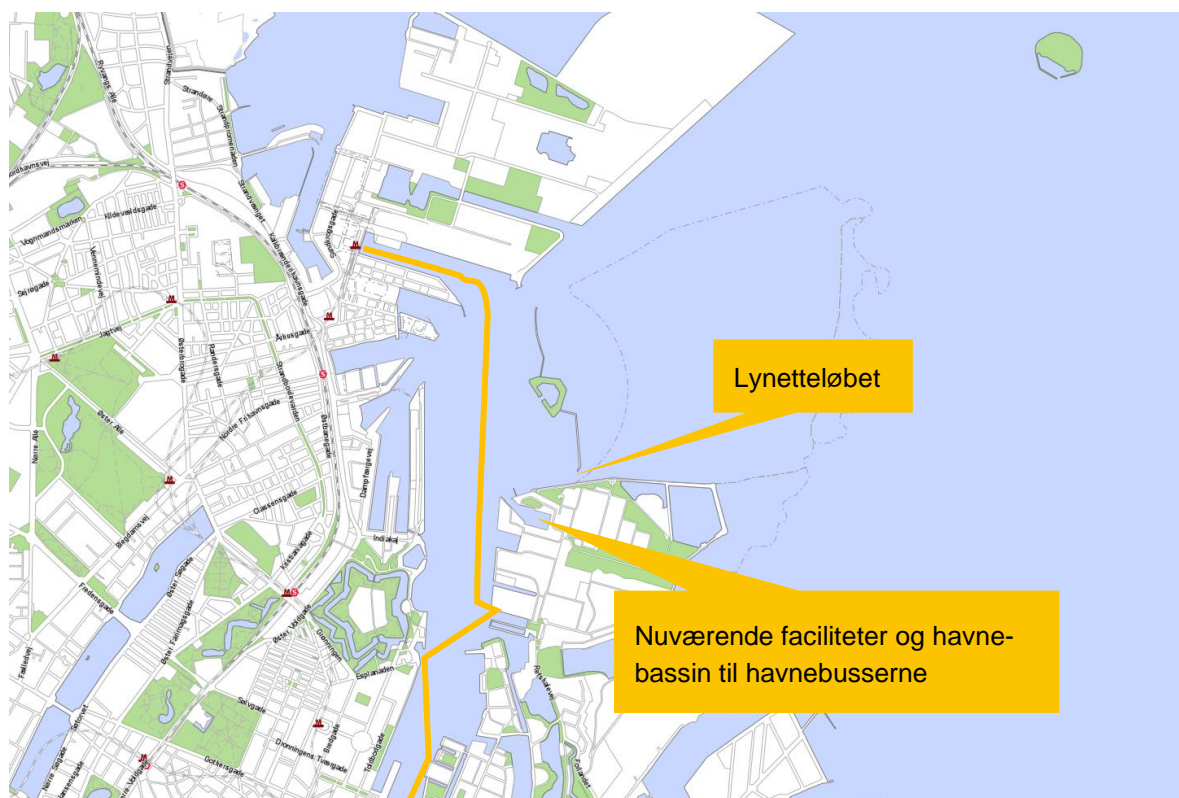


Figure 1: Kort over Lynetteholm og havnebusser

Den fremtidige betjening af Lynetteholm og Østhavnen

Med en kommende metroforbindelse til områderne, vil det være oplagt at udvide passagerområdet til stationerne med busbetjening. Dels er og vil områderne blive så store, at der vil være behov for at til- og frabringe passagerer mellem yderområder og metrostationer, dels vil der være nogle rejserelationer som metrotroen ikke naturligt dækker. Det gælder i høj grad forbindelsen til Christianshavn og den eksisterende metro, hvor forbindelsen til Christianshavn højst sandsynligt opleve større trafikmængder i takt med at områderne udvikles. Der bør derfor sikres at der er en god fremkommelighed for busserne – både for forbindelsen mellem områderne og Christianshavn, men også generelt på Christianshavn.

Movia anbefaler derfor, at:

- busbetjening tænkes ind i planlægning af områderne og der sikres gode skifteforhold mellem bus og metro, samt at der sikres en god busforbindelse mellem udviklingsområderne og Christianshavn til den eksisterende metro, hvor der er fortsat, skal være fokus på bussens fremkommelighed.
- der indarbejdes muligheder for at vendepladser, busterminaler og øvrig infrastruktur til busbetjening af områderne.

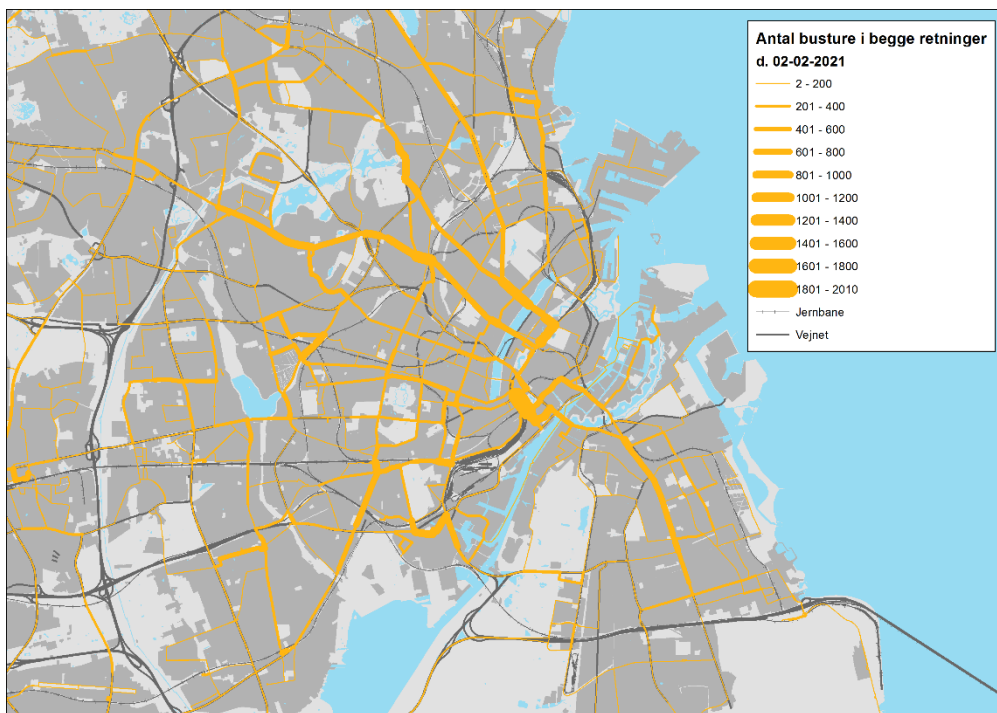
Betjening med kollektiv trafik under anlæg

Med de øgede aktiviteter på Refshaleøen og Lynetteholm vil det være fordelagtigt for besøgende, ansatte og beboere i området at kunne benytte sig af kollektiv transport indtil metroanlæg og stationer er etableret.

Under den lange anlægsfase, og når de konkrete anlægsarbejder planlægges, er det væsentligt at tage hensyn til både driften på land og til vands, da omlægninger ofte kan drive en betragtelig merudgift for Movias ejerkreds. Et eksempel på hvordan busbetjeningen løbende kan indgå i den kollektive betjening af området vil være 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 derfor, at:

- den samlede betjening af Lynetteholm og Østhavnen udvides løbende i takt med byudvikling
- den kommende adgangsvej fra Amagerværket til Refshaleøen kan benyttes af kollektiv bustransport.



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.

Lastbilkørsel med jord:

Anlæggelsen af Lynetteholm forudsætter en langsigtet opfyldning af et havareal ud for Refshalen ved indsejlingen til Københavns Havn. Denne opfyldning skal ske ved lastbiltransport via det eksisterende vejnet i København, samt en supplerende arbejdsvej ved Amagerværket. Denne kørsel 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 benyttet.

Det er under anlægsfasen vigtigt at lave gode rammer for busdriften i området i området og sikre langtidsholdbare løsninger for bussernes fremkommelighed. På ovenstående 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 lastbilkørsel på strækninger med meget busbetjening. Her havde Movia et godt samarbejde med Metroselskabet og Københavns Kommune for 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.

Med venlig hilsen

Per Gellert

Plandirektør

Trafik og Planlægning, Movia



Transportministeriet
Chefkonsulent Anders Pedersen

Sendt på mail til trm@trm.dk og arp@trm.dk

Høringssvar - Strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

Den 20. januar 2023

Drivkraft Danmark bakker op om byudviklingen i Københavns Østhavn, herunder om Lynetteholm, om metrobetjening af området med linjeføring M5 vest og om Østlig Ringvej. Der er tale om store og vigtige projekter, der gavner både hovedstaden, Øresundsregionen og resten af Danmark.

Som repræsentanter for selskaberne bag brændstofdepoterne på Prøvestenen, Samtank og Oiltanking, og alle selskaberne, der forsyner Københavns Lufthavn med brændstoffer, har vi med tilfredshed noteret os, at adgangen til Københavns Lufthavn kan forbedres med både M5-projektet og især den fulde Østlige Ringvej, hvilket er til gavn for lufthavnens hubfunktion, som hele Danmark nyder godt af. Vi forudsætter i denne sammenhæng, at brændstofforsyningen af lufthavnen med rørledning fra Prøvestenen opretholdes. Denne rørledning er helt afgørende for driften og udviklingen af lufthavnen, og det vurderes både økonomisk og i praksis urealistisk at finde alternative placeringer af rørledningen og oplag af flybrændstoffer andre steder på Sjælland.

Det er i den forbindelse vores vurdering, at den strategiske miljøvurdering (SMV) ikke i tilstrækkeligt omfang belyser, og derved undervurderer, Prøvestenens funktion som forsyningslinje af brændstof til Københavns Lufthavn, ikke indregner de store omkostninger til en eventuel relokalisering af Prøvestenens funktioner og konsekvenserne af zonerings af Prøvestenen.

Vi har i vedhæftede notat, udarbejdet i samarbejde med en række andre erhvervsorganisationer, nærmere redegjort for Prøvestenens vigtighed for forsyningen af brændstof til Københavns Lufthavn, udfordringerne ved en eventuel relokalisering af brændstofoplaget og forsyningen af lufthavnen til en anden lokalitet på Sjælland og den rolle Prøvestenen kan komme til at spille i den grønne omstilling ikke mindst af luftfarten. Notatet indeholder også en beskrivelse og vurdering af den vigtige funktion som Prøvestenen udgør for forsyningen af hovedstadsområdet indenfor råstoffer og byggematerialer.

Zonering af Prøvestenen indgår som en grundforudsætning for planen.

DrivkraftDanmark
Esplanaden 34A, 1. sal th.
DK-1263 Copenhagen K

T +45 3345 6510
E info@drivkraftdanmark.dk
W drivkraftdanmark.dk

Vi vil i den forbindelse gøre opmærksom på, at en sådan zonerings også kan have store samfundsøkonomiske konsekvenser, hvis brændstoflagrene og -forsyningen til Københavns Lufthavn skal flyttes - i det omfang en alternativ placering overhovedet er mulig. Zonerings konsekvenser er derfor undervurderet i analyserne.

Drivkraft Danmark vurderer dog, at brændstofaktiviteterne på Prøvestenen ikke umuliggør en byudvikling af størstedelen af det nærtliggende område i Kløverparken – blot bør alternative løsninger og muligheder undersøges.

Endelig er det helt afgørende, at der sikres en fortsat besejling af Prøvestenen med mindst 12 meters dybgang – både i anlægs- og driftsfasen af en østlig ringvej. Begrænses dybgangen, vil det få store konsekvenser for størrelsen på de skibe, der kan anløbe Prøvestenen med brændstoffer, og dermed fordyre og vanskeliggøre forsyningen af Københavns Lufthavn

Vi står naturligvis til rådighed, hvis der er spørgsmål til ovenstående.

Venlig hilsen

Michael Mücke Jensen
Teknik- og miljøchef

Notat

Modtager: Transportministeriet
Afsender: HOFOR A/S
Dato: 20. januar 2023

HOFOR A/S: Høringssvar til 'strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm'

HOFOR A/S har med interesse læst den strategiske miljøvurdering (SMV) af planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen. HOFOR arbejder for at skabe bæredygtige byer, baseret på forsyningsløsninger med fokus på mindre klima- og miljøpåvirkning inden for vand, varme, kloak, regnvandshåndtering, fjernkøling, bygas, vindmøller og solceller.

Formålet med dette høringssvar er at **opfordre til, at forsyningsinfrastruktur på et tidligt tidspunkt indtænkes i planlægningen af Østhavnen, og at der opstartes tidlig dialog med HOFOR herom.**

I den forbindelse er følgende aspekter vigtige for HOFOR:

- Koordinering mellem byplanlægningen og eksisterende, kritisk forsyningsinfrastruktur
- Koordinering mellem byplanlægningen og nye forsyningsløsninger, herunder sikring af arealer til nye forsyningsanlæg
- Koordinering ift. det omfattende anlægsarbejde af forsyningsinfrastruktur forud for byudviklingen
- Amagerværket er en virksomhed af national interesse, hvilket indebærer, at virksomhedens drifts- og udviklingsmuligheder ikke må indskrænkes som følge af byudviklingen

Høringssvaret forholder sig til de overordnede planer for byudviklingen af Østhavnen. For HOFORs bemærkninger vedr. M5 og Østlig Ringvej henvises til HOFORs nyligt afsendte høringssvar til idéfasehøringen for de to anlægsprojekter.

Nødvendig koordinering mellem byudvikling og kritisk forsyningsinfrastruktur

HOFOR understreger vigtigheden af, at den fremadrettede byudvikling af Østhavnen sker under hensyntagen til eksisterende og planlagt kritisk forsyningsinfrastruktur, og ønsker tæt koordinering med myndigheder og udviklere ift. følgende forhold:

Byudvikling ift. Kraftværkshalvøen og Amagerværket

Amagerværkets fortsatte drift og fremtidige udviklingsmuligheder er central for hovedstadens energisystem i dag og i fremtiden. HOFOR understreger vigtigheden af, at en fortsat pålidelig drift sikres f.eks. med uhindret adgang for skibe og lastbiler til og fra værket, og at den fremtidige byudvikling ikke indskrænker Amagerværkets fremtidige udviklingsmuligheder som fx carbon capture, varmepumper og geotermi. Støjpåvirkningen fra disse teknologier er ikke kortlagt endnu, men den kan forventes at være højere end den støjpåvirkning, som opleves fra Amagerværket i dag. Det er centralt, at disse fremtidige udviklingsmuligheder for hovedstadens energisystem ikke indskrænkes af fremtidig anvendelse af nærliggende arealer til f.eks. boliger. HOFOR ønsker dialog med kommune og udviklere om byudviklingen for i fællesskab at sikre en god løsning for alle.

Hvad angår de foreslåede ruter for ny vej- og cykelinfrastruktur i Østhavnen er det HOFORs umiddelbare vurdering, at det vil være u hensigtsmæssigt at omdanne den nu midlertidige

jordtransportvej via Prøvestenen og Kraftværkshalvøen til en permanent vej, da vejen fører igennem et industriområde med store produktionsanlæg og tung transport.

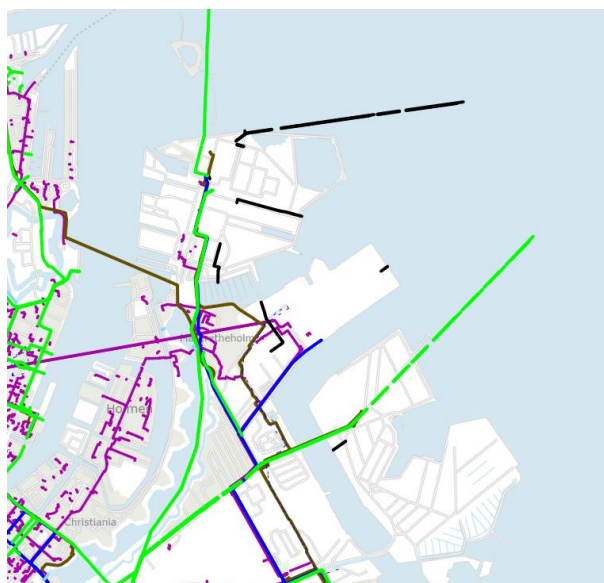
HOFOR anbefaler derudover, at den fremadrettede planlægning for det skitserede område Quintus sker under hensyntagen til HOFORs lager på Forlandet 29. HOFOR lejer Forlandet 29 af Københavns Kommune, og lagerkapaciteten er en forudsætning for vedligeholdelse og etablering af forsyningsinfrastruktur i Hovedstadsområdet.

Koordinering ift. eksisterende, kritiske forsyningsledninger:

Ud fra et samfundsøkonomisk og miljømæssigt hensyn ønsker HOFOR, at den kommende arealudvikling og placering af byggefeltet sker i tæt koordination med den eksisterende forsyningsinfrastruktur, der forsyner dele af København med vand, fjernvarme, bygas og spildevandshåndtering. De eksisterende tracéer fremgår på overordnet niveau af billede 1.

HOFOR planlægger en supplerende spildevandsledning til den eksisterende Lynetteledning, jf. billede 2. Den såkaldte Levantkajledning anlægges i Lynetteholms vestlige perimenter. HOFOR gør opmærksom på, at Levantkajledningens og Lynetteledningens tracé på Refshaleøen, hvor de to ledninger tilsluttes Lynetten Renseanlæg, ligger tæt på terræn. Byudvikling og evt. tilhørende dybe arbejder som fundering kan derfor ikke planlægges ovenpå ledningerne.

Det bemærkes, at den nuværende placering af gas- og spildevandsledninger i sagens natur er afhængig af, om Lynetten Renseanlæg fortsat skal ligge på Refshaleøen eller flyttes til anden placering. HOFOR vurderer dog, at der - uanset fremtidig placering - er behov for et teknisk anlæg på området, da tilslutningspunktet for spildevandsledninger er og fortsat vil være et kritisk knudepunkt.



Billede 1: HOFORs kritiske forsyningsledninger omkring Østhavnen: Lilla: HOFOR Fjernvarme/ Grøn: HOFOR Spildevand/ Blå: HOFOR Vand/ Brun: HOFOR Bygas/ Sort: Spildevand, BIOFOS/anden ledningsejer



Billede 2: Placering af den eksisterende Lynetteledning og kommende Levantkajledning.

Perspektiver for nye forsyningsløsninger i Østhavnen

I den kommende tid vil HOFOR afklare perspektiverne i en række nye forsyningsløsninger, som spiller en central rolle i udviklingen af Østhavnen, og som har positive effekter for klima og miljø. Evt. realisering heraf skal foregå i koordination med myndigheder og udviklere:

- *Lavtemperaturfjernvarme:* Ved at planlægge de nye bygninger i samspil med forsyningen er det muligt at gennemføre fx lavtemperaturfjernvarme, der potentielt kan produceres billigere end traditionel fjernvarmeproduktion og med potentiale for gevinster på bygningernes miljøaftryk. Det vil kræve, at bygningerne er indrettet hertil.
- *Havvand som kilde:* I de kommende år skal HOFOR etablere mange varmepumper til at erstatte og supplere biomasse og sikre en flerstrengt forsyning. Særligt havvandsvarmepumper er oplagt på Lynetteholm. Det vil kræve, at der sikres arealer hertil i den tidlige planlægning.
- *Sekundavand:* HOFOR vil undersøge mulighederne for anvendelse af sekundavand til brug for tøjvask, toiletskyl mm. i Østhavnen med henblik på at reducere udnyttelsen af en knap grundvandsressource og styrke forsyningsikkerheden. Det vil kræve, at bygningerne er indrettet hertil.
- *Landvind:* HOFOR har identificeret mulighed for at opsætte op til 11 landvindmøller på Lynetteholms østlige perimenter samt på Prøvestenen/Kraftværkshalvøen. Vindmøllerne kan samlet have en effekt på op til 55 MW, og dermed producere, hvad der svarer til næsten 50.000 husstandes strømforbrug. Projektet er pt. ved at blive yderligere afklaret.
- *Synergi med Østlig Ringvej:* HOFOR ønsker i samarbejde med relevante parter omkring Østlig Ringvej at undersøge muligheden for at anlægge et ledningstracé til forsyningsledninger i tunnellen servicearealer. Der kan være såvel samfundsøkonomiske som miljømæssige fordele ved at samtænke dette.
- *Drikkevand:* Med den omfattende byudvikling af Østhavnen forudser HOFOR et behov for at udvide kapaciteten for transport af drikkevand fra Sjælland til Amager. Det er et potentielt omfattende projekt, som forudsætter nye havnekrydsninger omkring Østhavnen. Projektet vil blive yderligere afklaret i løbet af 2023.
- *Synergi for fremtidig kloakering på Østamager:* HOFOR vil undersøge muligheden for at omlægge nuværende fællessystemer for regn- og spildevand i området omkring Østhavnen til separatsystemer, så der opnås en regnvandskloakering, der i højere grad er tilpasset fremtidens klima.

Høringsvar til Strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

Aalborg Portland A/S
Aalborg, 20. januar 2023

Til Transportministeriet
ATT: Chefkonsulent Anders Petersen

Aalborg Portland A/S takker for muligheden for at afgive høringssvar, ved generelt at bakke op om byudviklingen i Københavns Østhavn, herunder om Lynetteholm, om metrobetjening af området med linjeføring M5 vest og om Østlig Ringvej.

Aalborg Portland A/S er af den opfattelse, at en Østlig Ringvej som projekt godt kan gennemføres uden en byudvikling i Østhavnen, da der allerede er behov for forbindelsen i dagens situation.

Aalborg Portland A/S hilser den strategiske miljøvurdering (SMV) og den tilhørende samfundsøkonomiske analyse velkommen, på trods af enkelte væsentlige mangler i analyserne. Vi mener dog også, at en række centrale forhold ikke er tilstrækkeligt belyst, og opfordrer derfor til, at udvide analyserne for at sikre et bedre oplyst grundlag for de politiske beslutninger, eller at inddrage de nævnte forhold i de kommende VVM-undersøgelser. Forholdene er;

- De negative konsekvenser ved ikke at anlægge en fuld Østlig Ringvej er undervurderet
- Værdien af Prøvestenens funktioner for Hovedstadsområdet er ligeledes undervurderet
- Store omkostninger til relokalisering af Prøvestenens funktioner er ikke indregnet
- Manglende vurdering af alternative placeringer af KVC for metroen og tilslutning til Østlig Ringvej
- Mulighederne for egnede erstatningsarealer i hovedstadsområdet er ikke belyst
- Konsekvenserne af en zonerings af Prøvestenen er undervurderet.

Vi skal nedenfor kommentere på nogle af disse forhold.

I det udarbejdede materiale forudsættes både kontrol- og vedligeholdelsescenter (KVC) til M5, et til- og frakørselsanlæg til Østlig Ringvej samt arbejdsområder for begge infrastrukturprojekter, placeret på Prøvestenens nuværende areal.

I både SMV og den samfundsøkonomiske analyse ser man bort fra, at den nuværende havneinfrastruktur ligger der af en årsag. De virksomheder som bl.a. Aalborg Portland A/S, der i dag er placeret på Prøvestenen, udfylder væsentlige samfundsmæssige funktioner i forhold til forsyning og distribution i hovedstadsområdet, primært brændstoffer, råstoffer og byggematerialer.

Virksomhederne inden for råstoffer og byggematerialer på Prøvestenen udfylder en særdels vigtig funktion for forsyningen af hovedstadsområdet. Store dele af disse arealer er imidlertid i planen tiltænkt etablering af anden infrastruktur som nævnt ovenfor.

En række af de berørte virksomheder – heriblandt Aalborg Portland A/S – på Prøvestenen har derfor fået konsulentfirmaet Niras til at udarbejde et bud på de omkostninger, der er forbundet med en eventuel relokalisering. Rapporten vedlægges som bilag.

Konklusionen på Niras' analyse er, at der er omfattende omkostninger forbundet med en eventuel relokalisering af tørbulkvirksomhederne. Selv hvis kun en mindre del af virksomhederne berøres, kan de løbende omkostninger løbe op i mere end en mia. kr. for samfundet på lang sigt. Dette tal er uden de omkostninger, som er forbundet med etablering af virksomheder og havnekapacitet andetsteds, og som sagtens kan løbe op i yderligere et milliardbeløb i engangsomkostning. Alene Aalborg Portland A/S vurderer, at de samlede anlægsomkostninger ved en relokalisering af vores anlæg vil løbe op i et tre-cifret millionbeløb.

Dertil kommer yderligere omkostninger, hvis behovet for import af råstoffer stiger i fremtiden, hvilket ventes at ske. Ikke mindst ved netop en byudvikling og infrastrukturudbygning i Østhavnen. Det bemærkes i den forbindelse, at miljøvurderingen side 193 netop anfører, at "byudvikling for 66.000 nye beboere og 54.000 nye arbejdspladser vil i kraft af materialeforbrug, energiforbrug, affaldsfrembringelse og transport i anlægsfasen give anledning til et væsentligt ressourceforbrug."

Som Niras' rapport dokumenterer, er Prøvestenen det eneste sted i Københavns Kommune, og i flere tilfælde endda i hele Region Hovedstaden, hvor sådanne råstoffer og byggematerialer realistisk kan importeres, håndteres og produceres på en effektiv måde. Det kan derfor undre, at forholdet ikke er vurderet i miljøvurderingens kapitel om ressourceforbrug. Vi bemærker i øvrigt, at det i selvsamme kapitel vurderes, at der kan opstå ressourceknaphed. I dette lys forekommer det påfaldende, at den fjernelse af dele af den eksisterende infrastruktur og forsyningskæde til netop råstoffer og byggematerialer, som er indeholdt i scenariet for udviklingen af Østhavnen, ikke indgår i vurderingen.

For at kunne vurdere de fulde konsekvenser af de foreslåede placeringer, mangler vi at se en analyse med effekterne af at inddrage Prøvestenen i større omfang og om muligt af at etablere erstatningshavneareal og -kajer.

Niras' omfattende arbejde er et godt bidrag til en sådan analyse. Og Niras' rapport viser, at der i særdeleshed bør arbejdes med andre løsninger end at placere metroens KVC på Prøvestenen. For alternativerne til Prøvestenen i sin nuværende form er stort set ikke-eksisterende.

Aalborg Portland A/S har i vort høringssvar til idéfasen for M5 foreslået to alternative placeringer af KVC – henholdsvis syd for erhvervshavnearealet på Prøvestenen og på Kløverparken, men andre placeringer kunne også være på tale, eksempelvis den i høringsmaterialet nævnte placering på Lynetteholm.

Aalborg Portland A/S ønsker, at sådanne forskellige placeringer af KVC vurderes ligeligt i den kommende VVM-undersøgelse af metrolinjen. Derudover mener vi, at projektering af et kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen ikke bør foretages, før der foreligger en samlet plan for Prøvestenens fremtid. I det omfang planen indeholder hel eller delvis inddragelse af de nuværende erhvervsaktiviteter, skal alle aspekter heraf være belyst – herunder alternativer til den nuværende og meget væsentlige forsyning af København med brændstoffer, råstoffer og byggematerialer fra virksomhederne på Prøvestenen.

Til- og frakørslen til Østlig Ringvej lægger beslag på mindre havnekapacitet og giver også gavnlige effekter for virksomhederne på Prøvestenen, men også her mener vi, at skadeseffekterne på den eksisterende havneinfrastruktur formentlig kan begrænses yderligere. Det bør også undersøges, om man i forbindelse med etableringen af Østlig Ringvej kan udbygge Prøvestenen med kajer og areal til erstatning for det, der eventuelt går tabt.

Det er desuden helt afgørende, at der sikres en fortsat besejling af Prøvestenen med mindst 12 meters dybgang – både i anlægs- og driftsfasen af en Østlig Ringvej.

I det omfang, hvor der kan findes andre løsninger end inddragelse af erhvervsarealer på Prøvestenen, bør sådanne alternative placeringer afsøges. Fastholdes en placering på Prøvestenen, så bør en placering på det nuværende tomme areal syd for de nuværende havnearealer på Prøvestenen eller i kanalen mellem Amager og Prøvestenen (mod Kløvermarken) overvejes, hvor den vil være til mindst mulig gene for de erhvervsmæssige aktiviteter. Samtidig vil Aalborg Portland A/S opfordre til at der i kombination med VVM for Østlig Ringvej undersøges mulighed for en udvidelse af Prøvestenens arealer mod øst.

Der er åbenlyst nationale interesser i Prøvestenen. Aalborg Portland A/S vil gøre opmærksom på, at et flertal i Folketinget for nylig har indgået en politisk aftale om planloven, hvorved erhvervshavne skal beskyttes bedre gennem en udpegning af nationale interesser. Selv om administrationsgrundlaget for denne udpegning endnu ikke er på plads, vil store dele af aktiviteterne på Prøvestenen utvivlsomt blive omfattet. Dette forhold bør oplagt inddrages i den samlede plan. Desuden er Prøvestenen i Fingerplanen udlagt til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, og Københavns Kommune har vurderet, at det ikke er praktisk muligt at finde alternativ placering til de nuværende aktiviteter på Prøvestenen.

Aalborg Portland A/S foreslår derfor, at de ovennævnte forhold og betragtninger indgår i både SMV og den udvidede samfundsøkonomiske analyse.

Afsluttende vil vi gerne gøre opmærksom på, at vi som medlem af begge organisationer støtter høringsvar indsendt af Dansk Industri (DI) og Erhvervsforeningen i Københavns Havn.

Med venlig hilsen

Michael Lundgaard Thomsen
Chief Commercial Officer

Christian Elleby
Supply Chain & Procurement Director

Om Aalborg Portland A/S

Aalborg Portland A/S er Danmarks eneste cementproducent og råder over en af Nordeuropas største cementfabrikker beliggende i Aalborg samt siloanlæg i havne over hele landet. Fabrikken i Aalborg producerer årligt mere end 2,3 millioner tons fordelt på grå og hvid cement, som afsættes i Danmark og det øvrige Nordeuropa. Aalborg Portland A/S leverer cement til brug for både private og offentlige byggerier, herunder større infrastrukturprojekter.

Aalborg Portland A/S beskæftiger godt 350 medarbejdere i Danmark. Et mangeårigt fokus på miljø- og energiinvesteringer har resulteret i, at fabrikken i dag er anerkendt som en af de mest ressourceeffektive cementfabrikker i verden.

Aalborg Portland A/S er en del af Aalborg Portland Holding Koncernen, der i 2021 omsatte for over 10 milliarder kroner og har mere end 3.000 medarbejdere. Aalborg Portland Holding er moderselskabet for en række cement- og betonvirksomheder i blandt andet Norden, Belgien, USA, Tyrkiet, Egypten, Malaysia og Kina. Herudover har koncernen aktiviteter inden for udvinding og afsætning af tilslagsmaterialer (granit og grus) samt genanvendelse af affaldsprodukter.

20. januar 2023
J.nr. 2023-0027443

Transportministeriet
trm@trm.dk; arp@trm.dk

Dette høringssvar er med forbehold for Christianshavns Lokaludvalgs behandling af sagen sit møde den 25. januar 2023.

Christianshavns Lokaludvalg ønsker hermed at tilkendegive sine synspunkter til det tillæg til den strategiske miljøvurdering af udbygningen af Østhavnen, som er udsendt med en høringsfrist den 22. januar 2023.

Christianshavns Lokaludvalg afgav den 31. oktober 2022 sit høringssvar til idéfasehøringen af M5 Metro og den 20. december 2022 sit høringssvar til den strategiske miljøvurdering (SMV) af Østhavnen. Bemærkningerne i det følgende knytter sig hertil.

M5 Øst (Lilla): Foretrukne linjeføring med ekstra station ved Operaen

Som det fremgår af Lokaludvalgets svar til idéfasehøringen om M5, foretrækker Lokaludvalget M5 Øst (Lilla) linjeføringen. Lokaludvalget ønsker igen at pege på behovet for, at denne linjeføring omfatter en tunnellagt metrobetjening af Dokøen, Nyholm, Arsenaløen og Frederiksholm med en metrostation, f.eks. ved Operaen, og at en sådan ekstra station mellem Refshaleøen og Kløverparken indgår i miljøkonsekvensvurderingen af M5 Øst.

Lokaludvalget ønsker endvidere igen at understrege, at linjeføringen på Nordøstamager bør tunnellægges mest muligt, herunder strækningen mellem Kløverparken og Refshaleøens sydkyst. Dermed undgås, at natur, vandområde og byrum skæmmes af en højbane, ligesom det begrænser støjbelastningen og sikrer bevarelse af rekreative værdier langs Nordøstamagers kystlinje.

Lokaludvalget lægger vægt på, at der ved anlægget af metroen tages vidtgående hensyn til boligkvarteret på Margretheholm og andre bebyggelser nær metrolinjen og, at en højbane – hvis en sådan skulle blive besluttet - placeres i så stor afstand fra bebyggelse, at støjgener undgås.

Lokaludvalget undrer sig over, at der ikke indgår overvejelser om at anlægge metrostrækningen inden for Lynetteholms perimenter, herunder afgrænsningen til Nordhavn, som en sænketunnelløsning, når det tages i betragtning, at området endnu ikke er fyldt op med jord. Tværtimod fremgår

det af tillægget til den strategiske miljøvurdering, at området kræves fyldt op inden, der eventuelt anlægges metro på Lynetteholm. Er der ikke en unik mulighed for at etablere underjordisk linjeføring på en endnu ikke etableret holm?

Lokaludvalget har ikke på nuværende tidspunkt bemærkninger til de to alternative linjeføringer på det nordlige Amager (Sundbyøster Plads og Hans Bogbinders Allé/og Prinsesse Christines Vej), som er indarbejdet på strækningkortene, men finder, som også anført i Lokaludvalgets svar på idéfasehøringen, at begge muligheder skal miljøvurderes.

M5 Vest (Orange): Teknikspor bør være midlertidigt og delvis tunnellægges

Hvad angår placeringen af klargøringsanlægget og et eventuelt teknikspor til M5 Vest (Orange) har Lokaludvalget følgende bemærkninger:

Den anden og senere etape af M5 Vest, som fuldender Orange Ring, er af grunde, som ikke fremgår, fjernet fra strækningkortene i tillægshøringen. Lokaludvalget går ud fra, at en fuld Orange Ring fortsat er en mulighed. Udvalget lægger desuden til grund, at Orange Rings afgrening fra tekniksporet i givet fald til sin tid forudsættes at ligge lige syd for Margretheholm Havn.

Som nævnt ovenfor, og uanset hvilken M5 linjeføring der besluttes, finder Lokaludvalget, at metrostrækningen på tværs af Margretheholm Havn bør tunnellægges, så dette vandområde syd for Refshaleøen kan udvikles som rekreativt område.

Hvis der gås videre med M5 Vest (orange) linjeføringen, bør den sydlige del af tekniksporet fra afgreningen til klargøringsanlægget på Prøvestenen anlægges som et midlertidigt anlæg og nedlægges, når strækningen af Orange Ring til Prags Boulevard Station og adgangen derfra til klargøringsanlægget er færdig. Herved undgås det, at der permanent bliver to parallelle metrosporanlæg på strækningen fra Margretheholm Havn til Prags Boulevard med de supplerende ulemper for mennesker og miljø, som det vil medføre.

Også hvis Orange Ring anlægges, bør bebyggelsen på Margretheholm i videst muligt omfang skånes for miljøvirkninger såvel i anlægsfasen som, når anlægget er færdigt.

Lokaludvalget anmoder om, at Transportministeriet i sit høringsnotat til Transportudvalget forholder sig til det ovenfor anførte såvel som til

bemærkningerne i Christianshavns Lokaludvalgs tidligere indgivne hørings svar.

Med venlig hilsen,

Asbjørn Kaasgaard,
Christianshavns Lokaludvalg

**Borgmesteren****Gladsaxe Kommune**

Rådhus Allé 7, 2860 Søborg

Telefon: 39 57 50 01

E-mail: bm@gladsaxe.dk

20-01-2023

J. nr. 22-6-01.16.00-P17

Hørings svar fra Gladsaxe Kommune til:**Høring over strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm (Id nr.: 131620)**

Gladsaxe Kommune har modtaget materiale vedrørende ovenstående høring. Ved første gennemlæsning savnes der mere information om regionale påvirkninger på omegnskommunerne, især i forhold til trafikale konsekvenser og byudvikling. Kommunen har derfor med interesse gennemlæst det supplerende dokument 'Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen', og høringssvaret tager udgangspunkt i dette dokument.

Manglende koordinering i hovedstadsområdet

Gladsaxe Kommune savner helhedstænkning og bedre involvering af de påvirkede omegnskommuner, så der koordineres og tænkes på tværs i hovedstadsområdet. Udbygningen af Østhavnen, herunder Lynetteholm, er et meget stort projekt, der påvirker langt ud over Københavns kommunegrænse. Det er især blevet tydeligt i den strategiske miljøvurdering og de bagvedliggende rapporter. Helhedstænkning og bedre involvering af de påvirkede kommuner, er fuldstændig nødvendig for et projekt af Lynetteholms størrelse, der har så langt et tidsperspektiv og så væsentlige miljøpåvirkninger.

Trafik

Baggrundsdokumenterne til den strategiske miljøvurdering beskriver *planens* forventede påvirkning på trafikafviklingen i København og omegn. Overordnet noteres det, at det centrale København får den største trafikale gevinst i form af færre biler, mens der bliver en øget belastning af vejnettet i særligt Gentofte Kommune som følge af projektet. For Gladsaxe Kommunes vedkommende beskrives der i rapporten om de samfundsøkonomiske effekter, at projektet medfører dels en aflastning af Motorring 3, men også øget trafik på veje tilstødende Helsingørmotorvejen. Det beskrives desuden, at "*... ringvejen har samtidig den effekt, at den alt andet lige samlet set gør det mere attraktivt at køre bil, og hermed kan få vejtrafikken til at stige.*"

Gladsaxe Kommune finder det overordnet meget problematisk at etablere projekter, der gør det mere attraktivt at køre bil, og ser det heller ikke i overensstemmelse med Københavns Kommunes egen målsætning om at reducere trafikken til og fra København til maksimalt 25 %. Desuden er det fuldstændig uacceptabelt, at omegnskommunerne skal betale prisen, i form af yderligere støj- og miljøbelastning, for at aflaste trafikken i det centrale København. Vi bør i stedet for at anlægge nye store infrastrukturprojekter fokusere på at forbedre det eksisterende vejnet, investere yderligere i kollektiv transport og reducere støjgener fra de større veje.

Nulscenariet bygger på en præmis om, at bilejerskab og antal kørte kilometer i bil pr. borger er højere i omegnskommunerne end i København – blandt andet på grund af ringere adgang til kollektiv transport. Der er dog gang i mange projekter inden for kollektiv transport i mange omegnskommuner – letbane, BRT-forbindelser, på sigt måske metro. Når der med en halvtredsårig horisont sammenlignes tal for en *plan*, der inkluderer metrolinje i København, er det en forkert forudsætning, hvis man regner med status quo for den kollektive transport i omegnskommunerne. Nye kollektive projekter bør derfor medtages, i særdeleshed dem, som er indeholdt i regeringens Infrastrukturplan 2035.

Støj, afledt af trafik

Baggrundsdokumenterne redegør for en øget støjbelastning, særligt omkring Helsingørmotorvejen og tilstødende veje. Særligt Gentofte Kommune rammes voldsomt, men også afledt trafik til og fra Gladsaxe medfører mere støj. Derudover redegøres der for en reduktion i støjbelastningen ved Motorring 3, som følge af projektet, hvor trafikken forventes aflastet i forhold til nulscenariet. For Gladsaxe Kommune, er påvirkningerne, der er redegjort for, både positive og negative, ligesom for den trafikale belastning.

Ud fra bl.a. Vejdirektoratets prognose om stigning i privatbilismen samt det, at nye/bedre veje giver en stigning i antallet af biler, så må en eventuel aflastning vurderes at være midlertidig. Derved vil det endelige resultat være, at kommunen udelukkende bliver yderligere støjbelastet af vejtrafikken.

Gladsaxe Kommune finder det dybt problematisk, at omegnskommunerne skal pålægges mere støj for at aflaste trafik og støj i det centrale København. Derudover er det uacceptabelt, at de mest støjbelastede boliger bliver yderligere påvirket af støj. Trafikstøj er en af Gladsaxe Kommunes (og andre omegnskommunes) store udfordringer, hvor især diffus støj fra de statsejede veje påvirker boliger, haver, byrum og naturområder. Netop de mest belastende veje, hvor vi ikke selv har muligheden for at begrænse støjen.

Enhver udvidelse eller ændring af disse veje, der medfører mere trafik og støj, vil give store udfordringer og modarbejde målsætninger om klima, mobilitet og sundhed. Gladsaxe Kommune vil derfor i høj grad anfægte, at planens miljøpåvirkning for så vidt angår støj, vurderes at være ikke-væsentlig.

Hvis planen udføres, bør der som konsekvens afsættes midler og laves en plan for at inddæmme støj, så eksisterende støjplagede boliger ikke vil få forværrede forhold. Miljøvurderingen bør også adressere, hvorvidt det er muligt at undgå en øget støjpåvirkning.

Byudvikling og manglende forbindelse til Fingerplanen

Udviklingen af København har siden 1947 fulgt Fingerplanen. Med København som kraftcentret i 'håndfladen' skal hovedstadsområdet udbygges og sprede sig i de allerede udlagte byområder langs 'fingrene'. Østhavnen er et brud med denne udvikling, og vil vokse ud i Øresund 'på siden af' håndfladen.

Gladsaxe Kommune ser helt overordnet et stort problem i denne fravigelse af Fingerplanens principper om at fortætte i bykilerne, langs S-togsnettet, hvor der er større rummelighed. Der er tale om vigtige og holdbare principper, som har været almen planlægningspraksis i over 75 år.

I analysen om samfundsøkonomiske effekter beskrives det, at *planen* for Østhavnen vil betyde ændringer i befolkningen i kommuner uden for København, og at "*jo tættere en kommune geografisk er placeret på København, desto større andel ventes den pågældende kommune at afgive til Østhavnen*". Det fremgår desuden, at "*En udvidelse af Østhavnen kan derfor bidrage til at afhjælpe efterspørgslen efter nye boliger i disse kommuner*". Der argumenteres med andre ord for, at udvidelsen af Østhavnen skal ses som en hjælp til ikke at følge Fingerplanens principper for byudvikling. I Gladsaxe tager vi afstand fra, at Fingerplanens principper udfordres uden hverken forudgående analyser om restrummelighed i fingrene eller bred dialog om en samlet planlægning for hovedstadsområdet udvikling.

Med venlig hilsen


Trine Græse

Transportministeriet Ministry of Transport
Vej-og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 FDK-1220 København K
Via e-post: trm@trm.dkogarp@trm.dkKøbenhavn den 20. januar 2023

Høringssvar vedrørende den strategiske miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm, Id nr: 131620/170824.

SMVen udpeger fire byudviklingsområder. Det fremgår af SMVen, at der er tale om en foreløbig placering af planelementerne, som ikke er bindende for den endelige placering. Copenhagen Cable Park må dog antage, at de udpegede byudviklingsområder står ved magt, herunder arealet kaldet Kløverparken hvor Copenhagen Cable Park er placeret.

Om Copenhagen Cable Park

Vi er placeret indenfor arealet omfattet af SMVens planområde for byudvikling. Der er tale om Danmarks største vandsportscenter, med 1.400+ medlemmer, samt 23.000 årligt besøgende. Vi har eksisteret siden 2007, og blevet til gennem et samarbejde med By & Havn og Københavns Kommune om etableringen af et vandski- og wakeboardcenter i internationalt format.

SMVen angiver et areal på side 48. 4.1.2, hvor hele området udlægges til Byudvikling:

“Som en del af byudviklingen i Østhavnen, udvikles også nye rekreative områder. Dette vurderes at være en væsentlig positiv påvirkning for rekreative områder. Det rekreative areal ved Kraftværksvej (gokartbane m.v.) vil dog blive bebygget og kan derfor ikke anvendes rekreativt på samme måde som hidtil.”

Copenhagen Cable Park ønsker at gøre opmærksom på, at SMVen er særdeles upræcis, og ikke forklarer hvordan byudvikling i Kløverparken vurderes at have en væsentlig positiv påvirkning for rekreative områder”, og dels ikke udpeger hvor "nye rekreative områder" bliver etableret.

Udsagnene fremstår uden faktisk baggrund eller dokumentation i materialet øvrigt.

SMVen tager ikke højde for hverken kort- eller langsigtede konsekvenser ved nedlæggelsen af eksisterende rekreative sports- og havneanlæg i Østhavnen. Der er desuden ingen omtale overhovedet af, hvilket konkret tab af udfoldelsesmuligheder, en nedlæggelse af Copenhagen Cable Park, samt den snart 100 år gamle Københavns Motorbådsklub vil have for Københavns borgere.

Der ses ikke ud af SMVen, at der er beskrevet et sagligt belæg for at udpege hele Kløverparken til byudviklingsområde. Der er desuden ingen nærmere beskrivelse af hverken konsekvenserne af nedlæggelse af eksisterende rekreative foreninger og institutioner, eller nærmere, faktisk redegørelse for fremtidige, påtænkte rekreative fremtidsmuligheder.

Vi bemærker os desuden, at der intet står i SMVen om de substantielle vanskeligheder der vil være ved en byudvikling, der kræver ophævelse af

eksisterende sikkerhedshedszone for Benzinøen.

Samlet vurderer vi, at denne del af SMVen er dels underbelyst, dels savner konkrete vurderinger af negative konsekvenser for borgeres adgang til vandsportsaktiviteter, samt øvrige rekreative udfoldelsesmuligheder i området.

Vi må desværre samlet set konstatere, at beskrivelsen af byudviklingen i SMVen for Kløverparken forekommer uigennemsigtig og ukonkret, med umiddelbare negative konsekvenser for det eksisterende vandsports- og idrætsliv i området.

Med venlig hilsen/Best Regards

Peter Bloch, direktør

Copenhagen Cable Park

peter@ccp.dk

www.ccp.dk

cell: +45 2367 3980

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Cc: Danske Shipping- og Havnevirksomheder (dshv@DI.DK)
Fra: Jesper Sebbelin (JESE@DI.DK)
Titel: DSHV: Strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.
Sendt: 20-01-2023 16:46

God eftermiddag.

Danske Shipping- og Havnevirksomheder (DSHV) har set DI's høringsvar vedrørende strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.

DSHV støtter høringsvaret fra DI.

Med venlig hilsen
Danske Shipping- og Havnevirksomheder (en del af DI)

Jesper Sebbelin
Chefkonsulent

(+45) 3377 3115
(+45) 2467 6936 (Mobil)
jese@di.dk
dshv.dk



**DANSKE SHIPPING- OG
HAVNEVIRKSOMHEDER**

Læs, hvordan DI behandler og beskytter
persondata i [DI's Privatlivspolitik](#)

Transportministeriet

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K.
Att. Anders Petersen

OBS: fremsendt pr. mail til ARP@trm.dk og TRM@TRM.dk

ENERGINET

Energinet
Tonne Kjærvej 65
DK-7000 Fredericia

+45 70 10 22 44
info@energinet.dk
CVR-nr. 28 98 06 71

Dato:
19. januar 2023

Forfatter:
NCB/NCB

HØRING AF TILLÆG TIL MILJØRAPPORT - STRATEGISK MILJØVURDERING, ØSTHAVNEN, HERUNDER LYNETTEHOLM

Energinet har modtaget Transportministeriets tillæg til høring i forbindelse med den strategiske miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm (2021-1110).

Som det er nævnt i det medsendte høringsbrev, har der i perioden fra den 5. september 2022 og frem til den 31. oktober 2022 været en idéfase for netop de valgte metrolinjeføringer som tillægget omhandler. Høring var udsendt af Københavns Kommune.

Energinet Eltransmission A/S har indsendt høringssvar til Københavns Kommune den 31. oktober 2022 - vores sag nr. 22/07313.

Høringsvaret indsendt den 31. oktober 2022 dækker også de bemærkninger som Energinet Eltransmission A/S har til det fremsendte tillæg – svaret er gengivet herunder,

Energinet Eltransmission har modtaget idéfasehøring for en ny metrolinje M5.

Det kan indledningsvis oplyses, at Energinet Eltransmission A/S ejer, driver og bygger eltransmissionsnettet i Danmark for at indpasse mere vedvarende energi og opretholde forsyningssikkerheden og ejer således eltransmissionsnettet på mere end 100 kV. Energinet Eltransmission A/S er et datterselskab i Energinet, som er en selvstændig offentlig virksomhed oprettet af Klima-, Energi- og Forsyningsministeren. Høringssvaret fra Energinet Eltransmission A/S (herafter kaldet Eltransmission) omhandler udelukkende eltransmissionsnettet. Idéfasehøringen omfatter to forslag til linjeføring for M5, henholdsvis M5 Orange og M5 Lilla. Metro linje M5 - lilla linje:

Aktuelt er vi undervejs med at finde et trace for 3 nye kabelanlæg mellem Kraftværksvej og Raffinaderivej.

Det er 3 kabelanlæg, der hver består af 3 stk. Ø180 rør samt 2 stk. Ø50 mm rør. Hvert kabelanlæg vil blive udført som styret underboring og etableres som det fremgår af bilag A (Tegning 13L 06 056).

Den planmæssige placering er ikke endeligt fastlagt, men det forventes af alle 3 kabelanlæg placeres fra det grønne areal langs med Kraftværksvej videre til Forlandet, i Kløvermarksvej frem til Raffinaderivej. Bilag B (Oversigtskort).

Hvor kabelanlægget placeres på det grønne areal ved Kraftværksvej, vil kabelanlæggene blive sikret med en tinglyst deklARATION.

Anlægstidspunktet for etablering af kabelanlæggene forventes at være i 2024/2025.

Såfremt det ikke vil være muligt at etablere kabelanlæggene i den planlagte linjeføring, er eneste alternative linjeføring at placere dem i området, hvor Metro linje M5 – lilla linje er planlagt, eller ind over arealet hvor der i dag er et gocart anlæg.

Metro linje M5 – Orange linje og mulig KVC M5 eller M5 Orange:

Af høringsmaterialet fremgår, at der planlægges et teknikspor til CMC.

Som da projektet for etablering af en jordtransportvej til brug ved etablering af Lynetteholm var i høring, vil de samme forhold være gældende for etablering af en metrolinje, der vil skulle krydse 1 stk. 132 kV kabelanlæg i Vindmøllevvej og 5 stk. 132 kV kabelanlæg i området ved Kraftværksvej.

Eltransmission har i 2021/2022 etableret en del tomrør i og langs med Kraftværksvej. En større reinvesterings på transformerstation Amagerværket inkluderer, at der i de etablerede tomrør vil blive installeret nye kabler som erstatning for de eksisterende. Arbejdet forventes "at blive udført frem til 2026"

Ved høringen af både miljøkonsekvensrapporten og anlægsloven for Lynetteholm havde man overset, at disse kabler er væsentlige for forsynings sikkerheden af København.

Eltransmission gør derfor nedenstående opmærksom på Eltransmissions eksisterende anlæg:

- Transformerstation Amagerværket er centralt placeret i det københavnske transmissionsnet. Stationen har forbindelser til den nordlige og sydlige elektriske indføding til København og er derfor essentiel for forsyningen af elektricitet til København.
- Hvor metrolinjen er planlagt, ligger flere 132 kV kabelanlæg, som forbinder stationen ved Amagerværket med stationen på Bellahøj, H.C. Ørstedværket, Kastrup og det øvrige Amager.
- På den del hvor M5 metrolinjen øst er planlagt ført øst for Raffinaderivej ligger 132 kV kabelanlægget til Kastrup meget tæt på Metrolinjen. Placeringen af en ny metrolinje i samme lokalitet som dette eksisterende kabelanlæg, der er ved at nå endt levetid, vil true såvel forsynings sikkerheden som anlægssikkerheden.

- *Fejlhyppigheden er statistisk meget større på sådanne "udtjente" anlæg, og især muf-fesamlinger er sårbare for vibrationer, tryk og andre påvirkninger.*
- *Hvis der sker fejl/skader på et kabel/muffe, vil Eltransmission have brug for at frigra-ve kablet omgående for udbedring og oprensning af eventuel olieforurening fra kablet. Et sådant gravearbejde varer erfaringsmæssigt et par måneder og har et nødvendigt ar-bejdsareal som betyder, at området skal afspærres i hele graveperioden.*
- *Flere samtidige fejl på forbindelser til station Amagerværket kan desuden have alvor-lige konsekvenser for forsyningen af København, da det vil medføre betydelig overbe-lastning andre steder i nettet. Dette kan potentielt lede til afkobling af dele af forbru-get i København for at nedbringe overbelastningerne i nettet.*
- *Manglen af alle forbindelser til/fra stationen vil ligeledes betyde, at forbruget direkte under Højspændingsstation Amagerværket udelukkende skal forsynes fra det underlig-gende net. Dette omfatter bl.a. store dele af Amagers elforbrug.*

I afsnit 3.2.2 i tillægget er der beskrevet en påtænkt etablering af tekniksporet.

I denne beskrivelse er det uklart om tekniksporet vil blive ført på en viadukt på den del, der fø-rer over Kraftværkshalvøen.

Det er anført at ved Margretheholms Havn vil tekniksporet være anlagt på en viadukt og at dette forsætter på en viadukt over Prøvestenskanalen, men ikke en beskrivelse af den del der føres på Kraftværkshalvøen.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til undertegnede eller Hans Schmidt (tlf. 20369043/ mail: HCD@energinet.dk).

Med venlig hilsen

Niels Chr. Brix

NCB@energinet.dk
Energinet

Bilag:

- Pdf -Tegning 13L 06 056 Tæt trekant før, under og efter installation
- Pdf – Nye kabelanlæg ved Forlandet og Kløvermarken

Høringssvar: strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

Hvorfor dette høringssvar?

Vi ønsker et Amager og et København, der både nu og mange år frem er sikkert at færdes i for os og vores børn, som går på Nordøstamager Skole. En ny skole, som i høj grad kommer til at blive påvirket negativt af den massive lastvognstrafik, der er konsekvens af Lynetteholm-byggeriet. Med støj, luftforurening og – sandsynligvis – trafikuheld til følge.

Derfor foreslår vi at sætte Lynetteholmen på pause for at undersøge alternative, potentielt bedre muligheder. At man gør alt for at undgå belastning af byliv, miljø og klima. Og at man, hvis man holder fast i projektet, har gjort alt for at undgå den tunge lastbilstransport af jord, som kommer til at belaste vores område i mange, mange år. Som det står i miljøvurderingsloven (§20, stk. 2, afsn. 4).

Vi kunne skrive meget om projektet som helhed, men har valgt at fokusere på Lynetteholmens negative konsekvenser for Amager Øst, hvor vi bor, og i særdeleshed området omkring Nordøstamager Skole. Som afsendere repræsenterer vi altså både Nordøstamager Skole, borgere i lokalområdet og vores børn, der skal opvokse og leve med følgerne af Lynetteholm-projektet mange år endnu.

Problemer med jordtransporter

1. Sikkerhed

Nordøstamager Skole ligger på Holmbladsgade 113, men vender også ud mod Prags Boulevard og ligger i umiddelbar nærhed af lyskrydset Uplandsgade/Prags Boulevard/Strandlodsvej. Dette kryds er en del af den primære adgangsvej for alle jordtransporter til Lynetteholmen.

Nordøstamager Skole er blevet opført på en grund, der egentlig er for lille til et skolebyggeri, så den lever ikke op til de fastsatte krav for udeareal. Københavns Kommune har derfor givet en disposition til skolebyggeriet med den argumentation, at skolen ligger i umiddelbar nærhed af det store grønne areal Kløvermarken. **Derfor optager det skolebestyrelsen meget, at skolen også i praksis har adgang til at anvende Kløvermarken som udeareal i hverdagen.** Med de nuværende forhold og den kommende lastbiltrafik, er vores klare vurdering, at det simpelthen ikke er forsvarligt, at 1-2 lærere skal føre skoleklasser gennem dette stærkt trafikerede kryds.

Vi har været i dialog med kommunen om at etablere en gangbro fra skolen til Kløvermarken – eller i det mindste nogle sikkerhedsforanstaltninger i selve krydset, som gør det realistisk at anvende Kløvermarken uden at udsætte børn og lærere for livsfare. Meddelelsen fra Kommunen er, at der ikke findes budget til den slags tiltag. Der findes ikke budget i Lynetteholmsprojektet til at afbøde sådanne markante lokale gener. I stedet skal vi lokale københavnere 'absorbere' disse midlertidige gener (midlertidige i 30-40 år!).

I forhold til de mindre tiltag har vi også fået at vide, at blandt andet de stigende stålpriser gør det økonomisk svært at sikre krydset med f.eks. stålhegn. I en nylig dialog med Lokaludvalget har vi fået at vide, at Københavns Kommune prioriterer kryds, hvor der sker mange dødsulykker. Vi vil gerne i dette tilfælde opfordre til, at man afsætter budget i Lynetteholmen til at afbøde lokale gener og **ikke lader børn i en nyopført skole betale den højeste pris.**

2. Forurening

Københavns luft er allerede meget forurenede, og i december 2022 kunne TV2 fortælle, at EU's grænseværdier for partikelforurening blev overskredet. **Partikelforureningen må forværres yderligere som følge af Lynetteholmsprojektet**, og den øgede partikelforurening kommer til at aflejre sig i vores børns kroppe. Det er dybt kritisabelt, og vi savner grundig kortlægning af sundhedskonsekvenser for københavnere, især de af os, som kommer til at bo og færdes tæt på den intense jordtransporter.

Støjforurening er allerede et problem i København – hvilket er næsten uundgåeligt i en hovedstad anno 2023. Men det betyder ikke, at det er en god løsning at forværre situationen ved at lade **lastbiler buldre igennem Uplandsgade, på børnenes vej til Kløvermarken.**

3. Trængsel

I Lynetteholmsprojektet foreslås det, at trafikken, og især de tunge jordtransporter, primært føres over land gennem Københavns centrum og Amagerbro. Det medfører en kraftig trafikbelastning af veje, som allerede er meget overbelastede. Dette gælder især de to hovedadgangsveje til Amager, H.C. Andersens Boulevard/Langebrogade og på Christianshavn Knippelsbro/Torvegade. Vi formoder, at Christmas Møllers Plads, som allerede er en trafikprop i myldretiden, bliver en trafikprop det meste af døgnet.

Det vil blive et stort problem for bilpendlere til Amager, fx skolens personale, hvis de ikke bor i cykelafstand eller har attraktiv kollektiv transport. Og selvfølgelig bilpendlere fra Amager Øst.

Som udeskole, hvor alle skolens elever en gang ugentligt er på tur, kan det også give problemer, at der på strækningen ind mod Indre By og kvarterer syd, vest og nord for København kan komme så meget trængsel, at vi reelt ikke kan komme frem.

4. Nye borgere

I tillæg til de gener skolen direkte har, undrer det os, at man vælger at føre lastbilerne over Uplandsgade og Prags Boulevard, fremfor Kløvermarksvej. **Der er planlagt lejlighedsbyggeri** på hjørnet af Prags Boulevard og Amager Strandvej, og på hele ydre Amagerbro er der ønsker om og planer for at forbinde det tæt bebyggede boligkvarterer med Kløvermarken. Det kræver bedre overgange som de foreslåede ved skolen, men dette modarbejdes af, at adgangsvejen til Lynetteholmen er lagt her. Langs Kløvermarksvej er der kolonihaver, men ikke fast beboelse, skoler og institutioner. *Endnu mere oplagt er det dog at anvende vandvejen.*

Alternativ: vandvejen

Mulighederne for at sejle jorden til Lynetteholmen er ikke undersøgt tilstrækkeligt i den strategiske miljøvurdering. Det er før blevet underkendt som for dyrt og tidskrævende, men det var i et scenarie, hvor jorden først deponeres, og så sidenhen håndteres igen og lastes på pramme.

Det er IKKE blevet undersøgt, om jorden kan lastes direkte på et antal pramme, som ligger klar langs kajen, der så sejles ud på deponiområderne efterfølgende. Det kræver måske en smule nytænkning, men af et projekt af den størrelse og med de markante gener, som Københavns centrum og Amager Øst bliver påført af jordtransporterne, er det mindste man kan gøre at undersøge disse alternativer til fulde.

I praksis kan disse pramme ligge i Nordhavnen og eventuelt ved lufthavnen eller Avedøre. Derved kan jordtransporter fra det nordlige København føres til Nordhavnen og fra det sydlige København til lufthavnen eller Avedøre. **Og jordtransporterne bliver på den måde holdt på det overordnede vejnet og ført udenom Københavns centrum.**

Med venlig hilsen,

Nordøstamager Skoles bestyrelse; Lars Tingbjerg Danielsen, Jesper van Dam Laugesen, Thomas Holm Kläning, Marie Mynderup-Bjørnshave, Ida Blinkenberg Lidell, Sandra Almtoft Brix Rosengren og Kim Jørgensen Grummesgaard.

Høringssvar til strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholmen

Introduktion

En SMV indebærer udarbejdelse af en miljørapport, hvori den sandsynlige, væsentlige indvirkning på miljøet og rimelige alternativer fastlægges, beskrives og vurderes (<https://denstoredanske.lex.dk/SMV>).

I loven om miljøvurdering (LBK nr 1976 af 27/10/2021) står minimumskravet om at rimelige alternativer beskrives i § 20 stk. 2.

Dette høringssvars primære indsigelse er, at kravet om at beskrive rimelige alternativer langt fra er opfyldt.

Det virker som om, at bygherre og myndigheder tidligt har besluttet sig for, at Lynetteholmsprojektet og den øvrige byudvikling i Østhavnen er den bedste løsning på hovedstadens åbenlyse behov for flere billige boliger, kystsikring og mobilitet. Der mangler fuldstændig en bredere analyse af om alternative løsninger kan opfylde behovene med en lavere miljøpåvirkning og måske endda billigere.

Og der er – med altovervejende sandsynlighed – væsentligt bedre alternativer til at nå målene. Disse alternativer bør undersøges til bunds, inden et så omfattende projekt som Lynetteholmen og den øvrige byudvikling i Østhavnen fortsættes.

Dertil har rammevilkårene for projektet ændret sig så væsentligt, at projektet uanset bør genovervejes.

Dette høringssvar gennemgår først problemerne og indeholder derefter forslag til alternativer, som med al rimelighed bør belyses i henhold til loven om miljøvurdering. Og fordi det er sund fornuft.

1. Mobilitet

Lynetteholmen bryder med fingerplanen og foreslås anlagt langt fra det eksisterende hovednet i kollektiv transport; hovedstadsregionens S-togsnet. Placeringen øst for Københavns centrum er yderligere overordentlig problematisk, da al *biltrafik til og fra Lynetteholmen skal passere igennem i forvejen overbelastede bydele* (f.eks. Østerbro og Amagerbro) og via bymotorveje (f.eks. indre Helsingør motorvej, Motorring 3 og Øresundsmotorvejen).

Uanset den meget dyre infrastruktur, i form af metrobetjening og Østlig Ringvej, ændrer det ikke på, at en ny bydel af den størrelse har regional betydning, blandt andet i kraft af de mange arbejdspladser. Og *bydelen vil være overordentlig svær og langsommelig at nå frem til fra den øvrige hovedstadsregion, særligt i myldretiden*. Lynetteholmen vil derfor yderligere øge spildtiden i hovedstadens myldretidstrafik.

Anlæggelsen af Lynetteholmen *lukker også for en central vandvej*, idet Lynetteløbet fyldes op. Det betyder, at selv småbåde skal benytte erhvervshavneløbet for at komme ind og ud af havnen.

2. Miljø

Lynetteholmen bryder med princippet om, at Østersøens havmiljø ikke må påvirkes af anlægsprojekter i Øresund. Dette princip er f.eks. blevet fulgt ved anlægget af Øresundsbroen. Dermed bryder anlægget af Lynetteholmen også med forsigtighedsprincippet, som ellers er gængs praksis. *Forsigtighedsprincippet er særligt relevant i dette tilfælde*, da en sænkning af vandgennemstrømningen i Øresund vil påvirke det komplekse og vidtstrakte økosystem, som Østersøen udgør. Det er ydermere problematisk, at den danske stat vælger at vige bort fra forsigtighedsprincippet, når der er tale om miljøpåvirkninger, som påvirker vores nabolande; Sverige, Finland, Tyskland, Polen, Rusland, Litauen, Letland og Estland.

Det er umuligt at forudse, hvad de faktiske konsekvenser af en sænket vandgennemstrømning vil være i et økosystem, der strækker sig fra Kieler bugt til den Botniske bugt. Vi ved dog, at *Østersøens økosystem i forvejen er ved kollapse*, særligt som følge af kvælstof tilførsel fra landbrug og spildevand. Dette ses blandt andet ved tilbagevende iltsvind, bundvendinger og fiskedød og generelt kraftigt reducerede fiskebestande og et næsten lukket fiskerierhverv i Østersøen. En selv lille sænkning af tilførslen af 'frisk' vand risikerer at accelerere udviklingen yderligere. Derfor bør forsigtighedsprincippet være særligt relevant at opretholde her.

Miljøkonsekvenserne af at flytte rensningsanlægget Lynetten til Avedøre og dermed Køge Bugt er også underbelyste. Havmiljøet i Køge Bugt er i forvejen overordentligt udfordret pga. af den generelt ringere vandkvalitet i Østersøen og det faktum, at *Køge Bugt har relativt stillestående vand*. En flytning af udledningen fra Øresund med høj vandgennemstrømning til det stillestående vand i det nordlige Køge Bugt virker helt uigennemtænkt. En fuldstændig rensning af spildevandet er teknologisk mulig, men det er meget dyr.

Også vandgennemstrømningen i Københavns havn ændres, idet Lynetteholmen lukkes med ikke fuldt belyste konsekvenser til følge. Dette kan f.eks. gå udover *badevandskvaliteten* i Københavns Havn.

Klimakonsekvenserne af at bygge et jomfrueligt projekt med anvendelse af råstoffer er også underbelyst, især i forhold til de alternativer der eksisterer, hvor man kan udnytte eksisterende land og infrastruktur til at nå målene.

Jordtransporterne til Lynetteholmen går primært gennem Københavns centrum, langebro og Knippelsbro/Christianshavn ad en korridor som allerede er fuldstændig overbelastet af trafik til stor gene for den generelle trafikale situation og de tæt befolkede kvarterer, der må døje med ekstra partikelforurening og trafiksikkerhed. Alternativer ad vandvejen er ikke tilstrækkeligt belyste.

3. **Økonomi.** Lynetteholmen følger en lang tradition for håbefuldt økonomisk planlægning i offentlige giga-projekter. Da Lynetteholmen blev lanceret, var det med meddelelsen om, at hele projektet var selvfinansierende gennem modtagning af jord og grundsalg. Denne præmis er håbefuldt, da den hviler på en række antagelser, som allerede har vist sig at være udfordret:

- a. **Antagelse 1. Der er kun få miljøkonsekvenser og dermed få udgifter til at håndtere miljøkonsekvenser af Lynetteholmen.** Aktuel situation: dumpning af slam i Køge Bugt er nødtvunget blevet ændret til en ny og dyrere metode for håndtering af slam. *Den sænkede gennemstrømning af vand i Øresund er blevet udfordret af vores nabolande, og en EU-sag må forventes.* Projektet må enten ændres, eller der bør budgetteres med nye, dyre og problematiske udgravninger andre steder i Øresund.

- b. **Antagelse 2. Der er ikke mangel på arbejdskraft og ressourcer i vores samfund.** Aktuell situation: energikrise og krig i Europa har allerede væsentligt flyttet på de samfundsmæssige rammer for så stort et projekt. Folketinget har besluttet, at vi skal være uafhængige af fossile brændsler tidligere end tilfældet var, da Lynetteholmen blev besluttet. Det betyder i praksis, at Danmarkshistoriens største anlægsprojekter skal gennemføres inden for de næste otte år. Det gælder en firedobling af vind- og solproduktionen og en historisk udbygning af fjernvarmen. Dertil kommer en oprustning af forsvaret.

Alle disse enorme offentlige og private investeringer i perioden 2023-2030 lægger et stort pres på tilgængelige ressourcer og arbejdskraft. Særligt anlægsprojekter som havvind, energiøer og fjernvarmeudbygningen lægger beslag på de samme ressourcer i de samme brancher, som skal bruges til Lynetteholmen. Et samtidigt anlæg af Lynetteholmen vil drive priserne yderligere op og direkte konkurrere med den samfundsmæssige topprioritet; at skabe sikkerhed i Danmark gennem en omkostningseffektiv klimavenlig energisektor og et styrket forsvar.

<https://energinet.dk/om-os/aktuelle-temaer/vi-skal-firedoble-vind-og-sol/>

- c. **Antagelse 3. Lav inflation og stabile råvarepriser.** Aktuell situation: høj inflation og kraftigt svingende råvarepriser skaber *høj budgetusikkerhed*. Et andet anlægsprojekt, Letbanen i Region Hovedstaden, er netop blevet varslet en mépris på 1 mia. kr., hvilket delvis er begrundet i højere råvarepriser.
- d. **Antagelse 4. Spildevandsanlægget Lynetten kan uden de store udfordringer flyttes.** Aktuell situation: alle ejerkommuner, undtagen København, modsætter sig en flytning af Lynetten og vil i hvert fald ikke betale for en flytning. De økonomiske konsekvenser af at bevare den nuværende lokation eller flytte spildevandsanlægget er begge underbelyste og introducerer *endnu en økonomisk usikkerhed for det samlede projekt*. Især vil det være dyrt, hvis det afledte vand i det nordlige Køge Bugt ikke må forringe den i forvejen meget ringe vandkvalitet i dette område.

Alternativer

Kystsikring

Trekronerfortet ligger i forvejen som en barriere i det nordlige udløb af Københavns havn. En forhøjelse af de eksisterende moler nord og syd for Trekronerfortet, i kombination med sluseporte i hhv. Lynetteløbet og erhvervsløbet, vil skabe den nødvendige stormflodsikring af Københavns havn. Lynetteholmen er helt overflødig for at lave denne kystsikring, og selve kystsikringen er end ikke en del af projektet. Tværtimod, så forværrer Lynetteholm i sig til selv højden af vandstanden i havnen ved en stormflodshændelse.

Billige boliger

Fortætning af arealer tæt på eksisterende S-togsstationer er formegentlig den bedste måde at opføre mange, billige boliger, som er tilgængelige for mennesker med almindelige lønninger i København og

omegn. Hvis det snævre blik og den kunstige afgrænsning af, at boliger skal ligge i Københavns Kommune/ i havet, fjernes, så åbnes et hav af muligheder.

Der er arealer på størrelse med Lynetteholmen, som kan fortættes/udbygges, hvis hele den inderste halvdel af S-togsstationerne bringes i spil. Dette gøres i praksis ved at ændre lokalplaner fra erhverv til boligbyggeri, så f.eks. en parkeringsplads tæt på en S-togsstation omdannes til lejlighedsbyggeri. Fordelen ved denne metode er også, at grundene er væsentlig billigere end de forventede priser på Lynetteholmen. Det betyder i praksis, at både *de almennyttige lejligheder, private lejeboliger og ejerlejlighederne vil blive billigere end på Lynetteholmen*. Det kan også overvejes, om de dele af Østhavnen der allerede eksisterer - Kløverbyen, Margretheholmen og Refshaleøen – kan udbygges ud fra nogle andre principper om mobilitet end man normalt gør, se også næste afsnit.

Infrastruktur

En konkret og meget stor fordel ved at fortætte langs S-togsstationerne er, at man udnytter den verdensklasse infrastruktur, som allerede eksisterer. Der bliver endda allerede investeret i teknologi, som på sigt kan gøre S-togene førerløse. Det betyder, at frekvensen på S-togsnettet kan øges, hvis efterspørgslen stiger. Byggeri, som bliver opført vest for København frem for Øst for København, har også den meget store fordel, at det er meget mere tilgængeligt for resten af Sjælland, både med bil og kollektiv trafik.

I forhold til de arealer, som allerede er inddæmmet i Østhavnen: Kløverbyen, Margretheholmen, Refshaleøen og måske Lynetteholmens fase 1, kan man overveje at indføre nogle mere tidssvarende kriterier for mobilitet i byområder så tæt på Københavns centrum. Disse områder kan f.eks. udvikles med fokus på boliger med en parkeringsnorm på 0. Alternativet kan være at satse på familier, som gerne vil bo bynært og primært er cyklister. I Lunds Kommune har man netop bygget med 0 parkeringsnorm. Til gengæld har alle lejligheder en ladcykelparkeringsplads på deres egen etage. Altså, du kan tage din ladcykel ind i elevatoren med fx børn og varer med helt op. Området skal selvfølgelig betjenes med delebilsordning og gode muligheder for samkørsel, hvilket også er helt i tråd med Københavns Kommunes nylige strategi på området. I forhold til den ringvej, som ikke kommer, så går Københavns Kommune og staten en mere klimavenlig vej, hvor road-pricing og investering i kollektiv trafik og deleøkonomisk mikromobilitet (delebiler, samkørsel, delecycler og deleløbehjul) generelt skaber en udvikling, hvor biltrafikken på Region Hovedstadens veje falder fremfor at stige.

Hvis der satses på byudvikling i den eksisterende Østhavn, kan det overvejes at prioritere en cykel-/gangforbindelse fra Refshaleøen til Toldboden. Eventuelt kan den også anvendes til en busrute, taxaer og debiler – men ikke lastbiler og egne privatbiler. Det kan også overvejes, om en forlængelse af nordhavnsmetroen kan betjene Refshaleøen som et sidste stop. Eller/og om en kommende metro til Malmø via Prøvestenen kan skabe gode forbindelser til Kløverbyen, eventuelt med afstikker til Refshaleøen.

Der er mange muligheder. Fælles for dem alle er, at de end ikke er belyst forud for igangsættelsen af Lynetteholmen og den øvrige byudvikling i Østhavnen.

Jordtransporter

Et eksempel på, at alternativer heller ikke er undersøgt tilstrækkeligt på projektniveau er, at al jordtransport skal foregå over land. Der er f.eks. ikke undersøgt alternativer, hvor jorden læsses direkte i pramme og sejles ud til deponi-området. Der vil sandsynligvis kunne skabes en løsning som skåner københavnernes for rigtig mange gener ved at jorden udskibes fra Nordhavnen og eventuelt også Avedøre. Jord fra Amager vil fortsat kunne føres land. Derved vil jordtransporterne kunne fordeles og generne for københavnernes mindskes væsentligt.

Konklusion

På grund af de mange tilstødte miljøproblemer, de store økonomiske usikkerheder og et fundamentalt samfundsmæssigt behov for at prioritere ressourcer og arbejdskraft i energi og forsvarsudbygning, bør Lynetteholmens fase 2 udsættes, mindst til 2030. I mellemtiden er der god tid at undersøge alternativer til Lynetteholmen, som sandsynligvis vil vise, at der findes muligheder, som har lavere miljøkonsekvenser, lavere økonomisk usikkerhed, og som kan gennemføres med afsæt i eksisterende infrastruktur og et bredere regionalt fundament.

Med venlig hilsen,

Kasper Dam Mikkelsen

Holmbladsgade 111A, 4.th.

2300 København S

30242929

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Fra: Anne Kirstine Svanholt (svanholt@gmail.com)
Titel: Hørings svar smv Lynetteholm
Sendt: 21-01-2023 12:02

Hermed hørings svar fra Anne Kirstine Svanholt og Ashok Polur

Vi er modstandere af projektet omkring Lynetteholm, herunder metro og udvidelse af vejnet. Smv rapporten underbygger at der fortsat ikke lyttes til borgere eller tages højde for den massive forurening København udsættes for ej heller den klimabelastning projektet indebærer. Nedenfor beskrives bekymringerne.

Øen bygges på gytje, da der ikke kan dumpes i Køge Bugt som oprindeligt planlagt. Der er dermed risiko for at det slet ikke bliver muligt at bebygge øen og dermed opfyldes den tidligere regerings hede drømme om får på øen, som det eneste.

Etableringen af øen forurener unødvendigt meget og i så lang en periode at det virker utroligt at det kan accepteres i en tid hvor vi skal passe på co2 og vores klode generelt set. 750 daglige lastbils kørsler i København i mere end 30 år virker ikke bare uklogt og uigennemtænkt. Det virker direkte dumt når der samtidig tales om færre motorkøretøjer på vejene.

Den måde der lægges op til endnu flere veje og tunneller for at tilgodese bilisme virker ikke til at følge tidens behov men udsætter blot vores by og klode for en belastning som klimaregnskabet ikke er enig i at vi har råd til. Vi skal finde andre løsninger og distupte den måde vi lever og transportere os på i dag. Istedet er Lynetteholm bare mere af det samme.

Vi har akut behov for klimasikring af København, men Lynetteholm tager 30 år at bygge. Hvis vi istedet lavede smukke diger og dokporte ville vi være færdige om få år, have en smuk løsning med naturoplevelser, som er både billigere og langt mere klimavenlig og mindre forurenende. 68 % af Københavnerne ønsker en anden løsning end Lynetteholm. Hvorfor er det så svært at lytte til dem.

Med venlig hilsen

Anne Kirstine Svanholt og Ashok Polur

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Fra: marie hesseldahl (marie.hesseldahl@gmail.com)
Titel: Høringssvar
Sendt: 21-01-2023 12:48

Hej Københavns kommune

Jeg synes det er ærgerligt at i har planer om at lave vores fodboldbane om til en vej. Tænker i slet ikke på at der faktisk bor børn i byen?

Min skolevej kommer også til at blive farligere med alle de ekstra biler i planlægger der skal køre der.

I det hele taget er det bare irriterende når min og alle andre børns kommune ikke tænker på at lave de bedste løsninger for os men bare de billigste.

Kh Hans 8 år

Sendt fra min iPhone

Chefkonsulent Anders Petersen
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
trm@trm.dk arp@trm.dk

Københavns Lufthavne A/S
Box 74
Lufthavnsboulevarden 6
2770 Kastrup
www.cph.dk

Tlf.: +45 32 31 32 31
Fax: +45 32 31 31 00
E-mail: cph@cph.dk
CVR: 14 70 72 04

København, 20. januar 2023

Strategisk miljøvurdering - hørings svar fra Københavns Lufthavne

Transportministeriet gennemfører høring af den strategiske miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm inkl. tillæg. Københavns Lufthavne (herefter CPH) takker for muligheden for at kommentere på tilsendte høring over strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.

Generelt bakker CPH op om de tanker, der ligger bag udviklingen af København gennem projekter som Lynetteholmen, Metro linje 5 og Østlig Ringvej. Det er CPH's opfattelse, at projekterne vil styrke mobiliteten i København markant, herunder nedbringe trængslen på omfartsvejene og bidrage til den stormflodssikring, som København får brug for i fremtiden.

For CPH giver den strategiske miljøvurdering anledning til at gøre opmærksom på forsyningssikkerheden af flybrændstof, der er helt afgørende for at CPH kan fortsætte sin drift. CPH's flyselskaber modtager flybrændstof med skib, der pumpes ind på Prøvestenen og derefter sendes videre til CPH med en 7 km lang rørledning. Dette bidrager til en robust forsyningssikkerhed, samtidig med at miljøet bliver sparet for påvirkning fra transport via lastbil.

Det er klart, at CPH lægger stor vægt på, at denne forsyningssikkerhed bevares som et led i det samlede projekt. Herudover er det set fra CPH af afgørende betydning, at der på Prøvestenen i fremtiden bliver mulighed for at sikre, at fremtidens grønne brændstof kan fremstilles og distribueres videre til CPH.

CPH har sammen med en lang række andre interessenter beskrevet vores fælles syn på de udfordringer, som findes på Prøvestenen lige nu, og hvordan vores samlede vision for området ser ud i 2040. Vi henviser derfor til vedlagte notat for en uddybning af ovenstående synspunkter.

Hvis det skulle være relevant at indlede yderligere drøftelser med CPH, er du velkommen til at kontakte mig vedrørende fremtidige planer for Lynetteholmen.

Med venlig hilsen

Mikkel Ruben Rimsø Sørensen
Seniorrådgiver Public Affairs

Januar, 2023.

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Høringssvar vedr. Tillægget til den strategiske miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.

Margretheholm er en bydel med over 2000 beboere, herunder 500 børn. Vi har siden pressemødet i 2018 med Lars Løkke og Frank Jensen levede i konstant frygt og usikkerhed, for vores bydels fremtid og vores børns sundhed og trivsel.

Hele processen fra dette pressemøde, har været en opvisning i magtarrogance, dårlig projektførelse, dårlig borgerinddragelse, manglende helhedsvurdering i forhold til området og andre store projekter, og ingen økonomisk ansvarlighed. Intet har været vores demokrati værdigt.

Adgangvejen er lavet uden man har undersøgt for støj. Der bør sættes støjværn op på vestsiden der vil skåne havnen og bebyggelse på Margretheholm, der har >350 soveværelser ud mod den østlig adgangsvej. Adgangsvejen bør også søges belagt med støjreducerende belægning. Endvidere hvad betyder for os beboere, heraf ca. 500 børn, vores sundhedstilstand, at vi skal udsættes for massiv støj, møg og forurening. Man ved jo, at ens liv bliver betydeligt forkortet, når man er udsat for den slags partikler - og her taler vi om 30 år!

At anlægge en højbane tværs gennem et rekreativt område, som benyttes af mange familier, børn og hundeluffere dagligt, er at ødelægge det sidste gode for vores område.

Havnen er så godt som ødelagt. Havenes 700 brugere mener ikke, den vil kunne overleve de få tidspunkter, klapbroen åbner, så sejlbåde kan sejle ind og ud.

Hovedstadskommunerne har siden 2011 fået 14 pct. mindre plads pr. indbygger på de grønne områder. Det betyder at børnefamilier fortsat vil flygte. Herunder kraftige overvejelser fra undertegnet. **En højbane, når den er færdig, vil ødelægge vores område totalt.**

København, Margretheholmen 22. jan. 2023

Kære Transportministerium

Mange tak for muligheden for at komme med bemærkninger til tillæg til miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.

Den overordnede ejerforening på Margretheholmen (DOGM) er en grundejerforening for grundejerforeninger og ejerforeninger på Margretheholmen, hvor der bor omkring 3000 mennesker. DOGM varetager opgaver af fælles interesse, rettigheder og forpligtelser for ejere af ejendommene på Margretheholm.

Vi afgav den 31. okt. 2022 hørings svar på jeres første høringsproces vedr. metrolinje M5. I tillæg til det vi skrev sidst, vil vi gerne benytte muligheden for også at komme med kommentarer til tillægget til miljøvurderingen.

Manglende fokus på beboelsesområdet Margretheholm

Tillægget sætter fokus på de miljøpåvirkninger der forventes at være ved justerede linjeføringer for 1. etape af M5 Vest og M5 Øst (Amagerbrogade Syd/Nord) sammen med den forventede byudvikling og vej- og cykelinfrastruktur.

Helt overordnet stiller vi os meget undrende overfor, at ingen forhold vedr. beboelsesområdet Margretheholm nævnes nogen steder, på trods af at over 3000 mennesker forventeligt vil blive direkte negativt påvirket af planerne. Som eksempel på passager, hvor man direkte burde have forholdt sig til vores tæt befolkede beboelsesområde, kan nævnes:

Afsnit 5.1.2 "I forbindelse med byggepladserne vil der være en støj- og vibrationspåvirkning fra både tung trafik til og fra byggepladserne og fra maskiner på byggepladserne. Dette vil midlertidigt kunne påvirke mulighederne for at ibrugtage bygninger med støjfølsom arealanvendelse. Påvirkningen fra støj og vibrationer fra anlægsarbejder på udviklingsmulighederne for boliger og erhverv vurderes at være midlertidig, lokal og reversibel. Påvirkningen forventes derfor at være ubetydelig."

Det er kritisabelt, at man ikke har valgt at forholde sig til effekten på de eksisterende bygninger, herunder beboelsesområdet Margretheholm (ikke en del af Margretheholms Havn). Den mulige negative påvirkning vi ser ind i, vurderes umiddelbart ikke som ubetydelig af os beboere og slet ikke med en anlægsfase på 6-7 år.

Derudover undrer det os, at Margretheholms rekreative arealer, der er private, heller ikke omtales. Margretheholm er et tæt beboelsesområde med skønne grønne opholdsarealer både langs Refshalevej og mellem bebyggelserne og Margretheholm Havn, som hver dag benyttes af de flere tusinde beboere og gæster i området. Med de forelagte trafikale ændringer er vi bekymret for, om det vil medføre øgede støjgener fra trafikken over de tilladte værdier på vores grønne opholdsarealer. Vi vil derfor opfordre til at der gennemføres specifikke undersøgelser af hvilke støjmæssige konsekvenser de planlagte trafikale ændringer vil kunne få for Margretheholms opholdsarealer samt vurdere om det er inden for de tilladte grænseværdier.

I tillægget står der bl.a.:

"Afhængig af den valgte linjeføring kan det blive relevant at inddrage kommuneplanlagte rekreative områder midlertidigt i anlægsfasen. Påvirkningen vurderes at være moderat, da arealinddragelsen er begrænset i forhold til benyttelsen af de rekreative områder i Københavns Kommune. Den mulige placering af et nyt kontrol- vedligeholdelsescenter på Lynetteholm for M5 Vest kan påvirke rekreative arealer i nærheden, hvis der er etableret sådanne arealer."

"De rekreative arealer på Margretheholm Havn og havnen ved Københavns motorbådsklub samt vandsportsaktiviteterne i kanalen langs den sydlige del af Kraftværkshalvøen vil være udsat for væsentlige støjpåvirkninger i anlægsperioden."

Vi vil i den forbindelse gerne gøre opmærksom på, at de fremlagte planer forventes at få store negative konsekvenser for de skønne private rekreative områder som henhører under grundejerforeningen på Margretheholm, og som i dag er offentligt tilgængelige for alle.

Generelt synes tillægget at være præget af mangelfulde subjektive vurderinger, som savner en faglig begrundelse. Og igen er det særdeles kritisabelt, at man helt vælger at overse et beboelsesområde med flere tusind beboere, men kun nævner vores nabo Margretheholm Havn fx i afsnit 5.2.3 om Støj og Vibrationer:

" Margretheholm Havn og en kommende byudvikling er de mest støjfølsomme arealer, der vil blive berørt af 1. etape af M5 Vest. En nærmere vurdering af støjen og afværgemulighederne i.f.t. Margretheholm Havn vil indgå i en kommende miljøkonsekvensvurdering af metroen. Påvirkningen forventes at være ubetydelig."

Med tillægget står det klart, at der stort set ingen afværgeforanstaltninger er planlagt udover nogle vedr. Prøvestenen. Vi kunne således godt have ønsket os, at man havde gjort en større indsats for også at tilgodese os beboere, som kommer til at leve midt i det fremlagte store anlægsprojekt.

Supplerende vejanlæg

Af SMV fremgår det, at der i forbindelse med byudviklingen i Østhavnen er behov for at etablere supplerende vejanlæg fra Prags Boulevard og til Refshaleøen/Lynetteholm. På kortene ser det ud som om man umiddelbart planlægger at etablere supplerende vejanlæg tæt op af boligområdet Margretheholm på begge sider, hvilket vi ser på med stor bekymring og utilfredshed. Eftersom der samtidig er tegnet en linje for et supplerende vejanlæg længere mod øst, der hvor jordtransportvejen er ved at blive etableret, virker det indlysende at benytte denne rute i stedet.

Af rapporten kan man læse, at den endelige placering og udformning af disse vejanlæg er ikke besluttet på nuværende tidspunkt. Vi vil derfor meget gerne benytte anledningen til at flage, at det vil være til stor gene for vores boligområde på Margretheholm hvis der anlægges supplerende vejanlæg både på den eksisterende Refshalevej og på bagsiden af vores lange lejlighedsbebyggelse "Udsigten", hvor vi har nogle meget populære rekreative områder som benyttes af mange tusinde københavnske borgere, som nyder det grønne område tæt ved byen.

Vi er generelt bekymrede ift. jeres planer om at udvide vejene omkring Margretheholm og dermed ødelægge fortidsminder, hvilket sandsynligvis samtidig ville medføre øget

trafikhastighed og dermed endnu farligere forhold for de bløde trafikanter, hvoraf flere hundrede er børn og unge.

Cykelinfrastruktur

Af tillægget fremgår det af kortet, at der planlægges med cykelstier både ud af Forlandet/Refshalevej samt via den midlertidige jordvej over dæmningen. Umiddelbart kan det undre, at man ikke vælger at prioritere bløde trafikanter på Forlandet/Refshalevej hvor mange skolebørn har deres daglige færdsel og så prioritere at den motoriserede trafik primært holdes på supplerende vejanlæg via den midlertidige jordvej over dæmningen i Margretheholm Havn.

M5 Øst/Lilla

Det er positivt at det af tillægget fremgår, at kontrol- og vedligeholdelsescenteret forventes placeret på Prøvestenen og på sigt kan videreføres fra Lynetteholm Nord mod enten Østerport St. eller Nordhavn, således at der ikke både planlægges metrolinje og servicespor på tværs af beboelsesområdet Margretheholm.

Samtidig konstaterer vi med tilfredshed, at man fra Prags Boulevard Øst til Refshaleøen både undersøger en tunnelløsning og en højbaneløsning, herunder strækningen forbi Margretheholm Havn. Som det fremgår af vores hørings svar fra 31. oktober 2022, vil vi klart foretrække en tunnelløsning på denne strækning af følgende grunde:

1. Indkigsgener for de lejligheder der er placeret ud for højbanen
2. Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen
3. Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges
4. Bekymring for støjgener på Margretheholms opholdsarealer

Vi vil i den forbindelse gerne tilføje, at vi fra flere eksperter har hørt, at en "cut and cover" løsning, hvor metroen graves ned på strækningen mellem Prags Boulevard og Refshaleøen vil være mindst lige så billig som en højbaneløsning, da der næsten ingen bebyggelse er på strækningen.

M5 Vest/Orange

På Refshaleøen er der en afgang af et teknikspor, der forbinder Metro M5 Vest med et fremtidigt Kontrol- og Vedligeholdelsescenter på Prøvestenen, alternativt kan et kontrol- og vedligeholdelsescenter placeres på Lynetteholm.

Tekniksporet fra Refshaleøen til Prøvestenen kan blive en barriere for ind- og udsejlingen fra Margretheholm Havn og endvidere påvirke fritidsfaciliteterne på sydsiden af Kraftværkshalvøen (kabelbane mv.). Påvirkningen er varig og væsentlig af disse materielle goder.

Beboerne på Margretheholm vil også blive negativt påvirket af alle de gener, der følger af etablering af et servicespor langs vores areal, samt af tab af herlighedsværdi såfremt sejlads i Margretheholm Havn ikke længere vil være en mulighed ved placering af et vedligeholdelsescenter på Prøvestenen. Det vil derfor langt være at foretrække hvis alternativet med etablering af et Kontrol- og Vedligeholdelsescenter på Lynetteholm udnyttes.

Det skal dog bemærkes, at denne linje M5 Vest er at foretrække fremfor M5 Øst, såfremt den etableres som en højbane. En nedgravet M5 Øst metro vil dog være den bedste af de foreslåede løsninger.

Generelle overvejelser

Området på Margretheholmen er i forvejen belastet af trafik- og støjgener som følge af opførelsen af Lynetteholmen. Disse gener er endnu ikke belyst og vi kender ikke omfanget af disse på nuværende tidspunkt. Hertil skal tilføjes, at de generelle trafikale udfordringer for hele området endnu ikke er afklaret.

Beboerne på Margretheholm er således stærkt bekymret for de akkumulerede påvirkninger, som disse projekter vil give tilsammen.

Vi ser frem til en fortsat god dialog.

Mvh.

Den overordnede ejerforening på Margretheholmen

Chefkonsulent Anders Petersen
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
trm@trm.dk arp@trm.dkTel +45 35 46 11 11
Fax +45 35 46 11 22
cmport@cmport.com
www.cmport.com

2023.01.19

Strategisk miljøvurdering - høringsvar fra Copenhagen Malmö Port (CMP)

Transportministeriet gennemfører høring af den strategiske miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm inkl. tillæg. CMP bliver berørt af "Plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm" (Planen), hvorfor der fremsendes høringsvar.

CMP er havneoperatør i både København, Malmø og Visby. På dansk side varetager CMP bl.a. losning og lastning af gods og containere i Nordhavn ligesom CMP udlejer arealet på Prøvestenen til aktiviteter inden for tør- og vådbulk. Derudover omfatter CMP's operationelle virksomhed anløb og håndtering af krydstogtskibe ved Oceankaj i Nordhavn, Langelinie og Nordre Toldbod. Dertil kommer anløb af DFDS' færger i Sdr. Frihavn.

CMP fungerer også som havnemyndighed i forbindelse med anløb af kommercielle skibe. CMP lejer vand- og landarealer fra By & Havn og varetager ifølge lejekontrakten vedligehold af arealerne. CMP videreudlejer visse arealer - eksempelvis Prøvestenen, som omtalt indledningsvis.

I tillæg til dette høringsvar, henviser CMP til høringsvar afgivet i forbindelse med idéhøringsfase for hhv. Østlig Ringvej (Sund & Bælt) og Metro M5 (Københavns Kommune) for en detaljeret gennemgang af de potentielle påvirkninger af CMPs virksomhed. Dette høringsvar vil, i tråd med den strategiske miljøvurderings formål, fokusere på de kumulative effekter af Planen samt de elementer, der ikke har været del af selvstændige høringer.

Et langsigtet, helhedsorienteret blik på de kumulative effekter af by- og infrastrukturudvikling er vigtigt

CMP ser positivt på, at de kumulative effekter af byudviklings- og infrastrukturprojekter vurderes samlet for at sikre en bæredygtig byudvikling. Derudover finder CMP, at den strategiske miljøvurdering i højere grad bør belyse Planens effekt på materielle forhold så som forsyningsikkerhed, grøn omstilling og erhvervsudvikling ud fra et samfundsøkonomisk perspektiv.

Den strategiske miljøvurdering behandler desuden ikke de miljø-, trængsels-, og klimamæssige konsekvenser af markant øget vejtransport, som i CMPs optik vil være en kumulativ konsekvens af en begrænsning i muligheden for at drive erhvervshavn på Prøvestenen.

I CMPs optik er de nævnte områder helt nødvendige at belyse fuld ud - hvis København skal opnå byens ambitiøse klimamål - samtidigt med, at Københavns befolkning forventes at vokse med 100.000 indbyggere hen imod 2031.

Planens væsentligste effekter

Permanente og kumulative effekter af planen

- Omfattende samfundsøkonomiske og forsyningssikkerhedsmæssige konsekvenser af fortrængning af virksomheder fra Prøvestenen, herunder:
 - o Udfordringer i forsyning af Københavns Lufthavn med brændstoffer.
 - o Begrænsninger i forsyning af byggeri - herunder projekter omfattet af Planen - med nye og genanvendte råstoffer.
- Mistede muligheder for grøn energiomstilling og CO₂-reduktion via bl.a. CO₂-fangst og Power-to-X på Prøvestenen.

Midlertidige og kumulative effekter af planen

- Væsentlige hindringer i besejling af erhvervshavnen på Prøvestenen, samt inderhavnen - Sdr. Frihavn (DFDS), Langelinie og Nordre Toldbod (krydstøgt).
- Udfordringer for trafikal fremkommelighed til erhvervshavnen på Prøvestenen fra landsiden.

Begrænsninger for erhvervshavnen i København har alvorlige afledte konsekvenser

Samlet set kan projekterne omfattet af Planen føre til en de-facto afvikling af dele af den kommercielle havnedrift på Prøvestenen i København. Prøvestenen er i Landsplandirektivet (Fingerplanen) udlagt til virksomheder med særlige beliggenhedskrav. De direkte og indirekte påvirkninger af Planens elementer kan grundet begrænsninger i havneareal, kajlængde og vanddybde føre til, at havnerelateret virksomhedsdrift vanskeliggøres således at Landsplandsdirektivets intention derved bliver vanskelig at opfylde. Dette er særligt problematisk, da der ikke findes alternativer til Prøvestenen.

Den strategiske miljøvurdering beskriver risikoen for delvis afvikling af erhvervshavnen på Prøvestenen i afsnit 7.3, dog uden at forfølge de afledte samfundsøkonomiske og miljø- og klimamæssige konsekvenser af dette. Her kan følgende læses:

”Ud over oplevelses- og turismeinfrastrukturen påvirkes erhvervsvirksomhederne på Prøvestenen af planen i og med dele Prøvestenens eksisterende erhvervsareal påvirkes af ny infrastruktur (rampeanlæg for Ø4, CMC for M5 og supplerende vejbetjening samt byudvikling på Kløverparkens arealer). Påvirkningen af disse virksomheder er direkte og væsentlig fordi de for en dels vedkommende fortrænges fra området.”

Yderligere er det allerede i dag sådan, at CMPs - og derved virksomhederne på Prøvestenen - lejekontrakt ikke er forlænget efter 2035 grundet mangel på afklaring omkring Prøvestenens fremtid.

Dette betyder, at nødvendige investeringer i nuværende og fremtidige kritiske forretningsområder ikke foretages, ligesom ønsket om initiativer der bidrager til grøn omstilling ikke bliver iværksat. De permanente og kumulative negative effekter af Planen bør derfor afdækkes og afværgeforanstaltninger bør indgå som en forudsætning for de enkelte projekter.

De midlertidige kumulative effekter kan til dels afværges med god planlægning og inddragelse af CMP som kommerciel havnemyndighed i alle faser. Men også midlertidige begrænsninger i anløb kan føre til udfordringer med hensyn til forsyningssikkerhed, samt nedgang i turismeindtægter for København.

Hovedanbefalinger

CMP har følgende hovedanbefalinger til den strategiske miljøvurdering og Planen:

- Planens elementer skal ikke begrænse muligheder for grøn omstilling, herunder CO₂-fangst, håndtering og udnyttelse via Power-to-X på Prøvestenen.
- Planens samfundsmæssige konsekvenser og behovet for forsyning af København afdækkes.
- Erhvervshavnedrift er en samfundskritisk forudsætning for den fortsatte udvikling af Københavns by- og infrastruktur. Derfor bør erhvervshavnens forsyningmæssige rolle indtænkes i Planens elementer.

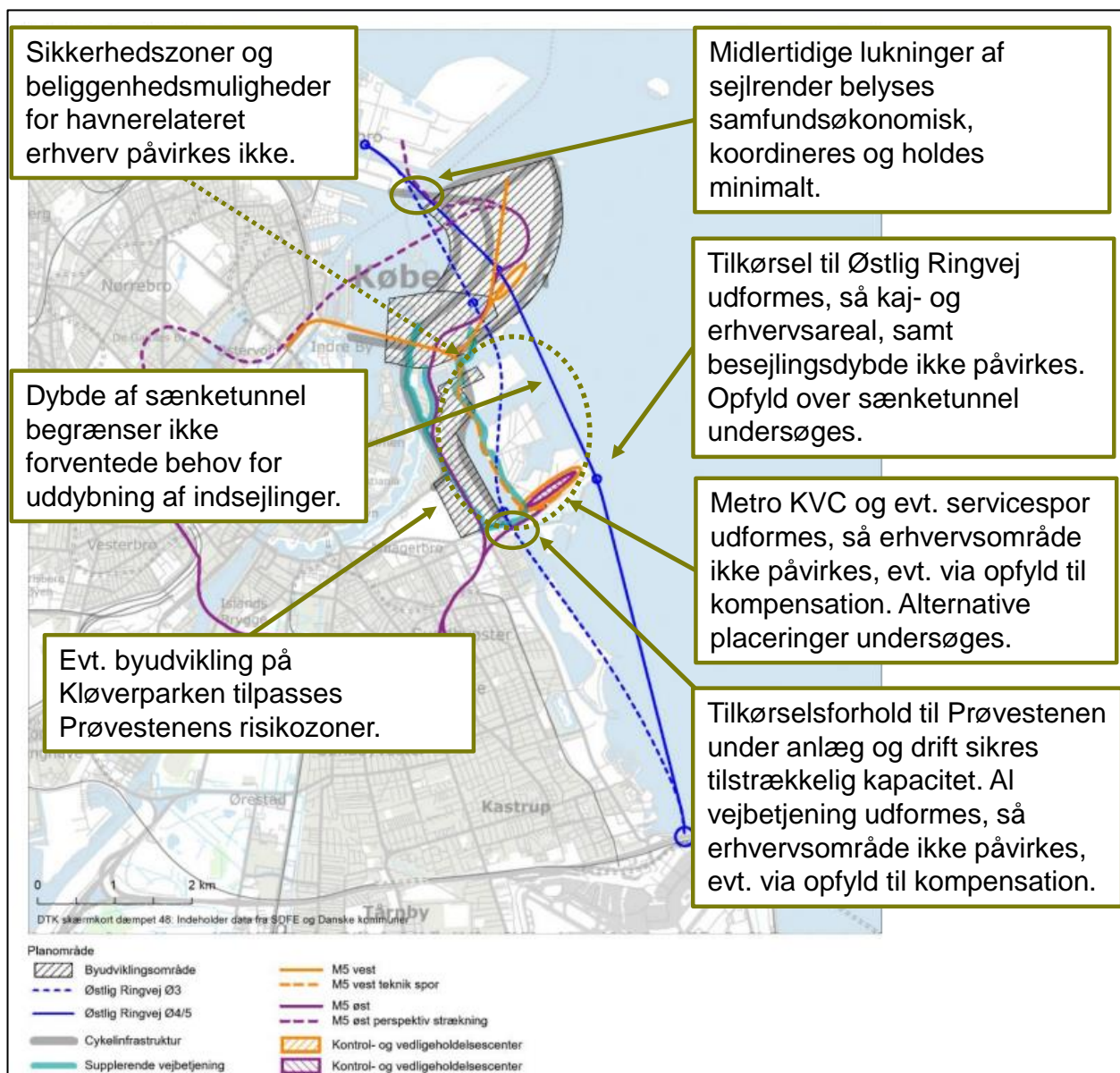
Konkret betyder dette, at:

- Alternative placeringer for ikke-havnerelaterede arealanvendelse på Prøvestenen, så som Metro KVC, afsøges på lige vilkår med nuværende forslag som del af den videre planlægning.
- Kompensation for tab af erhvervsareal, vanddybde og kajareal ved tilkørselsanlæg til Østlig Ringvej skabes via opfyld ud over sænketunnel som integreret del af den videre planlægning.
- Lokalplanlægning med henblik på byudvikling indenfor Prøvestenens planlægnings- og risikozoner tilpasses til muligheden for fortsat erhvervshavnedrift som forudsat i Landsplansdirektivet.
- Adgang til alle Københavns erhvervshavnfaciliteter sikres i anlægsperioder.
- CMP inddrages - qua rollen som havneoperatør og -myndighed for erhvervshavnen - som formel og tæt samarbejdspartner i elementer der vedrører koordinering af erhvervshavnedrift, midlertidige havnefaciliteter relateret til anlægsprojekter, adgang til havnefaciliteter og kommerciel besejling af København.

Det bør indgå for alle Planens elementer - enkeltvis og kumulativt - at den samfundskritiske erhvervshavnedrift på Prøvestenen kan fortsætte som forudsat i Landsplansdirektivet. Dette kan konkret ske ved at afsøge alternative placeringer for eksempelvis Metro M5 Kontrol- og Vedligeholdelsescenter (KVC), ved areal- og kajkompensation via opfyld (f.eks. ud over tilkørselsanlægget til Østlig Ringvej), samt ved at byudviklingsområder tilpasses til Prøvestenens risikozoner via afværgeforanstaltninger.

Planen bør i det videre arbejde tilpasses, således at virksomheder - der varetager samfundskritisk forsyning - ikke fortrænges fra Prøvestenen og at muligheder for grøn energiomstilling (CCUS, PtX, grønne brændstoffer) ikke afskæres.

I de følgende afsnit redegøres for de forhold, der ud fra CMP's synspunkt og ansvarsområde bør tages hensyn til i det videre arbejde med Planens samlet, samt de enkelte elementer.



Figur 1: Oversigt over CMPs anbefalinger

Prøvestenen er én af Danmarks vigtigste erhvervshavne

Prøvestenen er i dag en aktiv erhvervshavn for hovedstadsområdet og Sjælland med et erhvervsareal på cirka 950.000 m², 35 aktive virksomheder og 1,9 km kaj anlæg. Prøvestenen kan besejles af store skibe med en dybgang på knap 12 meter. Prøvestenen har en årlig godsomsætning over kaj på 1,9 millioner tons tørbulk (2022), primært råstoffer så som sten, grus og cement til byggeri.

Dertil håndteres cirka 2,8 millioner tons vådbulk, primært brændstoffer til bl.a. Københavns Lufthavn og kemikalier til f.eks. medicinalindustrien. I 2022 anløb 1036 skibe Prøvestenen, samt yderligere omkring 230 til HOFOR på den anden side af Prøvestenskanalen der modtog 1,1 millioner tons biomasse med skib i 2022.

Prøvestenen rummer et markant potentiale, hvad angår håndtering af grønne brændstoffer til sø- og luftfart, samt CO₂-håndtering og anlæg til eksempelvis Power-to-X. Dertil kan Prøvestenen spille en betydelig rolle i forhold til yderligere genanvendelse af byggematerialer.

Landsplansdirektivet (Fingerplanen) 2019¹ forbeholder Prøvestenen til bl.a. havnerelaterede virksomheder med særlige beliggenhedskrav i miljøklasse 6 og 7. En afrapportering fra Københavns Kommune konstaterer, at der ikke findes reelle alternativer til Prøvestenen.²

Prøvestenen er kritisk infrastruktur og sikrer miljørigtig søtransport

Prøvestenen er som nævnt ovenfor kritisk for at understøtte udviklingen i København og Sjælland, hvad angår adgangen til forsyninger indenfor bl.a. energi (brændsler) og byggeri. Der findes ikke reelle alternative erhvervshavne med stor dybgang til betjening af hovedstadsområdet.

Generelt er det mest miljøbesparende at transportere gods via søvejen. Adgangen til Prøvestenen via søvejen sparer desuden København for et betydeligt antal kørte kilometer med lastbil.

Der eksisterer umiddelbart ikke alternativer til at sejle flybrændstof til Prøvestenen, hvor det i dag transporteres effektivt videre til lufthavnen i rørledning. Hvis muligheden for modtagelse af jetfuel på Prøvestenen til lufthavnen bliver fjernet eller begrænset ifm. etablering og drift af Østlig Ringvej, vil eksempelvis transport af cirka 900.000 tons flybrændstof årligt kræve, at omkring 100 tanklastbiler dagligt kører i pendulfart til Københavns Lufthavn.

Levering af byggematerialer ad søvejen - tæt på der hvor de skal bruges til hovedstadsområdets mange byggeprojekter (herunder dem der er omfattet af Planen) - sparer ligeledes mange hundrede daglige lastbilkørsler ind og ud af København. De 1,9 millioner tons tørlast, der kom ind via Prøvestenen i 2022, svarer eksempelvis til rundt regnet 60.000 lastbiler. Det skal bemærkes, at importbehovet for råstoffer til byggebranchen forventes at stige grundet øget efterspørgsel og begrænsede udvindingsmuligheder på Sjælland. Forstærket efterspørgsel og import af råstoffer kræver mere kapacitet på Prøvestenens tørbulk.

Den strategiske miljøvurdering nævner også det øgede råstofbehov (afsnit 2.4.2): *”Etablering af Metro M5 og Østlig Ringvej vil med en vis sandsynlighed ske samtidig, og det kan medføre en samlet forstærket efterspørgsel efter råstoffer og et deraf følgende stort forbrug af disse. Der vil sandsynligvis være behov for at hente disse råstoffer fra områder, der ligger geografisk længere væk end normalt.”*

¹ Erhvervsstyrelsen: Fingerplan 2019 – Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning. Marts 2019. <https://plan-info.dk/landsplanlaegning/fingerplanen>

² ”På baggrund af ovenstående vurderes det ikke at være praktisk muligt at finde alternativ placering af de nuværende aktiviteter på Prøvestenen. Dels fordi der er virksomheder af national interesse, som Erhvervsstyrelsen ikke forventes at ville godkende, at de får ændret deres plan- og miljømæssige grundlag (eksempelvis brændstofforsyning til Københavns Lufthavn), så længe Prøvestenen i landsplanlægning er udpeget til disse virksomheder. Og dels fordi de forurenende og/eller risikobehæftede virksomheder på Prøvestenen dækker forsyningsmæssige behov i København, og der ikke er tilstrækkeligt med ledige arealer i hovedstadsområdet, der kan rumme disse aktiviteter.” Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen: Afrapportering vedrørende Prøvestenen. 25. november 2019: https://www.kk.dk/sites/default/files/2021-10/udvikling_af_provestenen_0.pdf

Slutteligt skal bemærkes, at skibene forventes at blive større i fremtiden, hvilket er mere miljøvenligt og effektivt. Det kræver øget vanddybde og kajplads samt mere plads på land til losning.

Prøvestenen kan bidrage til den grønne omstilling

Prøvestenen har gode muligheder for at få en central rolle i den grønne omstilling, hvis København og Danmark skal opnå de ambitiøse klimamål, der er sat. Prøvestenen er generelt placeret tæt på en række større punktudledere af CO₂, hvorfor øen eksempelvis kan bidrage til håndtering af CO₂ og anlæg til Power-to-X (PtX) samt nye grønne brændstoffer. Det gælder især brændstoffer til luft- og søfart (SAF - Sustainable Aviation Fuel og e-methanol).

Der i øjeblikket drøftelser med interessenter, der ønsker at etablere anlæg til produktion af grønne brændstoffer på Prøvestenen via opsamlet CO₂ og brint produceret ved elektrolyse. Et anlæg med et areal på cirka 50.000 m² med adgang til 100 MW strøm fra vedvarende kilder, vil indenfor en periode på under 10 år kunne producere tilstrækkeligt grønt brændstof til Danmarks samlede indenrigsflyvninger, der fra politisk hold ønskes CO₂-neutrale allerede i 2030. For at dette skal lykkes, kræves hurtig afklaring af Prøvestenens fremtid.

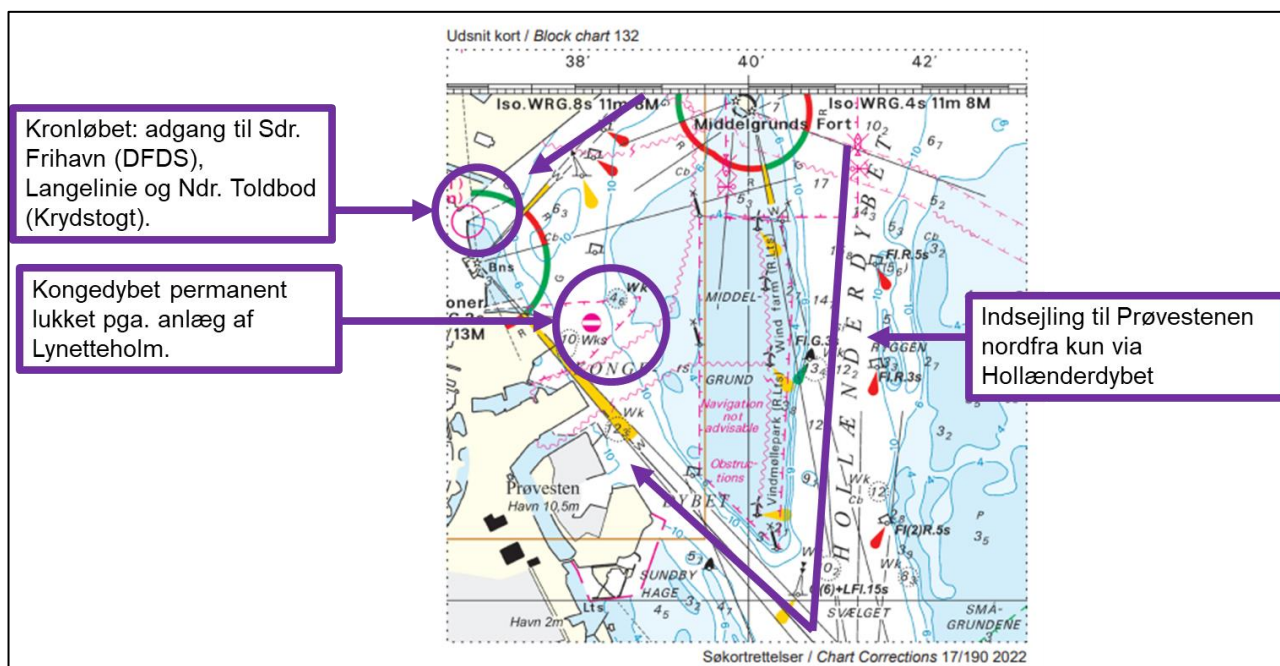
CO₂ indfanges lokalt og kan delvist anvendes på stedet med et PtX-anlæg - resten sendes med rør eller udskibning. Elektrolyse af vand kan foregå via grøn strøm fra konkrete nye vedvarende energiprojekter på elnettet i det østlige Danmark. PtX er myndighedsgodkendt og under udvikling flere steder i Danmark, så der er allerede klarhed over sikkerhed, miljø mv. Produktion af grønne brændstoffer via PtX kan bidrage til CO₂-reduktion, grøn transport, forsyningssikkerhed, grøn overskudsvarme til fjernvarme, arbejdspladser mm. PtX er skalérbart: jo mere plads til rådighed, jo mere produktion af grøn energi.

Prøvestenens bidrag til den grønne omstilling kræver derfor både en langsigtet planlægningshorisont (+30 år) samt plads- og udviklingsmuligheder til at imødekomme nuværende og fremtidige behov, hvilket bør indtænkes i alle infrastruktur- og byudviklingsprojekter, der kan påvirke Prøvestenen.

Påvirkning af besejlings- og trafikforhold i havnen i København

Anlægsfasen af Østlig Ringvej vil, både med og uden tilkørsel på Prøvestenen (Ø4 og Ø5), påvirke de kommercielle besejlingsforhold i og til havnen i København.

En sænketunnel på tværs af indsejlingerne til København, vil permanent sætte en dybdegrænse for fremtidige uddybningsmuligheder i sejlrender. En tilkørsel på Prøvestenen kan, alt efter udformning, desuden permanent begrænse besejlingen af dele af Prøvestenen, da vanddybde ved kaj reduceres.



Figur 2: Oversigt over nuværende indsejlingsforhold til Inderhavnen og Prøvestenen i København

Erhvervstrafik til havnen i København

Til baggrund kan det oplyses, at følgende antal skibe årligt anløber CMP's kajfaciliteter:

- Containerterminal i Nordhavnen (fra ultimo 2024 ydre Nordhavn): cirka 180-200
- Prøvestenen og HOFOR: cirka 1.250
- Krydstogtsterminal: cirka 300-350 - ca. ligeligt fordelt på Oceankaj og Langelinie/Nordre Toldbod

Besejlingsforholdene i og omkring havnen i København er allerede i dag udfordret af anlægsarbejder. Kongedybet er grundet byggeriet af Lynetteholmen permanent lukket ud for Refshaleøen og den kommercielle trafik til Prøvestenen er derfor afhængig af Hollænderdybet og den snævre indsejling via den sydlige del af Kongedybet.

Besejlingsforholdene og adgangen til CMP's faciliteter er derfor afgørende at tage hensyn til, da det er hele grundlaget for den nødvendige erhvervstrafik ind og ud af København, herunder brændstofforsyning til Københavns Lufthavn.

I tillæg til dette, har vanddybder omkring indsejlingen og ved kaj, samt sikring af landanlæg i henhold til internationale retningslinjer for havnesikkerhed (ISPS), også en afgørende betydning.

Konsekvenser af afbrydelser og begrænsninger i adgang til havnen i København

Besejlingen af Prøvestenen kan kun begrænses i meget korte vinduer af enkelte dages varighed.

Forsyningen af Københavns Lufthavn med brændstof er afhængig af kontinuerlig adgang til Prøvestenens kajanlæg. Dertil kan afbrud i forsyning af råstoffer til bl.a. byggeri og industri ad søvejen til Prøvestenen, skabe store mængder lastbiltrafik gennem København - i det omfang godset midlertidigt kan transporteres ad landvejen i stedet.

En periodevis lukning af indsejlingen til Københavns inderhavn via Kronløbet, vil forhindre DFDS' to daglige afgange til Oslo fra Sdr. Frihavn, samt umuliggøre krydstogtanløb på Langelinie og Nordre Toldbod. Lukning af Kronløbet skal undgås - også i kortere perioder. Terminalfaciliteter hos DFDS er de eneste RO/RO-faciliteter i København efter 2025 og passagerfaciliteter kan være omkostningsfyldte at etablere midlertidigt.

Derfor bør evt. besejlingsudfordringer og -begrænsninger være kortvarige, samt kortlægges og adresseres med rettidig omhu i tæt samarbejde med CMP. CMP har f.eks. allerede taget imod de første bookinger for krydstogtsæsonen 2025 og 2026.

Effekten af sejladsbegrænsninger kan derfor, alt afhængig af omfang, sæson og længde, bl.a. have negative konsekvenser for trafikbelastning på vej, forsyningssikkerhed og turismen i København.

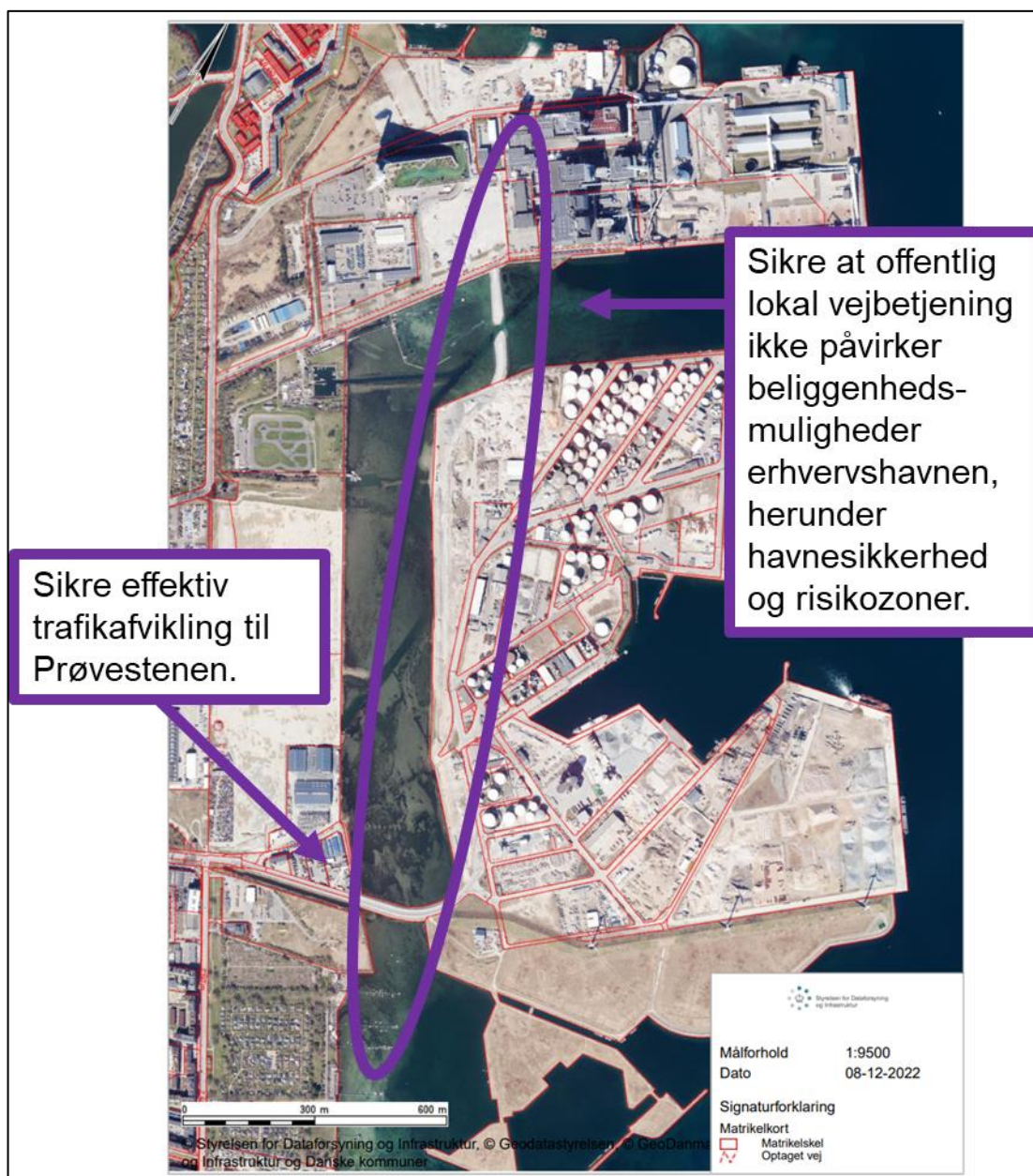
Hvad angår de permanente besejlingsforhold, vil en sænketunnel som nævnt sætte en grænse for fremtidige uddybningsmuligheder af sejlrender. Der bør derfor tages hensyn til såvel nuværende dybgang ved kaj og indsejlinger som forventede fremtidige sejldybder. Skibe indenfor eksisterende forretningsområder bliver generelt større (hvilket også er mere miljøvenligt), og de skibe der forventes indsat til transport af CO₂, forventes at have en relativt stor dybgang.

[Vejtrafik til Københavns havnefaciliteter](#)

Vejbetjeningen af Prøvestenen via Prøvestensbroen benyttes i dag til betjening af erhvervshavnen og til anlæg af jordkørselsvej til Lynetteholmen. På sigt vil vejene til og omkring Prøvestenen ydermere blive anvendt til jordkørsler, anlægsarbejder og potentielt som offentlig vej til lokal vejbetjening af Refshaleøen og Lynetteholm, som forudsat i Planen. Allerede ved trafiktælling i 2016 lå antallet af daglige kørsler (primært lastbiler) på 2.600.

Udviklingsprojekterne i Planen vil samlet set føre til yderligere trafikbelastning og udfordringer med fremkommelighed til erhvervshavnen på Prøvestenen i drifts- og anlægsfaser, hvilket bør indtænkes i alle elementer og kumulativt. Ud over øget trafik, er det væsentligt at sikre fornuftig sameksistens med Prøvestenens sikkerhedszoner og infrastruktur, da offentlig trafik og adgang med omdannelse af jordkørselsvejen til lokal vej vil komme tæt på kritisk infrastruktur.

Hvad angår trafik til Nordhavnen, hvor CMP driver container- krydstogsterminaler, bør det sikres at Planens udviklingsprojekter tager hensyn til og dimensionerer vejanlæg til den nødvendige erhvervstrafik.



Figur 3: Grafisk oversigt over dele af CMP's anbefalinger til vejbetjening

Trafikbetjeningen af Prøvestenen kan generelt blive væsentligt forbedret med en Østlig Ringvej.

Arealtab og begrænsninger i erhvervshavnedrift

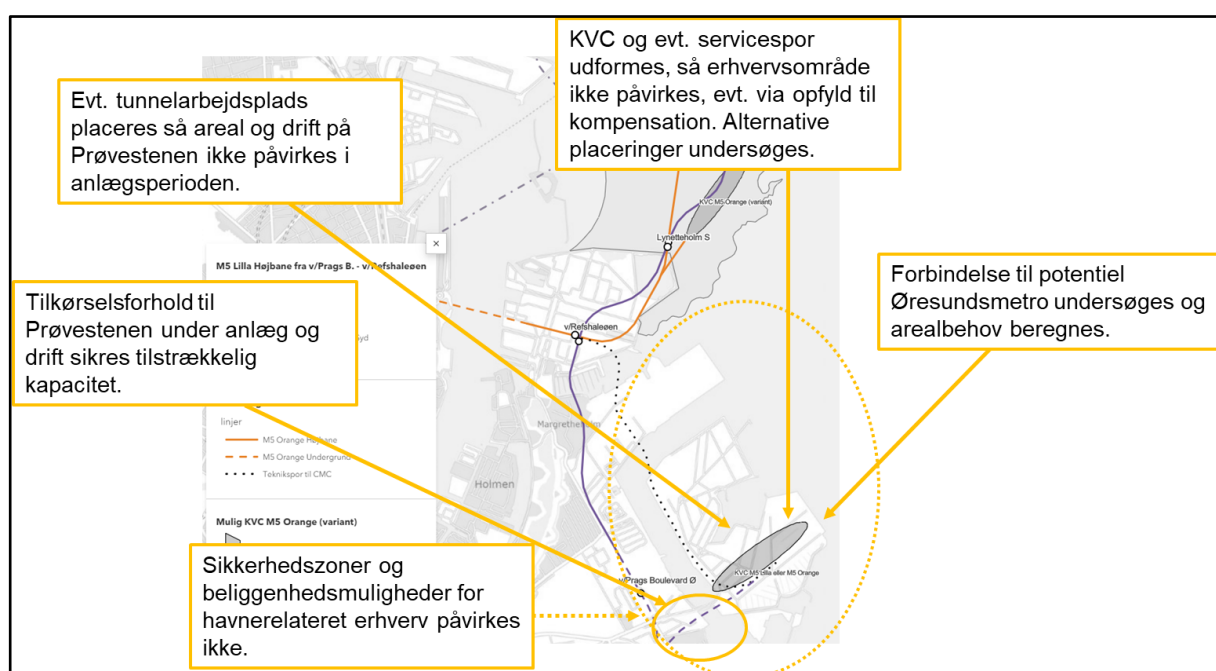
Metro M5

Der foreslås i forbindelse med etableringen af Metro M5 - lilla forslag og i en variant af orange forslag - at der etableres et kontrol- og vedligeholdelsescenter (KVC) på Prøvestenen. I det orange forslag foreslås et evt. servicespor fra Lynetteholm til Prøvestenen. Desuden foreslås der en tunnelbyggeplads på Prøvestenen i selve anlægsfasen.

Såfremt metroens kontrol- og vedligeholdelsescenter placeres på Prøvestenen, vil det væsentligt reducere det areal, der er tilgængeligt for nuværende og fremtidige samfundskritiske funktioner.

Reduktionen af Prøvestenens erhvervsareal til Metro KVC kan være betragtelig, alt efter udformning og om der f.eks. samtidig forberedes til en Øresundsmetro (som CMP støtter). Ydermere vil et servicespor i den orange/vestlige variant lægge beslag på yderligere havneområder, ligesom en tunnelbyggeplads på Prøvestenen (i anlægsfasen) og et evt. servicesport vil reducere erhvervsarealet betragteligt.

Metro KVC er ikke havnerelateret virksomhed med særlige beliggenhedskrav og CMP anbefaler derfor, at alternative placeringer for metro KVC afsøges, som også foreslået af bl.a. Dansk Industri, på lige vilkår med nuværende forslag og at evt. arealtab kompenseres ved opfyld til udvidelse af Prøvestenen.

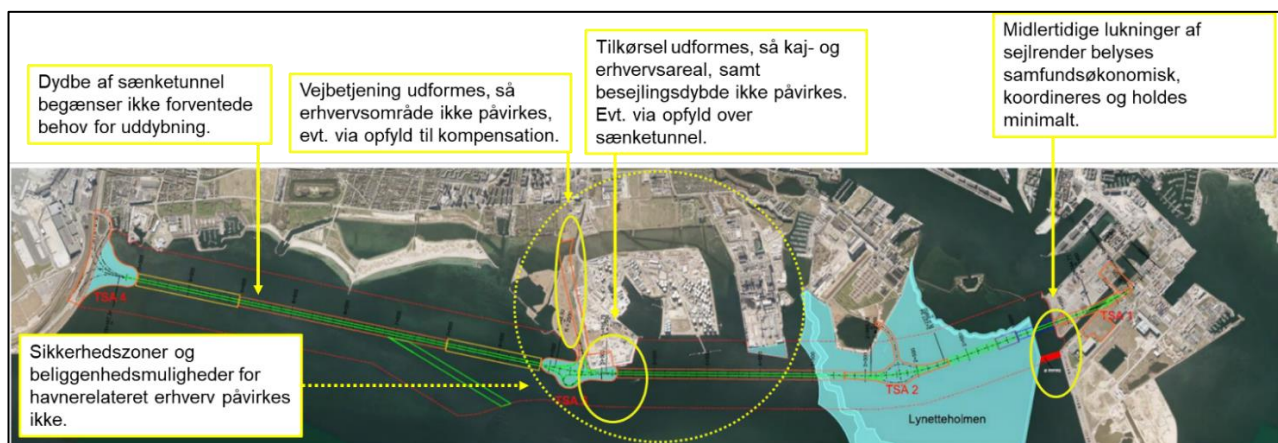


Figur 4: Grafisk oversigt over dele af CMP's anbefalinger til Metro M5

Østlig Ringvej

Såfremt vejanlæg og tilkørsel til Østlig Ringvej placeres på Prøvestenens erhvervsområde, vil det væsentlig reducere det areal, der er tilgængeligt for nuværende og fremtidige samfundskritiske funktioner.

Desuden vil kajareal - og som nævnt ovenfor - vanddybde og fremtidige uddybningsmuligheder reduceres. CMP anbefaler derfor, at Prøvestenen udvides med opfyld over sænketunnel ved tilkørsel.



Figur 5: Grafisk oversigt over dele af CMP's anbefalinger til Østlig Ringvej



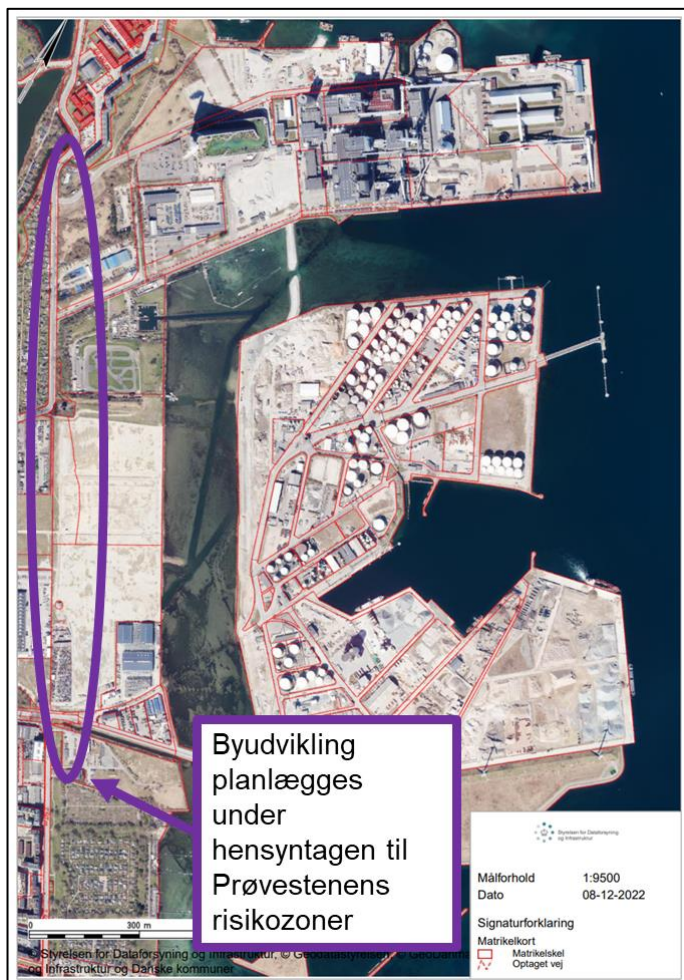
Figur 6: Principmodel for udvidelse af Prøvestenen med udfyld over Østlig Ringvej til sikring af vanddybde, kaj- og erhvervsareal.

Byudvikling

Det er væsentligt, at de planlagte byudviklingsprojekter sker under hensyntagen til områder udlagt til erhverv med særlige beliggenhedskrav, herunder risiko- og konsekvenszoner. Af Fingerplanen 2019 fremgår det, at byudvikling og byomdannelse i Københavns Kommune sker indenfor eksisterende byzone.

Udviklings- og perspektivområder for byudvikling, skal således lokalplanlægges på en måde, der ift. Planloven hverken direkte eller indirekte begrænser erhvervsområder. Specifikt bør byggemulighederne på Kløverparken tilpasses, således at byggeri tilpasses erhvervshavnen på Prøvestenen - ikke omvendt. Dette er også foreslået af bl.a. Dansk Industri.

Zoneringsplanen bør således efter CMPs opfattelse ikke indgå som en forudsætning for den strategiske miljøvurdering (afsnit 4.1), da en ophævelse af lejekontrakter i 2035 og en zonerings vil undergrave de unikke samfundskritiske funktioner og potentialer for grøn omstilling, som Prøvestenen repræsenterer.



Figur 7: Grafisk oversigt over dele af CMP's anbefalinger til byudvikling

CMP står gerne til rådighed, såfremt dette høringssvar giver til anledning til spørgsmål og/eller kommentarer.

Med venlig hilsen

Malthe Mulvad
Public Affairs Lead
Copenhagen Malmö Port

Til
Transportministeriet
ATT: Chefkonsulent Anders Petersen

Sendt på mail til trm@trm.dk og arp@trm.dk

Høringsvar til Strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.

Unicon A/S
København, januar 2023

Unicon A/S er positiv indstillet overfor etablering af Østlig Ringvej og en ny metrolinje M5 – dog med undtagelse af den foreslåede placering af vedligeholdelsescentret (CMC) og byggepladsen.

Metrolinjens vedligeholdelsescenter (CMC) samt byggepladsen er i begge forslag tiltænkt placeret på Prøvestenen. Denne placering vil inddrage den grund som Unicon A/S i dag er beliggende på – uden at anvise adgang til alternativt havneareal i København. Endvidere vil placeringen eliminere de råstofvirksomheder, der i dag er beliggende på Prøvestenen, og som forsyner Unicon A/S med råvarer.

Unicons produktion af beton er væsentlig for etableringen af metrolinje M5. Hvis Unicon A/S tvinges væk fra Prøvestenen, vil levering af beton til metrolinje M5 blive forbundet med store ekstra omkostninger og medføre mere trængsel i København på grund af de mange lastbil-transporter med beton.

Hvis vedligeholdelsescentret (CMC) og byggepladsen etableres på Prøvestenen som foreslået, så skal alle råstoffer og byggematerialer derfor ind til København på anden vis i fremtiden, og uden tilstrækkeligt havneareal vil det enten ikke være muligt eller forbundet med alt for store omkostninger at forsyne København med råstoffer i fremtiden. Derfor vil den foreslåede indskrænkning af havnearealet lede til merudgifter fremover for alle offentlige og private byggeprojekter i København. Prøvestenen ligger helt ideelt placeret som havneområde til forsyningen af København, hvor det er muligt at sejle materialerne ind tæt på, hvor de skal bruges. Det giver mindst mulig klimabelastning ved transporten, fordi søfart er den mest energieffektive transportform.

Unicon A/S vil gerne påpege, at det ikke er en fremtidssikret løsning, at man placerer infrastruktur oven på anden samfundsrelevant infrastruktur, som man derved skal finde erstatningsarealer til. Omkostningerne hertil er ikke indregnet i projektet, men bør som minimum indgå i VVM-undersøgelsen, da de vil være ganske betragtelige. Desuden bør der analyseres på alternative placeringer af CMC og byggeplads.

Prøvestenen er havneareal, og de godstyper, der håndteres på det areal, som er foreslået anvendt til CMC og byggeplads, er typisk råstoffer og byggematerialer – altså materialer, som bl.a. skal anvendes til netop anlæg af metroen og den øvrige byudvikling i Østhavnen. Havnearealerne kan derfor ikke undværes – i særdeleshed ikke, da mængden af landproducerede råstoffer i Region Hovedstaden og på Sjælland forventes at blive stærkt reduceret over de kommende år.

Alle råstoffer og byggematerialer skal derfor ind til København på anden vis i fremtiden, og derfor kan havnearealet ikke undværes, da det enten ikke vil være muligt eller forbundet med alt for store omkostninger at forsyne København med råstoffer i fremtiden uden tilstrækkeligt havneareal. Prøvestenen

ligger helt ideelt placeret som havneområde til forsyningen af København, hvor det er muligt at sejle materialerne ind tæt på, hvor de skal bruges. Det giver mindst mulig klimabelastning ved transporten, fordi søfart er den mest energieffektive transportform. Desuden er de to eneste betonværker i København Kommune placeret på Prøvestenen, og for at disse kan forsyne København med beton, skal de have adgang til råstoffer, som netop sejles ind.

Et betonværk ligger i miljøklasse 6. Københavns Kommune har ingen områder udlagt til virksomheder i miljøklasse 6.

Betonen leveres i friskblandet, formbar og uhærdet tilstand, så betonen skal være udstøbt indenfor ca. 60 minutter. Dette kræver nærhed til kunderne. Her er Prøvestenen eneste mulighed for at forsyne den østlige del af København med beton.

Unicon A/S kan derfor ikke bakke op om den foreslåede placering af CMC og byggeplads. I stedet vil vi foreslå to alternative placeringer, som vi ønsker analyseret i VVM-undersøgelsen.

Den ene placering er syd for det nuværende havneområde på Prøvestenen, hvor en jordvold adskiller erhvervshavnen fra et sydligt areal, som i dag ikke har nogen anvendelse. Dette er en mulig placering, der ikke nødvendiggør omkostninger til at etablere erstatningshavne-areal.

Den anden placering er på den østligste del af Kløverparken, ud mod Prøvestenen. Dette område er godt nok udlagt som perspektivområde for byudvikling, men egner sig særdeles dårligt hertil på grund af nærheden til Prøvestenen og ikke mindst den risikozone, som de store brændstoflagre på Prøvestenen er årsag til.

Arealet i den østlige del af Kløverparken egner sig derfor bedre til CMC og byggeplads, der endda kan anvendes som en "risiko-buffer" i forhold til den øvrige byudvikling på Kløverparken. Desuden ligger arealet tæt op ad den kommende M5 Øst linje, hvorfor omkostningen til etableringen af CMC og byggeplads vil være mindre, da der ikke skal bores en tunnel til Prøvestenen.

Den østlige ringvej med en til-/frakørsel på Prøvestenen vil gøre leveringen af beton mere effektiv, mindske trafikken langs den østlige side af København og mindske CO2 aftrykket.

Beton leveres i friskblandet, formbar og uhærdet tilstand, så betonen skal være udstøbt indenfor ca. 60 minutter. Dette kræver nærhed til kunderne. Her er Prøvestenen og østlige ringvej en enestående mulighed for at forsyne den sydøstlige og nordøstlige del af København med beton.

Unicon A/S bakker derfor op om linjeføringen øst om Amager, udført som en sænketunnel.

Unicon A/S anbefaler også kraftigt, at man vælger den samlede løsning for den Østlige Ringvej fra Nordhavn til Øresundsmotorvejen, eftersom en halv løsning fra Nordhavn til Lynetteholm ikke er en ringvej. En fuld ringvej vil give mange trafikale fordele, men en halv løsning vil tværtimod skabe flere problemer, f.eks. med trafikalt kaos på de eksisterende veje i centrum og på Amager, herunder især Amager Strandvej.

Hovedingredienserne i beton er sten, sand og cement som alle sejles ind til Prøvestenen, derfor vil Unicon A/S kraftigt understrege behovet for en fortsat og uhindret skibstrafik til og fra Prøvestenens havn, både i anlægs- og driftsfasen af en kommende østlig ringvej. Hovedstaden er dybt afhængig af kontinuerlige råstofleverancer med skib til Prøvestenen. Anlægsfasen må derfor under ingen omstændigheder lukke sejløbet til Prøvestenen i mere end et par uger ad gangen – og kun mod behørig og rettidig advisering af de berørte virksomheder.

Det havneareal, som skal eksproprieres til til-/frakørslen på Prøvestenen, bør erstattes 1:1, da der vil være behov for kapaciteten til den fremtidige forsyning af hovedstaden. Især fordi de landproducerede råstoffer i Region Hovedstaden og på Sjælland forventes at blive stærkt reduceret over de kommende år.

Alle råstoffer og byggematerialer skal derfor ind til København på anden vis i fremtiden, og uden tilstrækkeligt havneareal vil det enten ikke være muligt eller forbundet med alt for store omkostninger at forsyne København med råstoffer i fremtiden. Prøvestenen ligger helt ideelt placeret som havneområde til forsyningen af København, hvor det er muligt at sejle materialerne ind tæt på, hvor de skal bruges. Det giver mindst mulig klimabelastning ved transporten, fordi søfart er den mest energieffektive transportform. Dertil kommer, at fortsat adgang til skibstransport af råstofferne til beton-produktion reducerer trængslen fra lastbil-transport i betydeligt omfang i København. De to eneste betonværker i København Kommune er placeret på Prøvestenen, og for at vi kan forsyne København med beton, skal vi have adgang til råstoffer, som netop sejles ind til Prøvestenen.

Unicon A/S bakker desuden 100% op om høringssvarene fra "Erhvervsforeningen i Københavns Havn" samt høringssvaret fra DI – Dansk Industri.

Om Unicon A/S

Unicon er Danmarks ældste og største producent og leverandør af færdigblandet beton med 33 fabrikker og godt 400 medarbejdere fordelt i hele landet.

Færdigblandet beton er en beton, der hos Unicon specialproduceres til den enkelte kundes byggeprojekt. Betonen leveres i friskblandet, formbar og uhærdet tilstand.

Unicon producerer årligt omkring 1 million kubikmeter beton, herunder til en række infrastrukturprojekter.

Unicon er en del af Aalborg Portland Group, som er ejet af italienske Cementir Holding.

Udviklingen af CO2-reducerede betoner er et blandt flere af Unicons bæredygtige initiativer, der blandt andet også tæller emissionsfrie byggepladser via indfasning af hybride betonbiler samt et øget fokus på genanvendelse af beton, som i 2030 skal udmønte sig i en besparelse på 200.000 tons jomfruelige råmaterialer.

Unicons fabrik på Prøvestenen er beliggende på adressen C-vej 1.

HØRINGSSVAR
Transportministeriet
Frederiksholm kanal 27F
1220 København K

Sendt til e-mail:
trm@trm.dk, arp@trm.dk

Formandssekretariatet
Emil Drevsfeldt Nielsen
Erhvervspolitisk chef
Telefon +45 2229 3521

emni@danskmetal.dk
danskmetal.dk

22. januar 2023

Høringssvar til Høring over strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

Dansk Metal takker for muligheden for at indgive bemærkninger til Transportministeriet til høring over strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.

Dansk Metal bakker op om projektet for Østhavnen, herunder Lynetteholm. Hertil de tilhørende infrastrukturprojekter om en Østlig Ringvej, en kommende ny metrolinje (M5), cykelinfrastruktur og supplerende vejanlæg, som er afgørende for udvikling af projektet for Østhavnen.

For Dansk Metal er det vigtigt at understøtte udviklingen af hovedstadsområdet, og sikre at der også i fremtiden er industriarbejdspladser i København. Her er velfungerende mobilitet og tilgængelig infrastruktur altafgørende. En Østlig Ringvej vil være med til at aflaste den stærk stigende trængsel i og omkring København. En Østlig Ringvej vil have stor betydning for erhvervslivet og arbejdspladserne i og omkring København, samt stor betydning for den planlagte byudvikling med Lynetteholm, Refshalvøen og Kløvermarken. Ligeledes vil en kommende metrolinje have betydning for Østhavnen og på samme tid være med til at aflaste de kommende års stigende trængsel i trafikken samt de kapacitetsudfordringer, som passagerer vil komme til at opleve på de nuværende metrolinjer.

Prøvestenen kommer til at spille en central rolle i form af dets placering i forhold til projektet for Østhavnen, herunder en Østlig Ringvej samt kontrol- og vedligeholdelsescentret for den kommende nye metrolinje M5. For Dansk Metal er det derfor bekymrende, at der i den strategiske miljøvurdering ikke tilstrækkeligt har undersøgt, hvilke konsekvenser det vil have for den nuværende funktion af Prøvestenen, at den får en så central rolle i de nye projekter. Dansk Metal opfordrer derfor til, at disse mangler – og i særlig grad de samfundsmæssige opgaver, som Prøvestenen i dag bidrager til at løse, bliver fuldt belyst i en kommende VVM-undersøgelse.

Prøvestenen har i dag har en vigtig rolle, når det gælder den kritiske infrastruktur for København og Sjælland i modtagelse, håndtering og lagring af vigtige brændstoffer og råstoffer. Virksomhederne på Prøvestenen

håndterer bl.a. brændstofforsyningen til Københavns Lufthavn og medicinalindustrien. Det må derfor ikke koste arealtab for de nuværende virksomheder, så de ikke kan opretholde deres funktioner med tilhørende arbejdspladser. Det er derfor afgørende, at det undersøges hvilke økonomiske konsekvenser, det vil have for virksomhederne, der i dag er på Prøvestenen.

Allerede i dag er der en høj grad af kørende tung trafik til og fra Prøvestenen og det vil kun blive øget med aktiviteten af anlæggelsen af Lynetteholm, en Østlig Ringvej og kommende metro. Desuden er det vigtigt, at skibstrafikken ikke bliver lukket af så Prøvestenen i anlægs- og driftsfasen bliver afskåret, så skibe ikke kan lægge til og fra i erhvervshavnen. Der bør derfor ses på alternative muligheder, herunder behov for udbygning af Prøvestenen med erstatningsarealer under anlægsfasen af en Østlig Ringvej. Samt man bør se på, hvordan sejlrenden fremadrettet sikres.

Det er afgørende, at konsekvenserne, herunder de negative effekter, eller alternative placeringer undersøges tilstrækkeligt, nu hvor Prøvestenen er tænkt en så central funktion i projekterne omkring Østhavnen.

Alt det bør derfor undersøges nærmere, om ikke andet i en kommende VVM for projekterne.

Såfremt ovenstående giver anledning til spørgsmål eller kommentarer, står vi til rådighed.

Med venlig hilsen
Emil Drevsfeldt Nielsen

Erhvervspolitisk chef
Formandssekretariatet

22. januar 2023
J.nr. 2023-0008594

Transportministeriet

Transportministeriet har sendt tillæg til den strategiske miljøvurdering (SMV) af udvikling af Østhavnen i offentlig høring med svarfrist den 22. januar 2023.

Indre By Lokaludvalg henviser til det vedlagte høringssvar af 6. januar 2023 om den strategiske miljøvurdering (SMV) af udvikling af Østhavnen.

Derudover beder vi om, at man undersøger miljøkonsekvensen af et alternativ, hvor Østlig Ringvej etableres på en måde, så der ikke sker en stigning i den samlede trafik i København. Dvs. at miljøkonsekvensen af en østlig vejforbindelse, som primært bruges til at køre til og fra Lynetteholm, skal undersøges.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,
Indre By Lokaludvalg

17. januar 2023

Til
Transportministeriet
Anders Petersen

Høringssvar på strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

Dansk Sejlunion (DS) og Foreningen af Lystbådehavne I Danmark (FLID) har følgende bemærkninger, på vegne af 11 lystbådehavne og 50.000 brugere af lystbådehavnene i Københavns Havn.

Kun en plan, alternativerne glemt

Den forelagte Strategiske Miljøvurdering af Østhavnen, herunder Lynetteholm, er en stærkt begrænset miljøvurdering af Staten og Københavns Kommunes egen plan for megaprojektet. Der er ikke blevet plads og tid til de mange alternativer og forslag, som blandt andet DS og FLID stadig opfattede var til forhandling. Planen hviler på tvivlsomme forudsætninger om vækst, der ikke er i balance med den øvrige hovedstadsregion og Region Sjælland.

Det er overraskende og kritisabelt på et tidspunkt, hvor hele projektets økonomi og fremtid er usikker.

Lystbådehavne og sejlsport levnes ikke plads i SMV

1. Værst af alt er de umulige betingelser, der gives brugerne af Margretheholm Havn, nu med et ekstra teknikspor til metrotog hen over havnen. Et teknikspor til metro hen over havnen, en klapbro med begrænset åbningstid, og støv og støj fra 700 lastbiler med forurenede jord dagligt, sammenfattes i analysen med ordene om, at Margretheholm Havn "kan blive permanent påvirket", uden at der er ønske om at undersøge alternativer. Vi henstiller, at alternativer undersøges.
2. PLANEN vil også få varige konsekvenser for byens samlede havnekultur og fritidssejlsport – særligt med sejlbåde. For eksempel vil cykelbroerne til den nye bydel effektivt afskære mastebærende både fra at besejle Københavns Havn. Og infrastrukturprojekterne vil helt eller delvist stå i vejen for fortsatte aktiviteter i flere lystbådehavne. Det vil – sammen med Lynetteholm, der i væsentlig grad forringer sejladsmulighederne og øger sejladrisikoen - skade Københavns kendte, maritime kultur og billedet af København som en aktiv havn for borgerne generelt - men særligt for de tusindvis af aktive lokale bådejere samt sejlende turister fra ind- og udland. København har traditionelt udviklet sig omkring havnen, dens både og aktiviteter. Om kort tid vil København ikke længere være en aktiv og attraktiv havn. Vi savner derfor en debat om udvikling af Københavns Havn i øjenhøjde for borgerne.
3. Muligheder for bedre besejlingsforhold for de 11 lystbådehavne i Københavns Inderhavn omtales ikke i de ellers omfattende beskrivelser af rekreative muligheder. Københavns Kommunes Blå strategi for havnen og dens rekreative muligheder nævnes ikke og respekteres slet ikke.

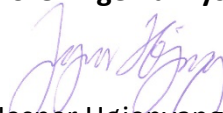
4. Desuden er en hidtil ikke omtalt ekstra cykelbro mellem Nordhavn og Østerbro nu lagt ind i planen. Lige som cykelbroen mellem Langelinie og Refshaleøen vil den forringe mulighederne for mastebåde. FLID og Dansk Sejlunion undrer sig over, at denne ekstra cykelbro ikke er omtalt i forbindelse med de drøftelser, vi har om cykelbroen mellem Langelinie til Refshaleøen.
5. FLID og Dansk Sejlunion mente også, at trafikløsningen med tunneleringens afkørselsrampen fra Prøvestenen til Amager stadig kunne forhandles, men konstaterer, at Metroens tekniske anlæg nu er fastlagt til Prøvestenen, uden at de omfattende miljø- og trafikale problemer for bl.a. den nye lystbådehavn Prøvestenen, beskrives og vurderes. Det er kritisabelt, og alternativer bør afprøves.
6. Endelig vil vi nævne konsekvenserne for havmiljøet. Det nævnes flere gange, at fx anlæggelsen af Østlig Ringvej muligvis vil skade havmiljøet, men at dette blot kan håndteres med dispensationer – vel at mærke på områder, hvor Danmark er underlagt fælleseuropæiske regler for beskyttelse. Vi betragter denne forvaltningstilgang som meget kritisabel.

Dansk Sejlunion og FLID ønsker, at der straks gennemføres en grundig strategisk miljøvurdering af nævnte problemer.

Giver vores henvendelse anledning til spørgsmål, er I meget velkomne til at kontakte undertegnede.

Med venlig hilsen

Foreningen af Lystbådehavne i Danmark



Jesper Højenvang
Direktør
Tlf. 3052 8738

Dansk Sejlunion



Christian Lerche
Direktør
Tlf. 5155 7494

Høringsvar vedr. SMV-rapport fra COWI: Miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen/Lynetteholm - set i perspektiv fra naturen og vandmiljøet

Østerbro Havnekomité
Kirsten Olrik
kirsten.olrik@k-olrik.dk
Inger Hutters, formand
ingerhutters@gmail.com

22. januar 2023

I forbindelse med den nye store SMV-rapport fra COWI om miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm¹, fokuserer dette høringssvar på konsekvenser for **vandmiljøet, Ålegræs, giftigt slam og slamhvirvler** i området.

Af høringsmaterialet fremgår, at Transportministeriet, under medvirken af Københavns Kommune, har udarbejdet en plan for byudvikling og infrastruktur af *Østhavnen*, et nyt navn for byudviklingsområderne Lynetteholm, Refshaleøen, Quintus og Kløverparken: *"Et område, der rummer mulighed for etablering af boliger til 66.000 nye beboere og 54.000 nye arbejdspladser"*, står der i rapporten. Har København virkelig brug for det?

Den politiske beslutningsproces er sat ud af spil Samtidig fremgår det, *"at den politiske beslutningsproces, der er forbundet med miljøvurdering af planen, afviger fra miljøvurderingslovens generelle regler, fordi planen ikke skal vedtages."* Anlægsloven for Lynetteholm² giver nemlig Transportministeren, Overborgmesteren i København og en snæver kreds i firmaet By & Havn en magtkoncentration, som forhindrer indsigelser af enhver art imod projektet. Projektet kaldes *en nødvendig stormflodssikring*. I stedet er Københavns bystruktur som byen ved vandet ved at blive smadret af salg af byggegrunde til alt for høje priser og alt for tæt bebyggelse. Det, der i stedet er behov for, er byudvikling i hele Københavnsregionen og beskyttelse af vores kyst- og havområder, både af naturen og mod stormflod.

Østlig Ringvej/Havnetunnel til Lynetteholm har først for nylig været i idéfasehøring og miljøvurderingen er ikke igangsat. På side 222 står *"Anlæg af Østlig Ringvej som en sænketunnel (alternativer Ø4 og Ø5) vil medføre en moderat virkning på havbunden i projektets linjeføring i anlægsfasen, idet der graves en rende, som tunnelelementerne sænkes ned i. Herefter vil havbunden, som en del af projektet, kunne genetableres på en sådan måde, at der ved den naturlige sedimenttransport i området sker en naturlig genetablering af de substrater og naturtyper, som karakteriserer området i dag. Dette kan eventuelt suppleres med områder med udlagte hårbundssubstrater eller egentlige revstrukturer, som vil kunne øge den substratmæssige diversitet til gavn for havmiljøet."*

Genetablering af ødelagt havbund med ålegræs er en vanskelig og meget langsom proces, som mindst varer årtier, og som måske aldrig når samme kvalitet, som før anlægsarbejdet blev sat i gang. Videooptagelser foretaget af Jan Henningsen ud for Amager Strandpark, dér hvor man for 40 år siden indvandt sand til opbygning af Strandparken, viser stadig betydelige skader af havbunden og stærkt svækket forekomst af ålegræs. Den naturlige sedimenttransport langs kysten har i løbet af de 40 år ikke kunnet udbedre skaderne. Der nævnes, at man eventuelt kan supplere med hårbundssubstrater eller revstrukturer. Selvom disse kan have en vis positiv virkning på biodiversiteten, er det ganske få arter af brunalger og grønalger, der kan vokse dér. *Stenrev erstatter ikke tabte ålegræsenge*, der skal have rent sand, køligt vand med iltede forhold og lys at vokse i. Den genplantning, der tales om vil kræve disse forhold. Hvor skal det kunne lykkes? Ålegræs er meget sårbart i forhold til den globale opvarmning og skal derfor beskyttes. Det er vigtigere i forhold til opvækst af fiskeyngel end stenrev med brunalger og grønalger.

Kongedybets dybe rende med køligt, salt bundvand fra Kattegat er lukket mod syd efter Fase 1 af Lynetteholms perimeter er opført. Dette dybe, kølige og iltede saltvand fra Kattegat passerede udenom Drogden-tærsklen og videre ned til Østersøen, kan nu *ikke* løbe igennem Kongedybet og ned syd for Drogden. At denne saltvandstransport fra Kattegat er bremset af Lynetteholms perimeter Fase 1, vil sandsynligvis skabe nye iltsvindsområder både i Østersøen og dér, hvor der før var gode iltforhold til fisk og smådyr i ét af Danmarks frodigste og mest sammenhængende Ålegræsområder med masser af fisk og et rigt dyreliv. Deltares rapporten³, der som uvildig instans har vurderet de undersøgelser, der ligger til grund for at blokere gennemstrømning af Kattegatsaltvand, konkluderer, at blokeringen er sket på et for spinkelt grundlag.

Konsekvenser af iltsvind En følge af den globale opvarmning er, at vandtemperaturen er forhøjet i længere perioder. Det giver et større iltforbrug i både vand og havbund, fordi alle kemiske processer øges med en faktor 10 for hver grad, temperaturen stiger. Når iltten i CO₂ i havbunden er opbrugt ved iltsvind, produceres i stedet Metan (CH₄), der er en betydelig værre drivhusgas end CO₂. Ved høj temperatur strømmer bobler af Metan ud af havbunden og løfter den øverste del af havbunden op i vandet. Det kaldes bundvending. Herved frigives giftig Svovlbrinte (SH₄) til vandfasen og til luften⁴. Det er fremtidsudsigten for de forstyrrede bundområder omkring Lynetteholm.

Konsekvenser for Ålegræs Når vandtemperaturen i ålegræsområderne omkring Amager stiger, fordi det salte, kølige og iltede bundvand ikke længere kan passere igennem Kongedybet, falder iltkoncentrationen i vandet og bliver lavere end tidligere. Det truer Natura 2000 Ålegræsområderne og deres biodiversitet syd for Drogden⁵. Der kan ikke bare plantes nyt et andet sted i området, som politikerne tror. En sænkning i saltpromille fra 12-16 ‰ til 6-7 ‰ påvirker ikke i sig selv de frodige havskove af Ålegræs, der vokser syd for Drogden langs Amager og i Køge Bugt; men manglen på det dybe salte og iltede Kattegatvand *med lavere temperatur end i overfladevandet*, vil betyde *alt* for eksistensen af Ålegræs. Jo højere temperatur, jo mindre ilt kan vand og sediment nemlig indeholde. Det har stor betydning for Ålegræs, hvis iltkoncentrationen i sandet/sedimentet falder, fordi temperaturen stiger^{6 7}. Bunden bliver ustabil og Ålegræsset dør, hvis der udvikles iltsvind⁸. En kombination af høj sommertemperatur og iltforbrugende organisk slam fra overproduktion af mikroskopisk plankton, når der er for meget kvælstof i vandet, er derfor en særlig farlig kombination for Ålegræs⁹, fordi det både stjæler iltten i havbunden og plankton stjæler lyset, som Ålegræs begge er afhængig af. Det har lukning af det dybe, salte og køligere bundvand fra Kattegat nu forværret.

Hvad kan læres af tilfældet med giftig skumdannelse i Margretheholm Havn? Det sand, der blev smidt i Margretheholm Havn, da By & Havn skulle opføre en dæmning til jordkørsel til Lynetteholm, kom fra Køge Bugt og Kriegers Flak. Bunden i hele det område består af kalk. Det sand, der hentes dér, kan ikke undgå at være blandet med kalk. Formlen for kalk er CaCO₃. Da det kalkholdige sand blev smidt i havnen, har der sandsynligvis været iltfrit i bunden af Margretheholm Havn, hvor der ligger giftigt slam fra havnens tid som industrihavn og det giftige slamdepot lige udenfor havnen. Da det kalkholdige sand ramte bunden, blev iltten stjålet fra kalken og kalken nedbrudt fra CaCO₃ til CaO + CO₂, der steg til vejs og trak det giftige slam med tungmetaller med op fra bunden. Det vil sandsynligvis ske igen, når By & Havn hælder kalkholdigt sand i Fase 1 efter at have fyldt giftigt slam i det.

Slamhvirvler transporteres med strømmen Uanset om slam, rent eller forurennet, suges op fra havbunden, når skal graves i Fase 2 og lægges i Fase 1 eller det er andet slam, der graves op eller flyttes, er det vist, at arbejdet med det skaber slamhvirvler i overfladevandet, der transporteres med den dominerende nordgående strøm. Denne strøm drejer om hjørnet ved nordøstkysten af den store Nordhavnsudbygning, Nordhavnsstubben. Derfra suges det ind i den kunstige bugt, der er dannet mellem Nordhavnsstubben og Skovshoved-Charlottenlund-Hellerup-Svanemøllen. Slammet, der kan være giftigt af tungmetaller og PAH-

stoffer, rammer bunden tæt ved kysten langs de meget besøgte strande. Det vil køre frem og tilbage i hvirvler langs kysten, alt efter vindretning. Det er allerede et problem, især ved vindretninger fra øst.¹⁰

Hvilke kemikalier spredes med slamhvirvlerne? Tungmetallerne Bly, Kviksølv, Cadmium, Arsen, Kobber samt PAH'er (kræftfremkaldende kulbrinter) findes i slam fra området¹¹.

Den nordlige dokport i Kronløbet er en forudsætning for By & Havns stormflodsprojekt Lynetteholm. Den er hverken omtalt i Lynetteholmprojektet eller i SMV'en for Østhavnen. I området, hvor dokporten skal etableres, ligger der mange meter dybt slam fra B&W. Ved den sidste Øresundskonference fortalte en kemiker fra Aarhus Universitet, at det slam, der er flyttet derfra og lagt i giftdepot udenfor Refshaleøen, er de øverste 4 m mindst giftige slam. Det *meget* giftige slam ligger dybere og skal graves op, inden anlæg af dokporten kan foretages. I hht. til DHI (pers.med.), var det kun de øverste 4 m, der var gift. Så al gift derfra er fjernet. Hvem skal man tro? Hvis Oslobåden skal kunne passere, skal der i hvert fald graves meget dybt, så det ekstremt giftige slam skulle gerne være fjernet inden.

Sejlads med mindre både i Kronløbet efter anlæg af Lynetteholm Strømmen i det forsnævrede Kronløb efter Lynetteholm er anlagt, forventes at blive meget stærk. Den vil derfor blive svær at besejle med mindre både, især når store skibe som Oslobåden samtidig skal passere.

Der er andre muligheder for stormflodssikring af København Kommunen har allerede en plan¹², der er langt billigere end Lynetteholmprojektet. Det griber hverken fatalt ind i det giftige slam i havnen, i landskabet eller generer havnebadningen. Landskabsarkitekt Veronica Civa's afgangprojekt fra arkitektskolen er også en mulighed¹³. Det går ud på at suge ler op af Svanegrunden til anlæg af banker sammesteds.

Konklusion Det er svært at forholde sig til de kumulative påvirkninger på vandmiljøet af en plan, der kun har overordnet karakter og hverken er - eller skal - besluttet politisk. Infrastrukturen er kun i idé-fasen. Der er ikke foretaget nogen VVM-undersøgelser af den. Der peges på usikkerheder som af-fredning og påvirkning på flere bevaringsværdige bygninger. Der kan ikke tages stilling til en samlet påvirkning på miljøet, når der først i 2024 kommer et forslag til stormflodssikring af København fra den arbejdsgruppe, der er nedsat. Der står ligefrem i indledningen af høringsmaterialet: "Først når der gennemføres konkrete miljøkonsekvensvurderinger af de enkeltstående projekter, som er indeholdt i planen, vil der foreligge tilstrækkelige detaljer, der muliggør en endelig vurdering af sandsynlige væsentlige miljøpåvirkninger." Samtidig står der, at planen afviger fra miljøvurderingslovens generelle regler, fordi den **ikke** skal vedtages."

Referencer

¹ Plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm
<https://prodstoragehoeringspo.blob.core.windows.net/05825bbd-5cfd-427f-a838-21850917d8d4/Milj%C3%B8vurderingb.pdf>

² Lovforslag om anlæg af Lynetteholm
<https://www.ft.dk/samling/20201/almdel/TRU/bilag/122/index.htm>

³ Deltares rapport 2022
Independent review of the Hydrodynamic Studies on the impact of Lynetteholm on exchange of water and salt through Øresund. Deltares 2022. Delkonklusion: "In case the above estimates of the blocking effect and confidence range are considered not fully acceptable and/or negligible, further substantiation might be needed. For this the

following suggestions can be made. Since the approach to estimate the impact of Lynetteholm on the exchange of water and salt assumed that Lynetteholm does not influence the boundary conditions of the Øresund model, it would be useful to learn to which degree this estimate is conservative or not, either from previous studies or literature, or from a sensitivity study with a numerical model of the Baltic Sea and the Danish Straits. It could be useful to improve the reporting of model set-up, calibration and verification. This could help to provide more confidence in the quality of the models. Particularly, the verification of the transports in the Øresund model should be considered. Such a verification for 2018 or for another year could enhance the confidence in the model performance, e.g., by showing that calibration on water levels". 11207757-002-HYE-0001, 18 March 2022.

⁴ Iltsvind

<https://ecos.au.dk/forskningraadgivning/temasider/iltsvind/information-om-iltsvind/>

⁵ Konsultation i henhold til artikel 10 i SEA-protokollen og ESPOO-konventionens artikel 4 og 5 om miljøvurdering af Lynetteholm tillæg til miljøkonsekvensrapport – uddybning af sejlbredde og klappning af havbundsmateriale.

<https://www.naturvardsverket.se/globalassets/media/dokument/esbokkonventionen/danmark-ny-o-lynetteholm/konsultation-lynetteholm-tillagg.pdf>

⁶ Fra internettet

Hvilken betydning har temperaturen for indholdet af ilt i vand?

Ved fysisk ligevægt er vandets iltindhold næsten udelukkende bestemt af **temperaturen**, idet der ved et lufttryk på 1 atmosfære opløses 14,63 mg **ilt** pr. liter **vand** ved 0 grader og 9,08 mg **ilt** pr. liter **vand** ved 20 grader. Jo varmere **vand**, desto mindre **ilt** er der altså opløst ved ligevægt med luften

⁷ Ærtebjerg, G., Carstensen, J. & P. Bondo Christensen 2007. Varmere klima giver mere iltsvind.

https://aktuelnaturvidenskab.dk/fileadmin/Aktuel_Naturvidenskab/tema/an3iltsvind3.pdf

⁸ Ålegræs

<https://www.google.com/search?q=ved+hvilken+saltkoncentration+trives+%C3%A5legr%C3%A6s+bedst%3F&oq=ved+hvilken+saltkoncentration+trives+%C3%A5legr%C3%A6s+bedst%3F&aqs=chrome..69i57j33i160l3.13289j0j15&sourceid=chrome&ie=UTF-8#:~:text=Analyse%20af%20%C3%A5legr%C3%A6sv%C3%A6rkt%C3%B8jets,landbrug%20%E2%80%BA%20nyaalegraesvaerktoj%2DIf>

⁹ Når Ålegræs erstattes af et lig-lagen

<https://projekter.au.dk/havet/forloeb/forloebsoversigt/naar-havet-har-aandenoed/konsekvenserne-af-iltsvind/liglagen>

¹⁰ Lynetteholmen, Kysthydrauliske optimeringsmuligheder

<https://acrobat.adobe.com/link/review?uri=urn%3Aaaid%3Ascds%3AUS%3Ad370752d-d11e-3d4f-9e93-cce8577f1a18&fbclid=IwAR0GnmP1QjQH8RzVHjQl-Ks8opyDtKnFwxg6G05UEFqwSjSR3x-yzMCpcs#pageNum=1>

¹¹ Kortlægning af miljøforureninger i fisk fra Københavns Havn, Kattegat, Øresund og Bælthavet Projektnummer: 3664, 4414 og 5260 Kontrolresultater 2020-21

<https://foedevarestyrelsen.dk/SiteCollectionDocuments/Kemi%20og%20foedevarekvalitet/Kontrolresultater/2021/SI%20utrapport%20Kortlaegning%20af%20miljoforureninger%20i%20fisk%2020%2021.pdf?fbclid=IwAR0Hqh93zVm6tQMHX8FFROzbnYdCohTeJoOcxRkOI9sLxAdWeHda-Kblngw&fs=e&s=cl>



¹² Ny stormflodsplan skal sikre Københavns Kommune 2017

<https://www.klimatilpasning.dk/aktuelt/nyheder/2017/september/koebenhavns-stormflodsplan/>

¹³ Veronica Civa 2022 prioriterer natur frem for boliger, og det er både natur i vandet og på land.

<https://boligpodcasten.dk/svanegrunden-naturbaseret-stormflodssikring/>

Høringsvar/SMV Lynetteholm: trafikforhold

Finn Breddam, 22/1 2023

Jeg er københavner og cyklist, med interesse for cykeltrafik og cykelpolitik. Jeg bor på Christianshavn, kommer ofte på Refshaleøen og forventer at blive direkte påvirket af byggeriet, især mht. trafik.

Nedenstående handler om trafik, primært cykeltrafik og metro. Hensigten er at kompensere for de problemer som projektet skaber, og benytte lejligheden til at styrke Cykelbyen København på strategisk niveau.

Udgangspunktet:

- Byudvikling på Lynetteholm og Refshaleøen indebærer uundgåeligt Danmarks største enkeltinvesteringer i cykelinfrastruktur nogensinde
- Det er tydeligvis slet ikke gennemtænkt på niveau med biltunnelen
- Det er slet ikke en selvfølge, at det bliver en succes: det kan blive en tragikomisk fiasko
- Det får væsentlig indvirkning på brugen af metro og bil, og formentlig indirekte på boligpriserne
- Det får konsekvenser for den generelle opfattelse af Cykelbyen København, og af større cykelprojekter i almindelighed
- Det er reelt umuligt at modelberegne effekten på forhånd, især hvis man vælger en svingbro.

Mine anbefalinger er:

- to gang- og cykeltunneler med elevatorer, rulletrapper og ramper
- en ny bilvej i korridoren øst for Udsigten (Margretheholm), dvs. sammen med metroen
- bilfri, eller næsten bilfri, Refshalevej på strækningen mellem dæmningen og Refshaleøen.

Alle tre forslag sigter på at reducere konflikter.

"Højklasset cykelinfrastruktur" ?

Kortgrundlaget ("Principielle nye cykelforbindelser samt eksisterende cykelruter") (Planen, s. 8) (næsten identisk med Figur 2.2.2 i Miljøvurderingen) er provokerende mangelfuldt!

I forhold til hverdagstrafik er det sekundært, om en rute er "grøn": det væsentlige spørgsmål er, hvor man kan køre. Og hvor det er nemt, sikkert og effektivt for et virkeligt stort antal cyklister.

- Langebro og Knippelsbro, to af de mest trafikerede cykelforbindelser i København, er slet ikke synlige på kortet.
- Kløvermarksvej, den mest direkte forbindelse fra Refshaleøen til centrum, med en 2 m regulær cykelsti, er ikke markeret.
- Derimod er cykelruten gennem Christiania, en smal og snoet sti der deles med fodgængere og enkelte biler og ikke kan betegnes som en effektiv forbindelse, markeret, fordi den er "grøn".
- Og vejen gennem Holmen, hvor der kun er en smal cykelbane (en stribe hvid maling) og to meget snævre broer, med bil- og busstrafik, er også markeret som en mulighed. Til og med, at man kan slå et smut uden om Operaen?!

Dette kort har jo intet at gøre med den fysiske virkelighed for byens cykelpendlere. For mig er det et udtryk for "Planens" kvalitet mht. cykelinfrastruktur.

Et mere analytisk relevant kort ville vise, at

- den eneste virkelig effektive forbindelse med egentlige cykelstier fra Refshaleøen mod centrum er Kløvermarksvej - Torvegade - Knippelsbro
- i det centrale København er der fem cykelforbindelser over havnen på en strækning af 2,5 km
- fra Inderhavnsbroen til den foreslåede forbindelse nord for Kastellet er der 2,0 km.

Og hvad siger teksten så om planerne for den gruppe af trafikanter, som kommunen er mest interesseret i at fremme, både generelt (kommuneplan og strategier) og aktuelt ("en delvis bilfri Lynetteholm", eller med "lavt bilejerskab"):

"Der tages udgangspunkt i en veludbygget cykelinfrastruktur ..." Med andre ord: man håber, at nogen lægger en plan.

Jeg har nogen forslag.

Cykelinfrastruktur og metro: sammenhænge

De to transportformer (og de øvrige kollektive trafikformer) anvendes af mennesker, der ikke har bil, og af mennesker, der helst ikke vil bruge deres bil til hverdag. Og mange bruger både cykel og metro hver dag, eller ofte. De fleste metrobrugere er også cyklister.

Derfor er attraktive cykelmuligheder med til at aflaste metrosystemet. Især i en så speciel geografi som her, hvor antallet af forbindelser ud af bydelen er så ekstremt lavt, og hvor en lang tur med metroen kan erstattes af en kortere cykeltur.

En væsentlig pointe for planlægningen af Københavns metro i fremtiden:

- Den billigste måde at aflaste havnesnittet på er at få flere mennesker til at cykle.

Og uanset at en ny Lilla metro kan aflaste tunnelen under Christianshavn, vil den også bringe passagerer fra Lynetteholm/Østhavnen til M1/M2 – med mindre de har et godt alternativ.

Alene derfor er der store gevinster for hele byen ved at gøre noget ekstraordinært for cykeltrafikken tværs over (eller under) havnen, når man nu placerer 50.000 mennesker på østsiden.

I øjeblikket ser det ud til, at man beslutter M5 Lilla, altså fra Hovedbanegården under Amager til Lynetteholm. Der er nævnt planer om videre udbygning fra Lynetteholm både mod vest (Østerport) og mod nord (Nordhavn, dvs. sammenkobling med M4 eller skiftemulighed). Min pointe her er, at

- Både mod vest og mod nord vil en effektiv gang-og cykelforbindelse være et godt alternativ til udbygning af metroen.

Bl.a. fordi de også vil give adgang til M3 og/eller M4 indenfor ret kort afstand.

Metro er som bekendt dyrt. Gang- og cykeltunneler kunne dække en stor del af behovet for langt færre penge.

Herudover er der gode metrotekniske argumenter for ikke at forlænge M5 til Nordhavn/M4, og der er også gode byplanmæssige argumenter (jf. Otto Anker Nielsen, trafikmodellieringsprofessor) for, at en evt. forlængelse af en M5 Lilla kunne fortsætte i retning af Bispebjerg.

Argumenter imod den planlagte bro som cykelvej

- En svingbro – med 12-18 minutters rødt lys for cyklister for hver 30 minutter om sommeren – kan ikke betegnes som en "højklasset" cykelforbindelse.

Pendlere vil aldrig acceptere de vilkår. (Det ville bilister jo heller ikke.) Mange cyklister accepterer regn og kulde – men ikke at skulle stå stille i en lang kø i regn og blæst i så lang tid hver anden morgen!

Hverdagscyklister vil slet ikke ønske at bo på Lynetteholm på de præmisser, hvor cykelforbindelsen kan være afbrudt i op til 70% af tiden.

Teknik- og Miljøforvaltningens konklusion ved fremlæggelsen af COWI's foranalyse siger det tydeligt:

"... det er vanskeligt at forestille sig en tilfredsstillende trafikafvikling for cyklende især i sommermånederne."

Dertil kommer start/stop effekten: Ud fra COWI's beregninger kan man forestille sig en flodbølge af hundredvis af utålmodige, stressede cyklister, der strømmer ud over Refshaleøen en gang hver halve time. Det er ikke et godt bymiljø.

- En moderne havne-storby, der gerne vil respektere både de sejlene og hverdagscyklisterne, kan bedst udtrykke den respekt ved at bygge tunneler.

En uattraktiv cykelforbindelse vil også øge antallet af bilister ("bilejerskabet"), og biltunnelen kan blive kendt som et sted, hvor man sidder i kø hver morgen. Og det vil øge usikkerheden af trafikprognoserne for metroen.

Lynetteholm kan blive kendt som et sted, det er svært at komme væk fra.

Argumenter imod den planlagte bro fra den maritime synsvinkel

Jeg går ud fra, at andre høringssvar går i detaljer med de problemer, en svingbro skaber for sejladsen.

Som københavnere kan jeg frygte, at den vil tage livet af *københavn* som en by for fritidssejlere. Måske vil fritidssejlerne helt opgive Københavns Havn? Det vil ikke bare være et væsentligt tab for dem, men også et kulturelt tab for os andre. Og for turisterne: det vil gøre byen kedeligere.

Men lad mig tilføje to perspektiver fra den tunge ende af risikoanalysen, som måske ikke nævnes af andre:

- de meget lange, spinkle brofag vil være sårbare i stormvejr. Dvs. med fremtidens kraftigere storme kan det blive nødvendigt at holde broen lukket af sikkerhedsgrunde (dvs. spærre havnen) i mange timer, måske hele døgn ad gangen
- hvis man en dag venter for længe med en sikkerhedslukning, og et åbentstående brofag rammes af et ekstremt vindstød, vil også fundamentet kunne påvirkes, så det bliver umuligt at lukke broen

igen. Dvs. broen kan sættes helt ud af spillet i mange måneder, eller måske år. Igen er Inderhavnsbroen en nyttig erfaring.

Worst case er virkelig alvorlig.

Argumenter for en tunnel. Eller to

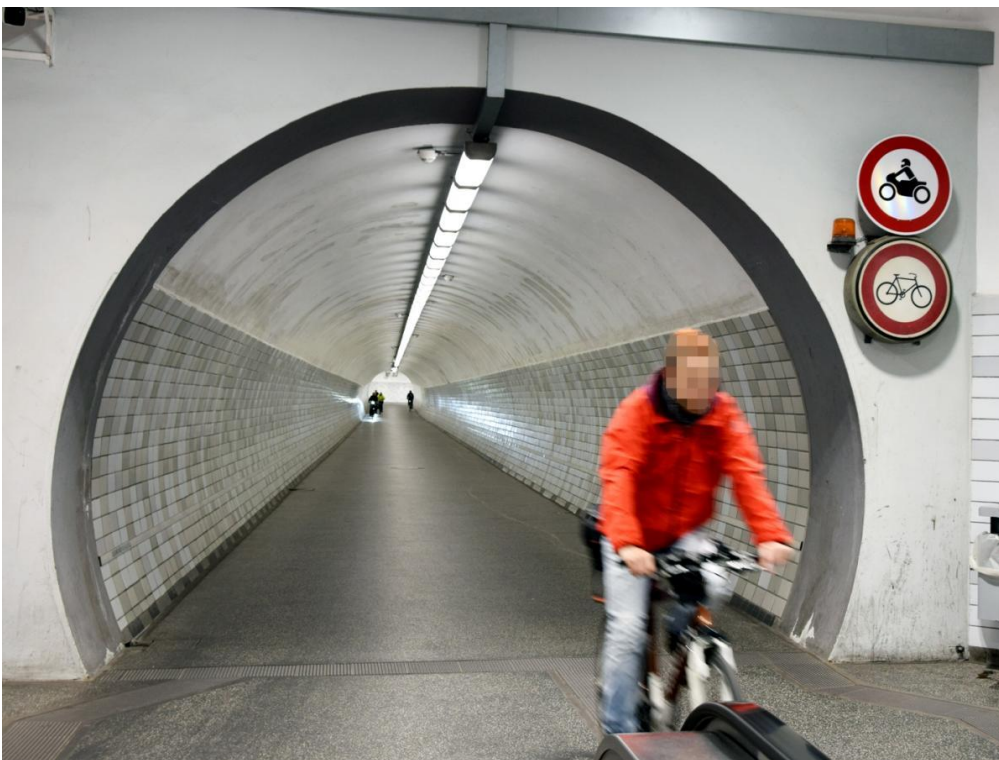
Tunneler er altid tilgængelige, ligesom almindelige veje. De afmonterer konflikten mellem transportformer, ligesom fx en viadukt. De er næsten usynlige i landskabet: den minimale løsning vil se ud omtrent som en metrostation. Elevatorer og rulletrapper er kendt teknik, deres problemer kan løses hurtigt, og med to elevatorer vil det så godt som altid være muligt at krydse havnen.

På langt sigt vil den være den billigste løsning. (Se fx Inspirationskatalog Innovative cykelløsninger, udgivet af Københavns Kommune i 2022, s. 21.) (På s. 22 ses i øvrigt et andet godt forbillede, fra 1942.)

En tunnel kan også blive noget, som Cykelbyen København gerne viser frem.

Den kan designes smukt, som en ekstra arkitektonisk oplevelse, med digital belysningsteknik mv., men den vil først og fremmest bare være den mest afslappede del af den daglige transport: ingen biler, ingen sideveje, ingen støj.

Eksempler/forbilleder kan fx besøges i Rendsburg ved Kiel, Hamburg, Rotterdam, Antwerpen og London. Der er mindst 10 i Nordeuropa.



En cyklist har kurs mod rulletrappen, 27 m under Kielerkanalen i Rendsburg. Der er også en elevator, men rulletrappen er populær. Tunnel fra 1963

Men det stærkeste argument for tunnelloøsningen er helheden inkl. Nordhavn:

- De to planlagte gang- og cykelforbindelser går over den samme sejlroute.

Og netop derfor vil en løsning, der spærrer for sejlads to steder med to kilometers afstand, være voldsomt utilfredsstillende for alle grupper af sejlende. Området mellem de to broer vil blive et kaotisk venteområde.

Hvis en øst-vest cykeltunnel (den, der stadig omtales som "Nordre Toldbod") bliver en succes, vil det være helt oplagt at gentage succesen mellem Lynetteholm og Nordhavn, måske et par årtier senere. Med 40.000 beboere på den ene side og 50.000 beboere på den anden er behovet indlysende, især for lokal trafik.

Den vil være væsentligt kortere og dermed billigere end øst-vest forbindelsen, og mange erfaringer fra den første tunnel vil kunne anvendes direkte. Og den vil være enklere at anlægge, især mht. ramper, fordi der ikke skal tages så mange hensyn til eksisterende forhold.

Men der skal naturligvis afsættes en korridor, et sted mellem to sluseporte¹ og en biltunnel.

¹ Jeg mener, at man fra starten bør forberede ikke bare en "stormflodssikring" i form af et højvandslukke, men en virkelig langsigtet sikring af havnen som havn. Dvs. en sluse. Tidshorisonten afhænger primært af uforudsigelige begivenheder i det vestlige Antarktis – men vi ved, at havstigningen kommer.

Argumenter imod den planlagte bro som visuelt element i Inderhavnen

Cykelbroer kan være et markant arkitektonisk bidrag til mere anonyme bolig- og erhvervsområder. Men Københavns ydre havn er på mange måder nationens mest centrale og mest symboladede farvand: det er omkranset af Kastellet, Nordre Toldbod, Amalienborg og Marmorkirken, Skuespilhuset og Operaen, Holmen med Flådens Leje og Chr. IV's Mastekran og kanonbatteriet på spidsen af Nyholm, og den vigtige værftshistorie på Refshaleøen. Og med udsigt til Trekroner.

Med Den Lille Havfrue som trækplasteret, der lokker turisterne til et glimt af central Danmarkshistorie.

I dette farvand vil en 500 meter lang bro, uanset design, få karakter af visuel støj. Det er for så vidt også udmærket beskrevet, på mere formelt niveau, i Miljøvurderingen (bl.a. 7.4.1).

Også i betragtning af den massive mur af nyt byggeri, der er på vej længere mod nordøst, bør man prioritere at friholde det centrale, historiske havnerum. Især fordi der jo faktisk er et meget diskret alternativ.



Et eksempel på, hvad en "spinkel" cykelbro kan gøre ved et kulturhistorisk miljø: det verdenskendte 1700-tals postkortmotiv Nyhavn, som det tager sig ud set fra Christianshavn. I gamle dage en smuk udsigt, i dag ødelagt af Inderhavnsbroen.

Tre veje til Refshaleøen fra syd

Dette afsnit handler primært om strækningen fra den markante kontorbygning Refshalevej 147 til Vandflyverhangaren (Refshalevej 100): en historisk strækning, der også omtales flere steder i miljøvurderingen.

Præcis det sted, hvor figur 2.2.2 (s. 23) markerer en hverdagsdøgnstrafik på 18.900, med "højklasset cykelinfrastruktur", er den fysiske virkelighed en gennemkørsel gennem et fredet fortidsminde med en bredde på 7,5 meter. Denne vej er den eneste eksisterende vej for både biler, cykler og fodgængere, bortset fra den jordtransportvej, der er ved at blive anlagt på østsiden. Dvs. den er den eneste adgang til det snart forestående, omfattende byggeri på Refshaleøen.

Kommunen er i gang med at omdanne den til en 2-i-1 vej! Dvs. en vej, hvor bilerne hele tiden skal "forhandle" om, hvem der har forkørselsret. Det er en fin ting på meget tyndt trafikerede, smalle landeveje. Ikke her. Det er et lidt skræmmende sted for de bløde trafikanter allerede i dag.



1 - Luftfoto 1954

Refshaleøen er vokset fra vest mod øst, og kun det vestlige Refshaleøen har egentlig historisk værdi. Det forekommer oplagt at lade de kommende lokalplaner tage udgangspunkt i denne forskellighed, således at den vestvendte del af området bevarer et præg af kulturhistorie og rekreativt område, åbent for oplevelser og turisme, og fastholdes som visuelt åbent mod inderhavnen, Nyholm og Kastellet, mens moderniteten slippes løs på østsiden med pensionistboliger og kontorbygninger.

Denne pointe fremgår ikke tydeligt af de mange ord om bevaringsværdier i miljøredegørelsen.

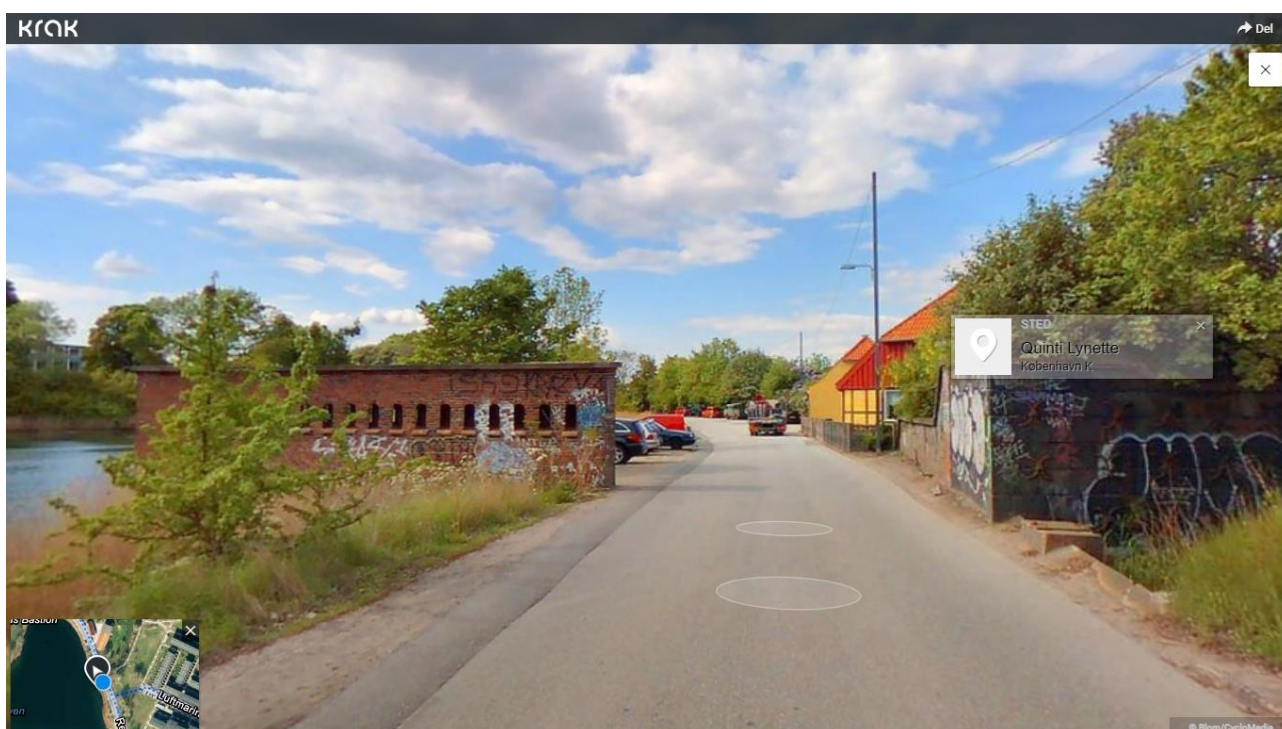
Både trafikale behov og kulturhistorie peger frem mod, at der skal anlægges en ny vej sammen med metrolinjen, øst om Udsigten (den lange boligblok på Margretheholm). Dette er den midterste af de tre muligheder nævnt på s. 63 som "supplerende vejbetjening".

En ny vej vil gøre det muligt at gøre den gamle vej bilfri (eller næsten bilfri cykelzone), og dermed "grøn" og fredelig. Mens den travle persontrafik sker midt i området – og lastbilerne får den østlige rute for sig selv. Altså tre veje, med helt adskilt funktion og karakter.

Det peger igen frem mod at lade både vej og metro passere den vestlige del af lystbådehavnen i terræn (modsat forslaget om en tunnel) og flytte havnen lidt mod øst.

Dermed er der to muligheder for en "højklasset" cykelforbindelse: Hvis biltrafikken fra Holmen også ledes syd og øst om Margretheholm, altså via Forlandet, vil strækningen gennem Quintus fortidsmindet kunne indgå som en del af supercykelstien Østerbro-Amagerruten, fra landingspunktet for bro/tunnel ved det nuværende Reffen og ned mod Forlandet.

Og dermed vil næsten hele den oprindelige Refshalevej, fra Prinsessegade til Reffen, være fredeliggjort, børnevenlig og turistvenlig.



Refshalevej ved Quinti Lynette: Bilfri supercykelsti for 50.000 mennesker?

Hvis man derimod holder vejen åben for biler med status af cykelzone/cykelgade, bør man anlægge den nye supercykelsti som et helt separat projekt langs den foreslåede bilvej ned til Vindmøllevej og Forlandet..

Man kan så til gengæld overveje at fritlægge dele af den oprindelige brostensvej (der løber vest for Refshalevej 147 ud mod området langs Inderhavnen, jf. luftfoto), sådan som det også allerede er planlagt på den sydligste del af vejen, mellem Christiania og Holmen. Og dermed få en endnu tydeligere adskillelse op gennem Refshaleøen mellem historisk-rekreativt område og trafikzone, og mellem "grøn" og "super" cykelsti.



Til TRANSPORTMINISTERIET

22.01.23

HØRINGSSVAR: DEN STRATEGISKE MILJØVURDERING AF ØSTHAVNEN

KINDERÆGGET BLIVER TIL 'PLANEN'

Foreningen **Byen for Borgerne** fremsender hermed sit hørings svar til *Strategisk miljøvurdering: Plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm (SMV'en)*.

I oktober 2018 blev Lynetteholm projektet lanceret som et Kinderæg i en politisk principaftale, der angiveligt skulle sikre København mod stormflod, udvikle fremtidige boligområder og byens infrastruktur.

I juni 2021 blev der forhastet gennemført en anlægslov, som igangsatte etableringen af den kunstige halvø Lynetteholm. Det skete, uden at der blev gennemført en strategisk miljøvurdering af det samlede indhold i den politiske principaftale. Klimabevægelsen har fået fri proces og er over for EU ved at prøve, om EU's direktiv vedr. strategisk miljøvurdering er blevet tilsidesat ved anlægslovens vedtagelse. På baggrund af kritikken blev forligskredsen efter anlægslovens vedtagelse enige om at gennemføre en strategisk miljøvurdering af den resterende del af principaftalen.

I august 2022 udkom således SMV'en vedr. det, der nu betegnes Østhavnen. Her præsenteres nogle overordnede vurderinger af blandt andet de klima-, natur og miljømæssige påvirkninger af det, som nu betegnes PLANEN og som omfatter anlæggelsen af en østlig ringvej, en ny metrolinje og boligbyggerier på Refshaleøen, Kløverparken og Lynetteholm. Udover SMV'en er der udkommet en omfattende samling af dokumenter, herunder en *Samfundsøkonomisk analyse* og en række supplerende bilag med analyser og data, som ligger til grund for SMV'en.

SMV'en kommer desværre for sent og har et amputeret indhold i forhold til, at Lynetteholms første fase er igangsat, hvilket sætter nogle klare begrænsninger i forhold til, hvorvidt SMV'en kan påvirke projektets idégrundlag og udvikling.

SMV'en og PLANEN er desuden en ukendt hybrid, som hverken er en plan eller en strategi, men et katalog over aktiviteter, som vil blive iværksat for at implementere den politiske principaftale fra 2018. Materialet er således uden ophæng i gældende planlovgivning og uden beskrivelse af, hvordan SMV-processen spiller sammen med kommuneplan og andre kommunale strategier, den

regionale planlægning af hovedstaden og det videre forløb. Det er stærkt utilfredsstillende, at der ikke er klarhed om disse forhold i en proces, hvor det er erkendt, at der har været og er et stort demokratisk underskud, og som på så mange områder indebærer en voldsom transformation af København.

Ved anlægslovens vedtagelse i 2021 blev der berettiget sat spørgsmålstejn ved, om opfyldning og inddragelse af land i Øresund og en udvidelse af København i Østhavnen er det bæredygtige svar på stormflodssikring, de demografiske udfordringer, behovet for byudvikling og for infrastruktur, som København og hovedstadsområdet står overfor. Der blev desuden sat spørgsmålstejn ved, om By & Havns gældsætning og hidtidige forretningsmodel, hvor infrastruktur (læs metroen) finansieres først gennem modtagelse af overskudsjord og sidenhen salg af byggegrunde også fremover skulle være styrende for Københavns transformation.

En gennemgang af SMV'en viser, at der er behov for at gentænke modellen for byudvikling i hele hovedstadsregionen set i lyset de store problemer, vi står overfor som samfund: Klimakrisen, biodiversitetskrisen, den usikre energiforsyningssituation og den grønne omstilling for blot at nævne nogle. Der er ingen klare målsætninger i PLANEN, som adresserer disse udfordringer. .

På den baggrund er det fortsat foreningens opfattelse, at **Lynetteholm og PLANENS øvrige projekter bør sættes på pause og alternativer til PLANEN belyses yderligere, før projektet videreføres.**

KRITISKE ELEMENTER I PLANEN

- SMV'en blotlægger, at det samlede projekt udgør et brud med årtiers sammenhængende planlægning i hovedstadsområdet, og at det har sin pris i form af regional skævvridning af by- og boligudviklingen, en centraliseret beslutningstagen og en ophobning af komplekse problemer, økonomiske risici og konflikter.
- Jerntæppet omkring København og det københavner-centristiske udgangspunkt fastholdes i SMV'en. Som det bl.a. er påpeget af borgmestrene i omegnskommunerne, er København sig selv nok, og der lægges op til en klar favorisering af København på bekostning af den øvrige hovedstadsregion i stedet for at udvikle en sammenhængende regional tilgang til bosætning og erhvervs- og infrastruktur.
- Smv'en bekræfter, at Lynetteholm-projektet og dermed de overordnede planer for udviklingen af København de næste 50 år ikke repræsenterer den nytænkning, der er behov for. PLANEN er hovedsagelig baseret på en fremskrivning af prognoser for den demografiske udvikling de seneste få år kombineret med erfaringerne fra det seneste årtis byudvikling, og PLANENS forskellige elementer bygger på de metoder og løsninger, der har været anvendt de seneste år, og som ikke er bæredygtige. I en tid med klima- og naturkrise er der ikke brug for mere af det samme. Når vi kigger frem mod 2070 skal alle dele af samfundet – også byudvikling og infrastruktur - have gennemgået en grøn omstilling for at opnå et CO2 neutralt samfund i en bedre balance med naturen. Det leverer PLANEN ikke.
- PLANEN og etableringen af Lynetteholm fremstår som et tilbageskuende projekt og uden en bæredygtig vision, som rækker 50 år frem i tiden. Lynetteholm er og bliver et traditionelt opfyldningsprojekt, og de skitserede løsninger for ny infrastruktur og byudvikling, belaster

ikke alene havmiljøet, men også det nationale CO₂-regnskab. Alene i anlægsfasen vil anlæg af Lynetteholm og PLANEN samlet belaste med omkring 1 mio. tons CO₂.

- PLANEN lægger op til, at Københavns kommune er på vej til at blive en millionby. Indbyggertallet i Københavns kommune vil frem mod 2070 stige med mere end 30% eller 180.000 til ca. 820.000 indbyggere. Østhavnen forventes samlet at få 66.000 indbyggere. Det kan risikere at blive en selvopfyldende profeti, hvis der ikke for alvor sættes spørgsmålstejn ved, om det er en ønsket udvikling. Prognoserne er desuden behæftet med stor usikkerhed og det indebærer store samfundsmæssige risici ikke at tage bestik af de mange forhold, som kan påvirke tilvæksten.
- SMV'en kunne have været en anledning til seriøst at sikre en regenerativ byudvikling, hvor hovedstaden går forrest med fremadrettede klimaløsninger og bæredygtigt ressourceforbrug. Det er ikke tilfældet. PLANEN bygger på den helt grundlæggende forudsætning, at det er et gode og nærmest en forpligtelse at skabe plads til så mange indbyggere i Københavns kommune som muligt. Det understreges, at fortættet byudvikling er den mest bæredygtige løsning. Men det er langt fra sikkert, at den massive vækststrategi for Københavns kommune kan forenes med hensynet til borgernes ønsker til plads, mindre pres fra infrastruktur, arealer til fritidsformål, natur mv. i deres by.
- Helt generelt vil PLANENs gennemførelse i en lang årrække overbelaste København, når så store anlægsprojekter skal udvikles parallelt inden for samme begrænsede område. SMV'en omtaler, men nedtoner en lang række af PLANENs negative sider som værende forbigående (5-30 år!) selv om det er indlysende, at etablering af Lynetteholm og tilhørende infrastruktur vil resultere i mange års jordtransport, forringet vandkvalitet og begrænset adgang til Øresund, begrænsning af sejlads med negative konsekvenser for livskvaliteten for mange københavnere.
- Der præsenteres ikke reelle alternative løsninger til PLANEN. Alternativet til PLANEN er useriøst og omtales overfladisk som et såkaldt 0-scenarie, hvor Lynetteholm etableres som planlagt og efterfølgende ligger ubenyttet hen som et græsområde med et kystlandskab. Der er her en begrænset byudvikling på Refshaleøen og i Kløverparken og 80% af den planlagte byudvikling på Lynetteholm erstattes af en ikke nærmere defineret byudvikling i omegnskommunerne.
- SMV'en fremhæver, at det er mindre klimavenligt at udbygge i omegnskommunerne end i Østhavnen. Det metodiske greb er problematisk, idet den nuværende situation fremskrives med udgangspunkt i aktuelle data for bl.a. bolig- og bilforbrug i København sammenlignet med omegnskommunerne. Her er det gennemsnitlige boligforbrug 47 m² mod Østhavnen forventede 42 m² pr. indbygger og en højere grad af bilejerskab (387/1000 i omegnen mod 217/1000 i København). Det sker uden at tage højde for, at kommuner i omegnen er mindst lige så optaget af den grønne omstilling som København, og der er et potentiale for, at der frem mod 2070 regionalt udvikles nye bæredygtige boligtyper, bycentre og en mere bæredygtig regional infrastruktur.
- Helt generelt forsøger SMV'en at brande den kommende bydel på Lynetteholm ved at noget spekulativt at foruddiskontere en bestemt beboersammensætning, og bydelen italesættes som et nyt 'brokvarter', hvor alene en høj bebyggelsesgrad gør det relevant at

sammenligne med de københavnske brokvarterer, hvis identitet har sit historiske specifikke udspring opbygget gennem en mangeårig nærhed til og samspil med middelalderbyen.

- Endelig er det også problematisk, at stormflodssikring holdes uden for projektet, når så vægtig en argumentation omkring Lynetteholm netop har taget udgangspunkt behovet for stormflodssikring. Anlæggelsen af Lynetteholmen udgør i sig selv et massivt indgreb i byens kulturmiljø, geografi, dens urbane og marine økosystem og relation til vandet. Indgrebet foretages før, at der er taget stilling til gennemførlighed, udformning og finansiering af den efterfølgende byudvikling med en betydelig risiko for fejlinvesteringer og suboptimale løsninger i forhold til klimamål, trafik, stormflodssikring og samfundsøkonomi. Det er kritisk i en tid, hvor afbødning af klima-, energi- og naturkriserne kræver prioritering og fokus.

VI SKAL TÆNKE OS OM

SMV'en og PLANEN rejser en lang række spørgsmål, som ikke besvares, og det efterlader en stor tvivl. Er der simpelthen tale om et for stort, komplekst og risikofyldt projekt til, at det overhovedet kan lade sig gøre at gennemføre. Det er uklart, hvilke målsætninger og strategiske prioriteringer, der er styrende for PLANEN og hvem der har de kommende år vil have ejerskab til den. Er det transportministeriet, som skal forestå den omfattende udvikling af Københavns kommune, som PLANEN indebærer? Hvilken rolle forventes Københavns kommune at spille, og hvordan sikres borgernes indflydelse på det omfattende projekt? Og hvilken rolle tildeles den række af statslige selskaber, som spiller en rolle omkring eksekvering?

Sporene skræmmer fra de første år i Lynetteholms anlægsperiode. Der er undervejs gennemført store ændringer af projektet (slamløsning), der har ikke været overblik over de miljømæssige forhold, der hersker planlægningsmæssigt kaos fx i relation til renseanlægget og økonomien er skredet. En række af præmisserne i principaftalen holder på ingen måde længere. Ser vi nogle år fremad lægges der op til, at PLANEN realiseres gennem et komplekst samarbejde mellem transportministeriet, By & Havn, Københavns kommune, Metroselskabet, Sund & Bælt mv. i en tid med politisk usikkerhed og ustabilitet og meget variable parametre vedrørende energiforsyning, råstofpriser, arbejdskraft mv.

Der er mere end nogen sinde behov for at tænke sig om.

Lone Johnsen

Kim Hjerrild

Per Henriksen

Foreningen Byen for Borgerne

Høringssvar til den strategiske miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm, og til dennes tillæg

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (RE) er et ejendomsselskab, der ejes af Sampension, PKA, PFA og PenSam i forening, og RE ejer, administrerer og videreudvikler 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.

RE er som anført i tidligere høringssvar til bl.a. miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm, generelt positive over for Lynetteholmprojektet, som skal koble sig direkte på Refshaleøens nordlige og østlige kant.

Dette, da vi ser Lynetteholm som både en nødvendig del af klimasikringen af København og som indfrielse af ambitionen om at skabe fremtidige muligheder for nye by- og boligområder af høj kvalitet med god infrastruktur på Refshaleøen og i Østhavnen som helhed.

Den strategiske miljøvurdering (SMV) behandler fem planelementer, som RE her vil give sine kommentarer til.

Der henvises desuden til selvstændige høringssvar afgivet ifm. idéfasehøringerne for Østlig Ringvej og metrobetjening af Lynetteholm, der vedlægges som bilag.

Byudviklingsområder

Som beskrevet i SMV'en forventes 66.000 nye beboere og 54.000 arbejdspladser i Østhavnen i år 2070, men en befolkningstilvækst i København på omkring 180.000 nye borgere. Efterspørgslen efter boliger er gennem en årrække steget hurtigere end udbuddet, hvilket presser priserne op. Det er en udvikling, som understreger behovet for at inddrage Refshaleøen i dækningen af boligbehovet i København.

Der arbejdes i SMV'en således med byggeri af 1,1 mio. etagemeter på Refshaleøen, hvis BIOFOS bliver liggende, og 1,6 mio. etagemeter på Refshaleøen, hvis BIOFOS flytter. I begge scenarier er matrikel 695 ikke medregnet, men By & Havn har som grundejer et ønske om at udvikle arealet.

Der forudsættes på baggrund af gennemførte analyser af den eksisterende kapacitet i Østhavnen med udvikling af 450.000 etagemeter på den eksisterende infrastruktur (300.000 etagemeter bolig og 150.000 etagemeter erhverv) til fordeling mellem Kløverparken og Refshaleøen.

RE noterer med tilfredshed, at der antages udvikling af en tæt bydel på Refshaleøen, der matcher den nye stationsnære beliggenhed, som anlægget af en ny metrolinje med station på øen vil medføre. Vi noterer os ligeledes, at byudviklingen antages at kunne gå i gang på eksisterende infrastruktur.

I forlængelse heraf har Økonomiudvalget Københavns Kommune taget en tentativ tidsplan til efterretning, som regner med en betinget fremrykning af Refshaleøen og Kløverparken i

rækkefølgeplanen ifm. Kommuneplan 2024 og en mulig første byggeretsgivende lokalplan i 2025/2026.

For at tilvejebringe det bedst mulige plangrundlag med en grundig inddragelse af borgernes ideer og ønsker til fremtiden på Refshaleøen har RE og By & Havn som grundejere på Refshaleøen derfor i 2023 igangsat en fælles toårig visions-, inddragelses- og planproces for selskabernes til sammen 80 hektar arealer på Refshaleøen. Denne planlægges afsluttet med en samlet strukturplan for Refshaleøen primo 2025. Inden da har grundejerne i 2022 udviklet en foreløbig fælles vision med 7 dogmer for videreudviklingen af Refshaleøen, som skal kvalificeres gennem inddragelse af borgere og fagkundskab inden vedtagelsen af en endelig fælles vision i sommeren 2023.

De 7 dogmer vedlægges her som bilag.

Som grundlag for vurderingen af den visuelle påvirkning af fremtidig byudvikling i Østhavnen arbejdes der i SMV'en med gennemsnitligt byggeri i 24 meters højde, punktvis på 30 meter. Det skal for en god ordens skyld bemærkes, at disse gennemsnitsbetragtninger forventes at ændre sig ifm. den endelige planlægning.

RE skal endelig bemærke, at der hverken i implementeringen af selve anlægget af Lynetteholm eller i SMV'en tages højde for den fremtidige fysiske kobling mellem Refshaleøen og Lynetteholm, som vil indebære et betydeligt kotespring, da Lynetteholm indebærer opfyldning til kote 4, der yderligere forhøjes med 1 meter i de bebyggede områder, og Refshaleøen er etableret i kote 2-2½.

I den forbindelse er det som fremført i tidligere høringssvar RE's klare opfordring, at mødet mellem Refshaleøen og Lynetteholmen udformes med en naturlig og æstetisk markering, der sikrer fastholdelse af Refshaleøen som en selvstændig enhed i respekt for den væsentlige københavnske kultur- og industrihistorie, de gamle B&W-arealer repræsenterer. Området er således i Kommuneplan 2019 udlagt som et væsentligt kulturmiljø, som den kommende planlægning skal tage hensyn til.

Cykelbro

Der henvises i SMV'en til Københavns Kommunes erklærede ønske i gældende kommuneplan 2019 om effektiv og grøn mobilitet, hvor 75 procent af væksten i personture skal komme fra cykling og kollektiv trafik.

Anlægget af en cykelforbindelse mellem Refshaleøen og Nordre Toldbod/Langelinie er i den forbindelse en afgørende forudsætning for, at cyklen bliver en attraktiv transportform i Østhavnen, og i et klimaperspektiv er den væsentlig for at begrænse CO₂-udslippet fra både den eksisterende og fremtidige trafik til de kommende byudviklingsområder.

En cykelbro har opnået en delfinansiering på 150 mio. kr. via den i Folketinget indgåede infrastrukturaftale i 2021, men den udarbejdede forundersøgelse viste en række udfordringer pga. varigheden af forudsatte broåbninger, der ikke ville gøre broen farbar i tilstrækkeligt omfang. RE skal i den forbindelse opfordre til, at der udarbejdes yderligere analyser af, hvordan en model med en klapbro i stedet for en svingbro kan begrænse varigheden af åbningstiderne, hvilket forventelig vil medføre, at Krydstogtskibe ikke længere kan sejle ind i Inderhavnen. Ligeledes bør

koordinerede broåbningstider med øvrige broer i Inderhavnen samt en alternativ placering af broen lige syd for lystbådehavnen på Langelinie indgå. Sidstnævnte fremgår allerede af arealreservationerne til supercykelstier i fingerplanen (Se kortbilag til Fingerplan 2019 – landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning), og linjeføringen vil begrænse både antallet af broåbninger og generne for sejlere i havnen.

I RE's optik er etableringen af en cykelbro et helt nødvendigt og rigtigt grønt åbningstræk i den fremtidige byudvikling i Østhavnen.

Østlig Ringvej og supplerende vejbetjening

Den samlede udvikling i Østhavnen med ny infrastruktur og byudvikling vil medføre behov for supplerende vejbetjening for at håndtere den øgede lokale trafik. Her skal der blandt andet skabes bedre forbindelser fra Prags Boulevard/ Amager Strandvej via Forlandet og videre til Refshaleøen og Lynetteholm.

De i SMV'en beskrevne alternativer til supplerende vejbetjening vil i et omfang enten betyde påvirkninger af områder omkring Københavns historiske fæstningsring eller af Margretheholm Havn.

I RE's optik er en udvidelse af Refshalevej/Forlandet og en permanentgørelse af jordtransportvejen til Lynetteholm til brug for almindelig trafik de mest attraktive. Jordtransportvejen vil desuden kunne indgå som led i en sikring mod stigende havvandstand.

Behovet for supplerende vejbetjening vil dog også blive påvirket af, hvilken linjeføring, der vælges for en fremtidig Østlig Ringvej. I RE's optik er den beskrevne Ø4-løsning med afkørsler på både Lynetteholm og Prøvestenen den klart mest fornuftige, når det kommer til ønsket om at lede mest mulig biltrafik uden om byens boligkvarterer og rekreative områder. I en model uden afkørsel på Prøvestenen vil store trafikmængder skulle ledes på tværs af alle Østhavns kommende boligområder, ligesom også Christianshavn vil opleve yderligere belastning.

Af SMV'en fremgår det desuden:

At det hvis "linjeføringen Ø5, hvor der ikke er tilslutningsanlæg ved Prøvestenen, vælges, eller hvis der alene etableres en etape 1 af Østlig Ringvej som en varig løsning, forventes, at endnu flere køretøjer anvender lokalveje mellem Refshaleøen og Amager frem for Østlig Ringvej. I denne situation bør de trafikale forbindelser muligvis udbygges yderligere".

Flytningen af trafik fra Østlig Ringvej og det medfølgende sandsynlige behov for etablering af yderligere lokal vejbetjening i tillæg til de i SMV'en allerede beskrevne alternativer understreger igen, at Ø4 med afkørsel på Prøvestenen bør være den foretrukne løsning, hvis ringvejen skal leve op til sit hovedformål: at lede trafik uden om Indre by og de tilstødende bydele.

Der henvises til høringssvar afgivet i forbindelse med idefasehøringen for Østlig Ringvej, som vedlægges som bilag.

Metro

RE ser generelt positivt på anlægget af en metrolinje til Lynetteholm gennem selskabets arealer med stop til betjening af også det fremtidige byområde på Refshaleøen. En højfrekvent metrolinje

22.01.23

med størst mulig kapacitet og forbindelser til det øvrige kollektive transportnet i hovedstaden er en nødvendig forudsætning for, at grøn transport bliver et attraktivt valg for de tusinder af mennesker, der i fremtiden vil bo og arbejde på Refshaleøen og i Østhavnen som helhed, så biltrafikken i både de nye byudviklingsområder og Indre By kan begrænses.

I RE's optik er linjeføringen M5 Øst Amagerbrogade som beskrevet i tillægget til SMV'en, der vil betjene et højt antal københavnere, den mest attraktive.

Linjen friholder som udgangspunkt de væsentlige kulturhistoriske bygninger på Refshaleøen, som den gældende kommuneplan fra 2019 fremhæver, hvilket er positivt i RE's øjne.

På Refshaleøen skal der kun indarbejdes en enkelt gennemskæring af området i det kommende planarbejde, hvilket vil give det bedst mulige udgangspunkt for byudvikling af høj kvalitet. Det vil endvidere være helt afgørende for kvaliteten af den bymæssige sammenhæng, at der i tilfælde af en højbanestrækning over Refshaleøen indarbejdes mulighed for rekreative anlæg og byggeri på terræn under metrolinjen.


I RE's optik er det uanset valgt linjeføring vigtigt, at en kommende metrostation på Refshaleøen placeres så centralt som muligt, så flest mulige brugere vil tilvælge transportformen i fremtiden.

Stationsanlæg på øen bør endvidere tænkes ind i den kommende byudvikling, således at der arkitektonisk og i materialevalg mv. sikres sammenhæng, herunder med de givne industrihistoriske rammer.


Arbejdsområder bør uanset linjetype samtænkes med de første faser af byudviklingen på Refshaleøen, så denne ikke forsinkes.

Der henvises til høringssvar afgivet ifm. idéfasehøring om metrobetjening af Lynetteholm, der vedlægges som bilag.

Med venlig hilsen



Jes Transbøl
Administrerende direktør
Refshaleøens Ejendomsselskab A/S



Claus Hovmøller Jensen
Udviklingsdirektør
Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

BILAG:

Vi videreudvikler Refshaleøen

Idet Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (RE) og By & Havn I/S (B&H) samarbejder om transformation af Refshaleøen, har de to selskaber skrevet et udkast til en fælles vision for den fremtidige byudvikling.

Visionsudkastet udtrykker de foreløbige fælles ønsker for den fremtidige transformation af området.

På baggrund af visionsudkastet, input fra den nedsatte visionsfølgegruppe og den første fase af borgerdialogen i foråret 2023 udarbejder selskaberne en endelig fælles vision, der fremlægges til drøftelse og beslutning i de respektive bestyrelser.

Visionsudkastet er centreret omkring 7 overordnede dogmer, der også i fremtiden skal kendetegne Refshaleøen som den rå, blå, grønne, historiske og kreative bydel, københavnernes allerede har lært at kende gennem de senere års midlertidige aktiviteter og anvendelser.

Nu træder Refshaleøen ind i en ny udviklingsfase, hvor vi bygger bro mellem fortid og fremtid, så københavnernes stadig kan genkende Refshaleøen, når den nye bydel bliver til.

På Refshaleøen er det grundejernes ønske, at det nuværende DNA flettes sammen med et stærkt fokus på klimabevidsthed, fællesskaber, inklusion og sundhed.

Gennem videreudviklingen af området vil vi skabe endnu mere Refshaleø.

Dogme 1

Refshaleøen skal fortsat være Københavns kreative bydel!

De kreative iværksættere og kulturaktiviteter er omdrejningspunktet for Refshaleøen i dag og i fremtiden.

Siden B&W-værftet lukkede i 1996, er bygninger og arealer blevet udviklet med blandede aktiviteter – kultur, kreativitet, håndværksproduktion, gastronomi, studieboliger mv.

Områdets potentiale har udfoldet sig nedefra i en langsom proces, men med tiltagende kuratering. Vi vil fortsat arbejde med denne organiske udvikling, så videreudviklingen bliver et eksempel på den vellykkede overgang fra midlertidige aktiviteter til blivende by.

Øens nuværende økosystem af kreative virksomheder, håndværksvirksomheder og kunst- og kulturaktiviteter er centralt for områdets særlige DNA og skal i vid udstrækning tilbydes muligheder for at kunne fortsætte.

På Refshaleøen skal der fortsat være plads til leg, fællesskab, eksperimenter, virkelyst og skaberkraft, og vi skal sikre, at håndværkeren, kunstneren eller den kreative iværksætter kan bo og arbejde under samme tag.

Dogme 2

Historien skal være Refshaleøens identitetsbærende omdrejningspunkt!

Vi vil bevare, transformere og genbruge, så historiske særkender tænkes ind i nye sammenhænge.

Refshaleøens industrihistorie og identitet viser sig i de tilbageværende bygninger fra B&W's værft, i områdets struktur og i den fligede kant mod Inderhavnen.

Området betegnes som et værdifuldt historisk kulturmiljø i den gældende kommuneplan. Her findes allerede oplevelsen af en bydel med lag på lag af steder, man kan gå på opdagelse i, og vi vil arbejde videre med kontrasterne mellem industriens rationalitet og oplevelsen af den knopskudte bygningsmasse i den nye bydel.

Området har gennem historien konstant gennemgået store forandringer og skal fortsat kunne forandre sig fremover.

Københavnerne skal kunne genkende Refshaleøen i den nye bydel, hvor nogle bygninger vil blive bevaret, nogle transformeret og atter andre i stedet genanvendt som materialer i nye bygninger og byrum.

Dogme 3

Refshaleøen skal gå ambitiøst til den grønne omstilling!

Vi skaber en fremadskuende bydel med klimavenlig infrastruktur og byggeri.

Refshaleøen skal forsynes med højklasset offentlig transport og en ny cykelbro, der begge forbinder Refshaleøen med Indre by og gør grønne transportløsninger til attraktive valg.

Den lokale trafik på Refshaleøen skal primært indrettes til gang og cykling, mens trafikken til og fra øen både skal kunne ske med cykel, bil, metro og gang.

Bilen skal optage mindre plads i byens rum, og den nye bydel planlægges, så der skabes bilfrie områder.

Vi samarbejder med Københavns Kommune og byens store forsyningsvirksomheder om mulige grønne tiltag, når den kommende bydels forsyninger planlægges.

Vi sætter ambitiøse mål for reduktion af CO₂-udledning, arbejder med DGNB-certificering af plan og byggeri og tænker i cirkularitet, genanvendelse og bæredygtighed fra starten i områdets planlægning, udvikling og drift.

Dogme 4

Refshaleøens vandkant skal være varieret og attraktiv!

Vi vil skabe en serie af rå, blå og grønne byrum med adgang for alle.

Refshaleøen har de bedst beliggende arealer i Københavns Inderhavn med optimal solorientering og unik udsigt mod Kastellet, Nyholm og Frederiksstaden.

Den bymæssige karakter langs Inderhavnen vil derfor udvikles med offentlig adgang til alle vandkanter, plads til udadrettede funktioner og gode bade- og opholdsmuligheder. Vi skal lære af erfaringerne fra andre steder i havnen, så der kommer god balance i bylivet og i samspillet med områdets beboere.

Langs havnekanterne vil vi arbejde med sammenhængende grønne og blå opholdsmuligheder, der gør naturen nærværende og sanselig og skaber muligheder for udvikling af både oplevelsesrige og rolige rum med lys, vand og himmel som omdrejningspunkter.

Vi forestiller os, at Vandkanten mod vest skal tage karakter af den rå industrihistorie, mens den mod øst, hvor Refshaleøen møder Øresund og Lynetteholms kystlandskab, skal udvikles med mere naturpræget karakter.

Dogme 5

På Refshaleøen skal bynaturen være mere vild end velplejet!

Vi vil skabe mere bynatur og biodiversitet i videreudviklingen af Refshaleøen.

På Refshaleøen har naturen siden værftets lukning fundet sine egne veje gennem beton og asfalt. Der er en umiddelbarhed og vildskab over naturen på øen, som kan danne inspiration for det fremtidige arbejde.

Vi vil sikre en landskabelig sammenhæng mellem kystlandskabet på Lynetteholm og Refshaleøens mere industrielle og urbane kant.

Naturen skal være nærværende i planen og bebyggelsen, og de hårde belægninger brydes, hvor de kan, uden at øen mister sin rå kant. Samtidig ønsker vi at arbejde aktivt med biodiversitet på Refshaleøen, så det både kan ses og måles.

På Refshaleøen skal det at leve i en grøn bydel kunne opleves og sanses som noget konkret, der er let at forstå og bidrage til.

Dogme 6

Refshaleøen skal være en sund bydel!

Vi arbejder fællesskabsorienteret med fokus på fysisk og mental sundhed.

Refshaleøen i dag er kendetegnet ved stærke fællesskaber og lokalt tilhørsforhold, hvilket er kvaliteter, vi ønsker at fastholde i videreudviklingen af området.

Refshaleøen skal derfor udvikles som en fællesskabsorienteret bydel, hvor den sociale diversitet kan både ses og mærkes i kraft af bydelens fællesskaber, beboerdiversitet og et varierede boligudbud.

Refshaleøen skal være en bydel med fokus på fysisk og mental sundhed, hvor vi skaber sunde boliger, bygninger og bymiljøer med plads til såvel uformelle møder som fysisk udfoldelse.

Vi udvikler områdets idræts- og fritidsfaciliteter, så de tager afsæt i stedets eksisterende kvaliteter og tænkes i sammenhæng med byens og lokalområdets øvrige tilbud.

Dogme 7

Refshaleøen skal være det bedste af København!

Vi inspireres af den tætte og blandede by og skaber en moderne fortolkning af en ærkekøbenhavnsk bydel.

Refshaleøen spiller med sin placering, historie og aktiviteter en central rolle for København og københavnere. Derfor videreudvikler vi øen gennem en lang og grundig dialogproces.

For at sikre ejerskab og fællesskab vil vi indrette bydelen som mindre, stedsspecifikke bykvarterer med egenart, karakter og opbygning med byrumshierarki, som det kendes fra f.eks. brokvartererne, Christianshavn og Århusgadekvarteret.

Fremtidens Refshaleø skal være en tæt og blandet bydel, hvor de karakteristiske københavnske bebyggelsestypologier kan genfindes i nye fortolkninger. Bebyggelsen vil rumme almene boliger, plads til byggefællesskaber og kombinerede bolig- og erhvervsenheder.

På Refshaleøen skal historien være nærværende, og som i byens historiske kvarterer skal man kunne gå på opdagelse i skæve gadeforløb med et varieret by- og handelsliv. Ligesom i dag skal Refshaleøen også i fremtiden være en nytænkende bydel, som fortsat inspirerer internationalt.

Hørings svar ifm. idéfasehøring om Østlig Ringvej

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (RE) er et ejendomsselskab, der ejes af Sampension, PKA, PFA og PenSam i forening, og RE ejer, administrerer og videreudvikler 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.

RE er som anført i tidligere høringssvar til bl.a. miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm, generelt positive over for Lynetteholmprojektet, som skal koble sig direkte på Refshaleøens nordlige og østlige kant. Dette, da vi ser Lynetteholm som både en nødvendig del af klimasikringen af København og som indfrielse af ambitionen om at skabe fremtidige muligheder for nye by- og boligområder af høj kvalitet med god infrastruktur.

I den forbindelse ser RE generelt positivt på anlægget af en østlig ringvej hele vejen fra Nordhavn til Københavns Lufthavn i Kastrup. En østlig ringvej med den rette kapacitet er en forudsætning for udvikling af Østhavnen og for at aflaste såvel disse nye udviklingsområder og Københavns eksisterende centrale kvarterer for unødigt gennemkørende biltrafik.

Ø4 den bedste løsning

RE konstaterer med tilfredshed, at der i idéoplægget til idéfasehøringen arbejdes videre med de i forundersøgelsen undersøgte linjeføringer Ø4 og Ø5 med tilkørselsanlæg på Lynetteholm og sænketunnel videre mod lufthavnen. Ø4 og Ø5 vil give de færreste gener for københavnernes i anlægsfasen.

Af de to linjeføringer må Ø4 dog i RE's optik afgjort anses som den mest fornuftige, når det kommer til ønsket om at lede mest mulig biltrafik uden om byens boligkvarterer og rekreative områder. Således er Ø4-løsningen med afkørsel på Prøvestenen klart at foretrække frem for Ø5 uden, da store trafikmængder her vil skulle ledes på tværs af alle Østhavns kommende boligområder, ligesom også Christianshavn vil opleve yderligere belastning.

Etablering af supplerende vejbetjening fra Østlig Ringvej på Lynetteholm til Refshaleøen bliver som beskrevet i den strategiske miljøvurdering for Lynetteholm (SMV), der lige nu også er i høring, afgørende i alle scenarier. Her fremgår det dog også:

At det hvis "linjeføringen Ø5, hvor der ikke er tilslutningsanlæg ved Prøvestenen, vælges, eller hvis der alene etableres en etape 1 af Østlig Ringvej som en varig løsning, forventes, at endnu flere køretøjer anvender lokalveje mellem Refshaleøen og Amager frem for Østlig Ringvej. I denne situation bør de trafikale forbindelser muligvis udbygges yderligere".

Flytningen af trafik fra Østlig Ringvej og det medfølgende sandsynlige behov for etablering af yderligere lokal vejbetjening i tillæg til et af de i SMV'en allerede beskrevne alternativer understreger igen, at Ø4 med afkørsel på Prøvestenen bør være den foretrukne løsning, hvis ringvejen skal leve op til sit hovedformål: at lede trafik uden om Indre by og de tilstødende bydele.

På samme måde vil det skabe dårligere forhold i områderne i Østhavnen og i de tilstødende københavnske boligkvarterer, hvis man alene anlægger en første etape til Lynetteholm som en varig løsning. Det vil forårsage et yderligere pres på den øvrige infrastruktur i Lynetteholmsområdet, som vil kræve tilvejebringelse af yderligere vejkapacitet.

Supplerende vejbetjening vigtig

Det er generelt vigtigt, at anlægget af Østlig Ringvej fra start suppleres med den nødvendige lokale vejbetjening i Østhavnen, herunder til og fra Refshaleøen.

Således bør der som del af projektet fra start planlægges ny tilkørselsvej mellem Refshaleøen og tilkørselsanlæggene på Lynetteholm.

RE støtter samtidig, at den allerede etablerede jordkørselsvej til Lynetteholm på sigt gøres permanent og tilgængelig for almindelig trafik som en del af den nødvendige lokale vejbetjening tilknyttet Østlig Ringvej. Denne vej skåner boligkvarterer og rekreative områder omkring Refshaleøen mest muligt.

Samtidig vil det dog også være helt nødvendigt at udvide Refshalevej på enkelte strækninger, så den dimensioneres til dobbeltrettet færdsel for både busser, biler, cykler og gående.

Hvis der i anlægsfasen for Østlig Ringvej arbejdes med en faseopdeling, er det desto vigtigere, at der indtænkes yderligere vejbetjening, der sikrer, at I) Refshaleøens nuværende infrastruktur ikke bliver ene gennemfartsområde til og fra tilkørselsanlægget på Lynetteholm, og II) at udviklingen på Refshaleøen ikke begrænses i omfang af faseopdelingen.

Skal strækningen fra Nordhavn til Lynetteholm undervejs i anlægsfasen benyttes til f.eks. jordtransport til Lynetteholm, vil det være hensigtsmæssigt også at lede anlægstrafik til Refshaleøens byudvikling ad denne rute for at skåne de omkringliggende områder og deres beboere mest muligt for tunge køretøjer.

Øvrige kommentarer

Uagtet at kapaciteten på strækningen Lyngbyvej – Nordhavn er givet af allerede anlagte eller vedtagne projekter, bør det overvejes kraftigt at øge kapaciteten på resten strækningen fra Lynetteholm til Lufthavnen, så denne fremtidssikres i højere grad, end f.eks. Nordhavnsvej er det i dag.

RE foreslår, at det undersøges, om oppumpet sand fra projektet kan anvendes til den nødvendige kommende stormflodssikring af både Refshaleøen og Kraftværkshalvøen mv, herunder med inddragelse af den allerede anlagte jordtransportvej. Dette bør ske i samtænkning med det omkring Lynetteholm planlagte kystlandskab, således at stormflodssikringen, hvor dette er muligt, kan skabe yderligere rekreativ værdi for københavnere på strækningen mellem Lynetteholm og Amager Strandpark.

RE foreslår ligeledes, at der generelt, hvor dette er fagligt relevant, arbejdes med støjdæmpende asfalt for at skåne beboere og andre brugere af både Refshaleøen og de øvrige tilstødende områder mest muligt.

Afslutningsvist skal det igen nævnes, at RE ser meget positivt på etableringen af en østlig ringvej, og 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

Hørings svar ifm. idéfasehøring for metrolinjen M5

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (RE) er et ejendomsselskab, der ejes af Sampension, PKA, PFA og PenSam i forening, og RE ejer, administrerer og videreudvikler 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.

RE er som anført i tidligere høringssvar til bl.a. miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm, generelt positive over for Lynetteholmprojektet, som skal koble sig direkte på Refshaleøens nordlige og østlige kant. Dette, da vi ser Lynetteholm som både en nødvendig del af klimasikringen af København og som indfrielse af ambitionen om at skabe fremtidige muligheder for nye by- og boligområder af høj kvalitet med god infrastruktur.

I den forbindelse ser RE positivt på anlægget af en metrolinje gennem selskabets arealer med stop til betjening af også det fremtidige byområde på Refshaleøen. En højfrekvent metrolinje med størst mulig kapacitet og forbindelser til det øvrige kollektive transportnet i hovedstaden er en nødvendig forudsætning for, at grøn transport bliver et attraktivt valg for de tusinder af mennesker, der i fremtiden vil bo og arbejde på Refshaleøen, så biltrafikken i både de nye byudviklingsområder og Indre By kan begrænses.

Med denne grundlæggende opbakning in mente vil RE som udgangspunkt se positivt på anlægget af begge de fremlagte linjeføringer: M5 – orange linje og M5 – lilla linje.

Særlige forhold ved de to linjeføringer

Der er dog særlige forhold på Refshaleøen, som, når der skal tages hensyn til kulturhistorien og den mest hensigtsmæssige byudvikling, bør tages i betragtning:

M5 – orange linje (med varianter for KVC)

Den fremlagte etape fra Lynetteholm til Østerport vil, indtil den måtte blive udbygget, betjene væsentligt færre københavnere og kvarterer end den lilla model, hvilket gør den mindre attraktiv i RE's optik, indtil den måtte blive forlænget. På samme måder løser den heller ikke de velkendte kapacitetsproblemer på den sydlige del af havnesnittet.

Lokalt på Refshaleøen vil linjeføringen i væsentlig grad påvirke og sågar gennembyde dele af de historiske værftshaller, som i Københavns Kommunes gældende kommuneplan fra 2019 betegnes som et værdifuldt kulturmiljø, ligesom værftet udgør et af Slots- og Kulturstyrelsens regionale industriminder.

Det er strukturer, som bl.a. under samlebetegnelsen "stållinjen" udgør fortællingen om B&W's sektionsskibsbyggeri, og hvor bl.a. dele af svejsehallen, som i gældende kommuneplan betegnes som "væsentlig i kulturmiljøets helhed", står til gennembyrdning og dermed nedrivning ved denne linjeføring.

Med hensyn til den bedste fremtidige byudvikling på Refshaleøen indebærer den ene variant af orange linje (med KVC på Prøvestenen) flere samtidige gennemskæringer af området (hovedlinje + teknikspor), som vil kunne svække kvaliteten af byudviklingen på Refshaleøen. Vælges orange linje, bør KVC som skitseret i den anden variant, derfor placeres på Lynetteholm.

M5 – lilla linje (med varianter)

Linjen vil betjene et højt antal københavnere, hvilket i udgangspunkt gør den mest attraktiv i RE's øjne.

Linjen friholder dertil som udgangspunkt de væsentlige kulturhistoriske bygninger, som den gældende kommuneplan fra 2019 fremhæver, hvilket er positivt i RE's øjne.

På Refshaleøen skal kun indarbejdes en enkelt gennemskæring af området i det kommende planarbejde, hvilket i RE's optik vil give det bedst mulige udgangspunkt for byudvikling af høj kvalitet.

RE ser positivt på linjen i alle dens varianter, herunder som enten boret tunnel til Refshaleøen eller som højbane fra Prags Boulevard.

Mht. både tunnel- og højbanestrækninger er der forhold, som bør håndteres:

Højbane

Det vil være helt afgørende for kvaliteten af den bymæssige sammenhæng, at der i tilfælde af en højbanestrækning over Refshaleøen indarbejdes mulighed for rekreative anlæg og byggeri på terræn under metrolinjen, sådan som der også er udbredte politiske ønsker om i hovedstaden og rige erfaringer med fra andre lande.

RE medlægger en række eksempler som bilag.

Boret

Vælges en boret løsning til Refshaleøen, vil det være afgørende for RE, at de anvendelsesmæssige muligheder for terrænet over det borede rør bliver så brede som muligt, herunder at byggeri bliver muliggjort (f.eks. ved at servitútbælter bliver så begrænsede som muligt).

Generelt

I RE's optik er det uanset valgt linjeføring vigtigt, at en kommende metrostation på Refshaleøen placeres så centralt som muligt, så flest mulige brugere vil tilvælge transportformen i fremtiden.

Stationsanlæg på øen bør tænkes ind i den kommende byudvikling, således at der arkitektonisk og i materialevalg mv. sikres sammenhæng, herunder med de givne industrihistoriske rammer.

Arbejdsområder bør uanset linjetype samtænkes med de første faser af byudviklingen på Refshaleøen, så denne ikke forsinkes.

Afslutningsvist skal det igen nævnes, at RE ser meget positivt på etableringen af en metroforbindelse til Lynetteholm via Refshaleøen, og 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: Eksempler på byggeri og rekreative tiltag under højbane



Kontorfællesskab

Tokyo, Japan



Idrætsfaciliteter

Melbourne, Australien



Restauranter og butikker

Tokyo, Japan

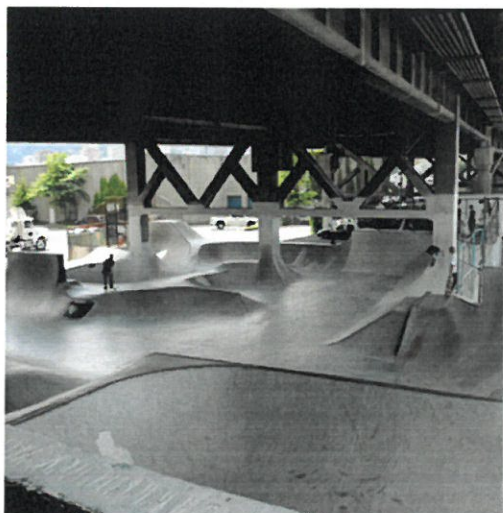


Videreføring af byrum under station

Roskilde, Danmark



Markedsplads og event space
Tokyo, Japan



Skatepark
Portland, USA



Kulturhus og restauranter
Tokyo, Japan

DN København

Til: Transportministeriet

Fra:

Knud Erik Hansen, formand - knuderik@dn.dk - 40404344

Ole Damsgaard, næstformand - ole.damsgaard@outlook.dk – 50515880



Hermed fremsendes Danmarks Naturfredningsforenings bemærkning til den strategiske miljøvurdering af byudvikling og infrastruktur i Østhavnen og Lynetteholm.

Bemærkningerne er inddelt i følgende afsnit:

- Indledning
- Byudvikling
- Konsekvenser for fredede arealer
- Natur i havet
- Natur på land

Vi vil også henvise til det høringsvar, som er indsendt af Lynetteholmrådet. Afsnittet om natur i havet indsendes i fællesskab med Dansk Lystfiskerforbund.

Indledning

Danmarks Naturfredningsforening noterer sig, om etablering af de projekter, som tilsammen betegnes som "Planen" :

- Forudsætningerne bygger på prognoser, der ikke har nogen evidens og måltallet for boliger bygger på disse prognoser
- Planen er en risikabel plan, idet den bygger på usikre prognoser og indeholder en række basistiltag/investeringer, der måske ikke er brug for, og at den sandsynligvis ikke vil leve op til de værdier, vi har om et årti eller to, når natur- og klimakrisen krav for alvor slår igennem.
- At planen vil have negative konsekvenser for Københavns kvaliteter som by – med en tæt og kompakt by, der ikke giver plads til nye grønne områder og lægger beslag på de kvaliteter adgangen til vandet har for mange.
- At der med planen laves en planlægning, som har betydning hele Hovedstadsregionen uden, at de potentialer, der ligger i Hovedstadsregionen inddrages, og at det vil, hvis planen gennemføres, medføre en uheldig skævvridning af Hovedstadsregionen
- At planen viser, at der er brug for en samlet plan for Hovedstadsregionen, der viser hvorledes vi kan udvikle en region for natur, klima og menneskers trivsel ved en fordeling af væksten, der inddrager hele regionens potentialer.
- At de goder planen vil levere enten ikke realiseres eller kan realiseres på anden måde
- At det er mest sandsynligt, at planen ikke medfører lavere priser på boliger i København, og at det er problematisk, at den slet ikke inddrager, det boligbehov planen skaber med det omfattende erhvervsbyggeri.
- At planen medfører væsentlige negative konsekvenser for de eksisterende byområder i København i form af forøget trafik, forøget støj og partikelforurening og negativ påvirkning og indskrænkning af grønne og rekreative arealer med forringet biodiversitet, livskvalitet og sundhed til følge
- At væsentlige råstof- og ressourceforbrug er forbundet med etablering af Østlig Ringvej og Metro
- At væsentlige CO₂-udledninger er forbundet med etablering af Østlig Ringvej og Metro
- At der er mulige væsentlige påvirkninger af vandkvalitet, bundvegetation, bundfauna og havbund fra etablering af Østlig Ringvej,
- At der er en mulig væsentlig påvirkning af Natura 2000 området ved Saltholm og de arter som ligger til grund for udpegning af det strengt beskyttede område
- At håndteringen af planen sker i samspil mellem en række parter med bl.a. stat, kommune og offentlige selskaber sammen med private aktører, der som et konsortium reelt lukker sig om sig selv, og dermed afskærmer sig fra borgerne og de foreninger, der repræsenterer borgere – og at det er et anslag mod vores demokrati.

En del af de mulige væsentlige negative konsekvenser behandles i den foreliggende strategiske miljøvurdering mens andre bagatelliseres eller bliver slet ikke omtalt.

Byudvikling

Vi gør Lynetteholm uanset det koster og er risikabelt

Det startede med, at nogen havde ønsker om en motorvej rundt om København. Det voksede til en opfyldning i Øresund. Det blev begrundet med, at man kunne dæmpe trafikken i København, at man kunne imødekomme behovet for boliger og gøre dem billigere, og at man kunne klimasikre.

Det endte med, at man ville fylde rigtigt meget jord i Øresund, og med et projekt, der er problematisk for naturen i Øresund.

Nu 1½ år efter Folketinget vedtog at grave i Øresund og fylde jord i, kommer så planen, der er begrundelsen for at fylde op i Øresund. Begrundelsen kommer med den SMV som Transportministeriet har udsendt og som skal gøre det ud for en plan. Den angiver er en bebyggelse, der med 66.000 indbyggere og 54.000 arbejdspladser svarer til en by på størrelse med Randers og Esbjerg.

Planen bygger man på prognoser, der **ikke har nogen evidens** og derfor ikke kan sige, at det er realistisk. Der kan i løbet af de 50 år og allerede efter få år ske meget, som ændrer prognosernes forudsætninger. Det kan f.eks. komme en vækst i omegnen, som tager vækstpotentialitet fra København. Det er en plan, der skal realiseres over 50 år og i en tid med både klima- og naturkrise, hvor meget bliver anderledes, og sandsynligvis med værdier og levemåder, der er anderledes end nu.

Det er en **yderst risikabel plan**. Den bygger på forudsætninger, der givet er markant anderledes om 50 år og givet allerede mærkbart anderledes om 10-20 år. Det er en i høj grad risikabel plan, fordi dens realisering kræver store indsatser, der måske ikke er brug for. Den kræver en voldsom opfyldning i Øresund, der kan gøre alvorlig skade på naturen ikke kun i Øresund med i hele Østersøen. Den kræver store investeringer i infrastruktur – metro og motorvej med tunnel - til en udvikling, der måske ikke kommer.

Det er et projekt, der **uden overvejelser for hele Hovedstadsregionen**, siger at København/Frederiksberg skal have 60 pct af væksten i hele hovedstadsregionen. De to kommuner har i dag 40 pct af Hovedstadsregionens befolkning. Ifølge beregningerne vil planen give befolkningsfald i nogle kommuner i Hovedstadsregionen. Gennemføres planen vil den lægge stærke begrænsninger på udviklingen uden for København. Det gøres uden overhovedet at angive, hvilke kvaliteter en samlet udvikling i hele hovedstadsregionen vil give, og hvilke potentialer der er i hele hovedstadsregionen.

Hertil kommer, at de **goder planen skal levere enten ikke realiseres eller kan realiseres bedre på anden vis**. Klimasikring kan løses bedre på anden måde og man kan også på anden måde dæmpe trafikken i det indre København.

Planen viser, at vi ikke letter presset på boligmarkedet. Det er ellers et vigtigt mål at få sænket priserne på boliger i København. Planens mange nye arbejdspladser **bidrager imidlertid til, at boligpriserne holdes oppe på et højt niveau**. De planlagte arbejdspladser giver et boligbehov, der i tal svarer til de boliger, der skal bygges.

Planen har **negative konsekvenser for byudviklingen i København**. Den rummer et indgreb i et af de to sidste større områder, der er eller kan blive større naturområder i København, og forudsætter også, at det andet større område inddrages til bebyggelse. Den er et indgreb i det Øresund, som rummer gode muligheder for friluftsliv på vandet og den gør havnen utilgængelig for både med motorer.

Der er en plan, som reelt ikke er en plan, men mere fremstår som et byggeprojekt nogle aktører gerne vil have gennemført i samspil mellem disse aktører. Og med de erfaringer, vi har indtil nu med disse aktører, så **lukker de sig om sig selv, som var de et konsortium**, der skal have deres byggeprojekt gennemført med minimal indblanding fra borgene.

Hertil kommer at de centrale aktører i dette konsortium reelt agerer uden økonomisk ansvar, og med en tvivlsom økonomi. By&Havn og Metroselskabet har allerede en økonomi med milliard gæld, som med sti-

gende renter vil vokse og vokse. Det ender sandsynligvis med, at det offentlige og herunder kommende generationer i Københavns kommune må betale denne gæld. Det samme vil sandsynligvis ske med Lynetteholm projektet og det kan efterlade Københavns kommune som en af Danmarks fattige kommuner.

Danmarks Naturfredningsforening anbefaler derfor at planen sættes i bero og at der i stedet laves en samlet plan for Hovedstadsregionen, som forholder sig til de samlede udfordringer vi har Hovedstadsregionen og sådan at vi kan skabe en region, der bygger på, at vi tager vare på natur og klima og samtidig under de nye vilkår skaber en region, hvor vi som mennesker kan trives.

Et risikabelt projekt med store startomkostninger – og skrøbelig og usikre forudsætninger

Der er en reel risiko for, at planen reelt ikke kan realiseres som planlagt og at startomkostningerne ikke modsvares af det, der kan realiseres.

Hele SMV'en bygger på prognosetal, der ikke har en sikker evidens. Der er ikke en samlet planlægning for hele hovedstadsregionen. Det er derfor langt fra usandsynligt, at den forventede udvikling i Østhavnen udebliver, fordi udviklingen reelt sker andre steder i regionen.

Det er meget muligt, at udviklingen med boliger og arbejdspladser i omegnen – og især omkring Ring 3 – vil tage noget af det vækstpotentiale, som der antages at være for Østhavnen. Projektet har i høj grad som forudsætning, at familier gerne vil bo i København. Det ser helt bort fra, at mange familier gerne vil bo i omegnen, og at det bliver ekstra attraktivt, når arbejdspladsen også ligger i omegnen. Det viser flyttemønstrene allerede nu. Hertil kommer, at kommunikation og samarbejde over nettet bliver mere og mere udbredt for en stor del af de erhverv, der satses på i Østhavnen, og at der i højere grad kan arbejdes hjemmefra.

Planen rummer et projekt med stor kompleksitet. Der er mange funktioner, der skal samordnes og fungere sammen både i anlægsfasen og i det daglige liv hvis den realiseres. Der er så meget, man skal forudse, at der uundgåeligt vil komme meget man ikke har forudset. Det har vi allerede set begyndelsen til i de 1½ år projektet har været i gang.

Det er en plan med store startomkostninger, i særdeleshed for miljøet og det er en plan, der skal realiseres over 50 år. Mange forudsætninger kan ændres over denne årrække, sådan at planen reelt ikke kan realiseres. Der er derfor en meget reel risiko for, at vi står tilbage med investeringer, der havde været bedre brugt på til andet - og ikke mindst kan en opfyldning og dermed indgreb i Øresund miste enhver begrundelse.

Der mangler derfor helt en risikovurdering for hele projektets gennemførelse og for løsninger med ændrede forudsætninger.

Hertil kommer, at planen repræsenterer et bykoncept, der næppe vil være svaret om 20-50 år. Det er måske allerede forældet for en flerhed af befolkningen om 10 år. Vi lever i en brydningstid, hvor meget ændres og skal ændres. Vi har en natur- og klimakrise, som bliver mere og mere akut. Den skal håndteres og vi skal findes nye rammer for vores trivsel som mennesker.

Ikke troværdige prognoserne gøres til måltal

Hele SMV'en lader hele byudviklingen begrunde med prognoser. Og det er prognoser, der ikke kan udsige det, man lader dem udsige – og alligevel bruger man dem. Det gør i høj grad projektet skrøbeligt.

Prognoserne bygger på Danmarks statistiks prognoser.

Danmarks Statistisk skriver, at deres prognoser om befolkningsudvikling ikke tager hensyn til planlagte bebyggelser og de heller ikke tager højde for boligmarkedets påvirkning af befolkningsudviklingen. Prognoserne kan derfor ikke bruges til fordeling af befolkningsvæksten fremover i hovedstadsregionen, hvor nybyggeri og et broget boligmarked præger udviklingen. Og dermed heller ikke til at sige, at 180.000 beboere vil bosætte sig i København/Frederiksberg og 66.000 i Østhavnen.

Prognoserne bygger grundlæggende på de seneste fire år typer befolkningsbevægelser – flytninger over kommunegrænserne, vandringer til og fra Danmark, dødsfald og fødsler. Disse fire befolkningsbevægelser projekteres i prognoserne et antal år ud i fremtiden. Jo længere ud i fremtiden de projekteres, jo mere er det sandsynligt, at forholdene ikke svarer til de seneste fire års befolkningsbevægelser.

Går man bag prognoserne, så viser tallene, at familier i stor udstrækning flytter ud af København og i voksende omfang og i en sådan grad, der gør det tvivlsomt, om der vil komme 180.000 flere beboere i København/Frederiksberg.

Der har i mange år været en årlig nettoudflytning fra København på 10-15.000 for personer i familiealderen og deres børn. En tredjedel af alle nyfødte i København er flyttet til omegnen inden skolestart. Over en 10årig periode er 65 pct. at alle nytilflyttede flyttet til en anden kommune. Det er alt sammen udtryk for den samme tendens. Familier flytter ud af København. Og den trend har været stigende de sidste år. Københavns befolkningstal holdes oppe af nyfødte, indvandring fra udlandet og unge, og ikke af familier, der vælger København til.

Familier flytter ikke kun ud af København, fordi boliger er dyre. De flytter i høj grad ud, fordi de gerne vil bo i grønne omgivelser. Der er givet mange familier, der fastholdes i København, fordi deres arbejdsplads ligger i København. Et større udbygning af arbejdspladser i omegnen vil gøre det lettere for mange familier at realisere deres ønsker, om at bo i grønne omgivelser.

Trods disse mangler og usikkerheder i prognoserne, er prognoserne det ensidige udgangspunkt for planen. Man gør prognoserne til nogle måltal for den bebyggelse, som man gerne vil have. Da måltallene er pakket ind prognoserne får det måltallene til at se ud som noget uafvendeligt. Det er de ikke. Det er langt fra givet, at disse måltal bliver nået.

Planen bliver derfor ikke en plan, der tager udgangspunkt i de udfordringer, vi har med natur og klima – og også med menneskers trivsel i de miljøer vi skaber. Vi får heller ikke en plan, der tager udgangspunkt i vigtige bykvaliteter. Alt dette skal underordnes måltallene.

Det er ikke almindelig god planlægning. I en god planlægning er udgangspunktet de kvaliteter, vi gerne vil have i byen, med boliger, arbejdspladser, natur- og grønne områder og en række andre funktioner. I dette århundrede i høj grad også, hvordan vi indarbejder de udfordringer, som natur- og klimakrisen aktualiserer. Og over det hele skal vi realisere bymiljøer vi som mennesker kan trives i. Når vi har lagt rammer for de, så kan vi tjekke om rammerne giver plads til en forventet befolknings- og erhvervsudvikling. Den bør hverken være det ultimative udgangspunkt og ultimative mål.

Boligbehov skabes - men det forkerte sted

Det er et af hovedmålene med planen at dække boligbehovet og få lavere boligpriser i København.

Det gøres på en aldeles indskrænket måde og helt uden at inddrage nye arbejdspladser som en af de væsentlige faktorer, der skaber behovet for boliger.

En normal planlægning af byudvikling vil inddrage både hvordan man kan påvirke efterspørgslen og på hvordan man kan tilgodese den ved at bygge boliger. I planlægningen for Østhavnen er *boligbyggeri* det eneste man ser som løsning. Der er ingen fokus på de væsentlige forhold, der skaber efterspørgslen, og her har lokalisering af arbejdspladser stor betydning. Det inddrages ikke selvom der i planerne indgår mange nye arbejdspladser, der skaber ekstra boligbehov.

I planen for hele Østhavnen (Lynetteholmen, Refshaleøen m.m.) regnes der med, at der skal etableres 54.000 nye arbejdspladser og boliger til 66.000 beboere. De 54.000 personer til arbejdspladserne plus deres børn svarer til det antal personer, der skal bygges boliger til. Boligerne, der planlægges bygget, vil derfor ikke mindske efterspørgslen efter boliger.

Kommunen har aldrig inddraget antallet af nye arbejdspladser som havende betydning for efterspørgslen efter boliger og der er bygget mange nye arbejdspladser i København de seneste år. I Nordhavn har planen været at bygge 40.000 nye arbejdspladser og til 40.000 indbyggere.

Erhvervsstyrelsen fik i 2013 lavet en analyse af, hvilke konsekvenser letbanen i Ring 3 og det følgende byggeri ville have for befolkningsudviklingen. Den sagde, at det ville medføre et fald på 30 pct af Københavns befolkningsvækst.

Der er derfor et stort potentiale for at mindske boligbehovet i København ved arbejde med placering af arbejdspladser i Hovedstadsregionen og med tilhørende infrastruktur i regionen.

Målene nås ikke eller kan bedre nås på anden måde

Da Lynetteholmen blev lanceret, hed det sig den skulle løse tre problemer i København. Den skulle lette presset på boligmarkedet og dermed sænke priserne på boliger i København. Den skulle gøre det muligt at trafiksanere København og så skulle den bidrage til at klimasikre København mod oversvømmelse.

Det er ikke sandsynligt, at boligerne vil blive billigere. Den analyse fra København Universitet, der er vedlagt til høringen, siger, at priserne vil falde 3 pct. Det er en analyse som ikke kan dokumentere evidens, og det er en analyse, hvor beregningerne foregår i en lukket boks. De 3 pct er givet inden for usikkerheden og i sig selv et lille tal i forhold til de seneste års prisstigninger. Det manglende reelle prisfald skyldes i høj grad at boligbehovet øges fordi planen forudsætter en massiv udbygning af arbejdspladser i København.

Planen vil generelt øge biltrafikken i København som følge af udbygningen i Østhavnen og dens placering der øger behovet for kørsel gennem byen. Beregninger vise store øgede mængder biltrafik på visse strækninger, f.eks. Lyngbyvejen. I Indre By et fald på ca. 10 pct., ellers stort set uændret i København udenfor Indre By. Det er uden trafiksanering i Indre By, som givet rummer potentiale til dæmpning af trafikken. Planen forudsætter, at der ikke er brugerbetaling gennem havnetunnelen. Den skal dermed finansieres med offentlige midler – et beløb i størrelsesordenen 20 mia. kr.

Klimasikringen kan gennemføres med naturholme i Kongedybet og til en overkommelig pris, og da bidrage til nye naturarealer for både mennesker og naturen. Det er ikke nødvendigt at lave Lynetteholmen for at lave klimasikring.

Negative konsekvenser i og uden for København

Det ultimative udgangspunkt for projektet for Lynetteholmen er, at København skal have en vis andel af den samlede befolkningsvækst. Det betyder at der skal bygges på langt de fleste af de ledige grunde. Det betyder at andre kvaliteter for byen København kun får en sekundær prioritet. Det gælder bl.a. grønne områder og adgang til vandet.

København har ikke mange større områder tilbage til nye områder med natur. Nordhavn og det østlige Amager ud mod Øresund (med bl.a. Refshaleøen) er de få større områder der stadig kan udlægges til ny natur. København har nu i tre årtier bygget mange nye bykvarterer hvor af nogle har karakter som nye bydele. I ingen af disse nye bydele/bykvarterer er der udlagt nye arealer til natur. Der er derfor blevet markant mindre natur pr indbygger i København. Det skulle f.eks. have været udlagt 420 ha grønne områder til natur, rekreation og idræt, hvis de grønne områder skulle være fulgt med befolkningsudviklingen de sene-

ste 10 år. Det svarer til næsten 2 gange Amager Fælled eller 7 gange Fælledparken. Planerne for Lynetteholmen indebærer, at nogle af de få tilbageværende muligheder for grønne områder bebygges.

Den lette adgang til at færdes på vandet for de mange sejlene beskæres og er altid underordnet andre hensyn. Planen indebærer at der bygges broer som enten umuliggør eller i høj grad besværliggør sejlads med både med master. Planen vil gøre havnen til en indsø. Hele opfyldningen af Kongedybet mindsker markant sejlområdet tæt på København. Fra land vil vi miste udsyn til vandet, som også er en vigtig kvalitet ved København og som karakteriserer København. Vi vil i stedet få udsyn til en kompakt by med høje huse.

Fingerplanen har som udgangspunkt angivet en by med et centrum omgivet af bybebyggelse i fingrene i en halvcirkel omkring centrum. Det har minimeret den trængsel andre storbyer har haft med gennemkørende trafik gennem centrum. Med bebyggelsen i Ørestaden er dette princip svækket og vil blive det endnu mere med en udbygning af Østhavnen.

Planen cementerer en centralisme i Hovedstaden, og hvor kommuner i omegnen kommer i anden række. Udenfor København vil en del kommuner få et lavere vækst. Det er muligt, at den centralistiske tilgang medfører, at gode muligheder i omegnen ikke realiseres. Det vil givet ikke være acceptabelt for mange kommuner i omegnen og det vil sandsynligvis medføre modtræk. Det kan skabe en kamp mellem kommuner og ikke et positivt samspil om en fælles udvikling for hele regionen.

Brug for reelle alternativer

Der er mange grunde til, at det er nødvendigt, at vi som samfund ser på, hvordan vi ønsker hele hovedstadsregionen udviklet.

Østhavnen er et så markant tiltag, at det former rammerne for udviklingen i hele regionen. Østhavnen skal derfor ses som en del af Hovedstadsregionens udvikling. Det sker ikke i planlægningen for Østhavnen.

I SMV planen er der kun skitseret to såkaldte alternativer. Et alternativ hvor man blot uden Østhavnen og uden retning lader udviklingen i hovedstadsregionen fortsætte og et alternativ hvor man etablerer 2,4 mio. etagekvadratmeter i regionen udenfor København. På den måde mener man at kunne vise, at udbygningen med Østhavnen (Lynetteholmen m.m.) medfører en velfærds gevinst med 3 pct lavere boligpriser. Det er den eneste værdi man reelt forholder sig til, bortset fra antallet af barer og caféer. Det er en stor indskrænkning af de kvaliteter, vi som samfund bør have fokus på, når vi udvikler en region. Der er andre kvaliteter end økonomi og caféer. Der er brug for en meget mere kvalificeret belysning af de alternative udviklingsmuligheder, der ligger i hovedstadsregionen.

Alternativer

Hovedstadsregionen er i høj grad udviklet efter Fingerplanens principper. Den grundstruktur præger stadig bystrukturen i hovedstadsregionen. Den rummer flere centrale kvaliteter, som det vil være godt at bygge udviklingen af regionen op på.

Den bidrager med fingrene til en god grundstruktur for den kollektive trafik. Denne struktur kan udbygges med kollektive forbindelser på tværs, som det nu sker med letbanen i Ring 3. Kapaciteten på S-banen kan øges, hvis sporene til regionaltoget til Helsingør omdannes til S-togs spor – alternativt at der etableres en nordsyd gående tunnel til S-tog parallelt med banestrækningen Hovedbanen-Hellerup og sådan at den får stationer ved bl.a. Hovedbanen, Forum og Rigshospitalet. Det kan fordoble S-togs kapaciteten i hele regionen. Der kan også overvejes udbygning med letbaner i regionen.

Det grønne har altid været en del af Fingerplanens DNA. Den har bidraget markant til at beskytte det grønne med byvækst ud i det grønne. I den tætte by (i håndfladen) har beskyttelsen været meget fraværende. Arealer, der kunne have styrket det grønne er blevet bebygget. Det er derfor sidste ud kald til at gøre de

sidste ledige arealer grønne. Det er især Nordhavn og Refshaleøen og ned til Amager strandpark og Kløvermarken, der her rummer muligheder.

Der er allerede i fingrene udlagt arealer til byudvikling og der er en del areal på tidligere erhvervsarealer, der står til omdannelse. I f.eks. kommunerne omkring Køge Bugt findes der i dag allerede 350 hektar ledig og ubebygget erhvervsjord. I Hovedstadsregionen mere end 1.000 hektar. Hele Østhavnen med Lynetteholm fylder 510 ha til både bolig og erhverv. Der er derfor i omegnen af København plads til en større byudvikling og til en udvikling, der kan rumme at Østhavnen med Lynetteholmen ikke etableres.

Det kan være relevant at overveje en prioritering af udbygningen i Hovedstadsregionen. Når letbanen i Ring 3 er færdig, vil der ske en udbygning omkring den. Der kan også foretages en planlægning sådan, at nogle fingre får en særlig funktion som det skete i 70'erne, hvor Frederikssundsfingeren omkring Ballerup fik en koncentration af IT virksomheder og Hillerødfingeren biotekvirksomheder.

Når der skal sammenlignes, skal der sammenlignes med sammenlignelige investeringsniveauer og for et alternativ med udbygningen af Fingerplanen skal det være med investeringer i S-togsnettet og i letbaner.

En udbygning med fokus på udbygning af hele hovedstadsregionen, kan lette presset på København, så København undgår en fortsat udbygning med massive og tætte bolig- og arbejdsplads kvarterer med minimum lys og luft.

Det kan gøre at de sidste ledige arealer i København kan bidrage til en åben og grøn by og med plads til øget biodiversitet.

Fredede arealer, biodiversitet og byens rekreation

Rekreative områder

I henhold til den strategiske miljøvurdering (side 102) er det blandt andet målet at sikre bæredygtig byudvikling ved en helhedsbetragtning, der omfatter en langsigtet miljømæssig, social og økonomisk samfundsudvikling. Den påtænkte byudvikling i Østhavnen vil betyde etablering af nye rekreative områder, blandt andet i kystzonen på Lynetteholm og de nye infrastrukturanlæg metroen og cykelvejene vil skabe en bedre tilgængelighed til blandt andet disse områder og Amager Strandpark.

I Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune er det ligeledes målet at nye grønne områder og friarealer til nyt byggeri bidrager til at gøre byen mere grøn til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og, at adgangen til fysiske og sociale aktiviteter såvel som ro og naturoplevelser udvikles i byen.

Imidlertid vil realisering af "Planen" også betyde en lang række negative konsekvenser for de fredede og de rekreative områder.

Overordnet set vil en del områder på det Nordøstlige Amager og i havneområderne blive berørt af støj fra bygge processen, vibrationer, forringet badevand og forøget tung trafik. Det gælder for eksempel Amager Strandpark, lystbådehavnene, kolonihaveområder og Kløvermarken. På vandet vil lystfiskeri og sejlads enten blive forhindret eller besværliggjort. Disse "forbigående" gener og forringelser vil i måske være 10 år eller mere afhængigt af hvordan de forskellige store anlæg tidsmæssigt anlægges i forhold til hinanden.

Når metro M5 og Østlig Ringvej er anlagte kan en række rekreative arealer permanent berøres negativt. Stationer til Metro M5 kan placeres i et eller flere af de rekreative områder som betyder en permanent reduktion af de rekreative områder (side 107).

Trafikstøj fra rampeanlæg i alternativet Østlig Ringvej, Ø3 og tilslutninger til eksisterende veje på Refshaleøen og ved Prags Boulevard kan medføre støjgener. Påvirkningen vil ifølge SMV'en side 106 være permanente og sandsynlig væsentlige.

Ligeledes vil Østlig Ringvej med et rampeanlæg på Prøvestenen (alternativet Ø4) medføre en varig støjpåvirkning af det nærliggende rekreative område på Prøvestenen syd eller betyde at af hele eller dele af det rekreative område beslaglægges (side 106).

Vurdering: Realisering af PLANEN betyder både en midlertidig og permanent forringelse af de rekreative muligheder på det nordøstlige Amager. Kløvermarken, Amager Strand, lystbådehavnene og kolonihaverne udgår i dag væsentlige rekreative muligheder for 10.000'er af københavnere. På en god sommerdag har Strandparken mere end 50.000 besøgende.

De nye byområder i Østhavnen bliver ifølge PLANEN forsynet nye rekreative områder i kystzonen af Lynetteholm og i forbindelse med selv byudviklingen. Disse nye områder må dog forudses først og fremmest skulle betjene de 66.000 nye beboere som forventes i Østhavnen. Og da København i forvejen er underforsynet med rekreative muligheder kunne Nordhavn, Kløverparken og Refshaleøen med en mindre tæt udnyttelse give København det løft der er brug for.

Ydermere vil den eksisterende by også i fremtiden forventes at blive fortættet med nye boliger og erhverv på de mindre arealer og de fortætningsmuligheder der findes. Det betyder at realiseringen af PLANEN alt i alt betyder en forringelse af de eksisterende rekreative muligheder i København.

Den strategiske miljøvurdering tegner kun brudstykkevis et billede af de forringelser af københavnernes rekreative muligheder, som kan forventes. Det virker defensivt, og der savnes en seriøs vurdering af hvordan de midlertidige og permanente tab kan undgås ved alternative løsninger eller kan kompenseres.

Arealfredninger

Ved anlæg af M5 (side 164) "vil linjeføringen til Lynetteholm have arealsammenfald med fem arealfredninger (Amager Strand, de indre søer, Kastellet og Langelinie. Herudover kan det grønne område i De Gamles By blive berørt af metro M5). Det fremgår ikke på nuværende tidspunkt, hvor stationer og midlertidige byggepladser tænkes placeret. Hvis metroen placeres helt under jorden, vil en sandsynlig væsentlig påvirkning kunne minimeres. Dog vil der være en væsentlig påvirkning der hvor stationer placeres i fredede områder. Hvis metroen placeres over jorden, "vil en sandsynlig væsentlig påvirkning ikke kunne udelukkes" i større omfang.

Såfremt der vil være en påvirkning af fredninger, enten ved placering af metroen eller stationer/skakte indenfor det fredede areal skal det "vurderes om det er muligt at opnå dispensation fra fredningens bestemmelser eller om påvirkninger kun kan løse gennem ansøgning om ændring eller ophævelse af den pågældende fredning."

Landskabet og de visuelle forhold vil sandsynligvis blive påvirket både i anlægs- og driftsfasen pga. f.eks. anlægsmaskiner, kraner og byggepladser samt etablering af byggeri og infrastruktur, metroforbindelsen og de nye cykelforbindelser. Københavns Havn ved Langelinie og dele af inderhavnen vil miste sin visuelle kontakt med Øresund.

Vurdering: Alt i alt vurderes at gennemførelse af PLANEN betyder beslaglæggelse af dele af en række fredninger i værste fald vurderes det i SMV'en at fredninger må ophæves. Visuelt vil København blive mindre i og med udsynet over Øresund vil blive blokeret af moleanlæg og høje bygninger.

Anlæg af stationer i fredede parker og måske helt ophævelse af fredninger er set fra DN's synspunkt uacceptabelt. På dette strategiske niveau må det klart være målet at undgå at forringe eksisterende fredningerne. Alternative linjeføringer, placering af stationer på ikke fredede områder eller i eller under eksisterende eller nye huse må være muligheder der skal arbejdes med.

Natur i havet og vandmiljø

[Dette afsnit er udarbejdet i et samarbejde mellem DN og Dansk Lystfiskerforbund]

(7.7.2 Påvirkninger under anlæg) På side 222 fremføres ” Anlæg af Østlig Ringvej som en sænketunnel (alternativer Ø4 og Ø5) vil medføre en moderat virkning på havbunden i projektets linjeføring i anlægsfasen, idet der graves en rende, som tunnelelementerne sænkes ned i. Herefter vil havbunden som en del af projektet kunne genetableres på en sådan måde, at der ved den naturlige sedimenttransport i området sker en naturlig genetablering af de substrater og naturtyper, som karakteriserer området i dag. Dette kan eventuelt suppleres med områder med udlagte hårbundssubstrater eller egentlige revstrukturer, som kunne øge den substratmæssige diversitet til gavn for havmiljøet.”

Vurdering: Genetablering af ødelagt havbund med ålegræs er en vanskelig og meget langsom proces, som mindst varer årtier, og som måske aldrig når samme kvalitet, som før anlægsarbejdet blev sat i gang. Videooptagelser foretaget af Jan Henningsen ud for Amager Strandpark, dér hvor man for 40 år siden indvandt sand til opbygning af Strandparken, viser stadigt betydelige skader af havbunden og stærkt svækket forekomst af ålegræs. Den naturlige sedimenttransport langs kysten har her i løbet af 40 år ikke kunnet udbedre skaderne. Der nævnes, at man eventuelt kan supplere med hårbundssubstrater eller revstrukturer. Imidlertid, Selvom disse kan have en vis positiv virkning på biodiversiteten, er det ganske få arter af brunalger og grønalger, der kan vokse dér. Derfor erstatter sådanne foranstaltninger ikke det tabte ålegræs, der skal have rent sand, køligt vand med iltede forhold og lys at vokse i. Ålegræs er meget sårbart i forhold til klimapåvirkning og vigtigere i forhold til opvækst af fiskeyngel end stenrev med brunalger og grønalger. Lukning af tilførslen gennem Kongedybet med køligt, salt bundvand fra Kattegat vil, i kombination med den globale opvarmning, hæmme genetablering af ålegræsområder.

(side 224 – 225) ”I forbindelse med afgravningen frigives der fra det spildte materiale forbigående næringsstoffer til vandområdet. Tabet af næringsstoffer til vandområdet mindskes gennem gravemetoden, som minimerer spild.”

”I den nordlige ende af tunnel-renden forventes der tilstedeværelse af en række nærings- og miljøfremmede stoffer, som stammer fra mange års udledninger fra BIOFOS Renseanlæg Lynetten. Det er som en del af væsentlighedsvurderingen efter habitatreglerne vurderet om frigivelsen af næringsstoffer påvirker mulighederne for opnåelse af målsætningerne i Vandområdeplanen for Øresund. Vurderingen er foretaget på baggrund af den seneste basisanalyse (2021-2027) af vandområde Øresund. Vurderingen indikerer, **at der sandsynligvis blot vil være en begrænset påvirkning, som på sigt ikke forventes at få betydning for opnåelsen af Vandområdeplanens målsætninger.**”

Og videre skrives ”**Det kan ikke på det foreliggende vidensgrundlag vurderes, hvorvidt der vil være behov for iværksættelse af fravigelsesproceduren. Såfremt påvirkningen fra udledninger alene viser sig at være ubetydelig på grund af dens midlertidige karakter**”. (vores fremhævelse)

Vurdering: Der er på nuværende tidspunkt ikke fuldt kendskab til, hvor stor en forurening, der befinder sig ud for BIOFOS' rensningsanlæg Lynetten. Den nøjagtige udstrækning, dybde og sammensætning af næringsstoffer, tungmetaller og miljøfremmede stoffer, der stammer herfra, er ikke undersøgt. Hertil kommer, at selv en midlertidig, kortvarig påvirkning af vandkvaliteten i henhold til EU domstolens dom af 5. maj 2022, Anden Afdeling i sag C-525/20, er i modstrid med EU's Vandrammedirektiv, når mindst ét af kvalitetselementerne, som er omhandlet i Vandrammedirektivets bilag V, falder et niveau. **Det vil sige, at det ikke vides, om den omtalte opgravning af havbund overhovedet kan lade sig gøre indenfor EU-regelværkets rammer!**

Videre fremføres på side 225, at ”Såfremt udledningen af næringsstoffer skulle vise sig at medføre en væsentlig påvirkning (forringelse af vandområdet baseret på de opstillede målsætninger), **vil det være nødvendigt at anvende fravigelsesproceduren i miljømålsbekendtgørelsens § 4**”. (Vores fremhævelse)

Vurdering: At henviser til fravigelsesproceduren er efter vores mening en miljømæssig falliterklæring! Vi mener ikke, at der på dette stadie af processen er tagets et tilstrækkeligt hensyn til miljøvurderingslovens formål.

Hensynet skal bl.a. i følge §12 stk. 4 tages ved, at miljørapporten (SMV-rapporten 'en), ud over at indeholde en beskrivelse af de påtænkte foranstaltninger vedrørende overvågning af de væsentlige indvirkninger, og herudover træffer beslutning om enhver hensigtsmæssig afhjælpende foranstaltning.

At starte med at henviser til fravigelseproceduren, er efter vores vurdering, ikke en tilstrækkelig måde at anvise muligheder for at træffe beslutning om de nødvendige afværgende foranstaltninger. Der savnes videre også en seriøs vurdering af, om det overhovedet vil være muligt indenfor naturens og projektets økonomiske rammer at gennemføre de nødvendige foranstaltninger.

(s 226 – 227) Bundfauna og fisk midlertidig negativ påvirkning

”Den potentielle påvirkning af tunnelkonstruktionen på bundfaunaen i anlægsfasen er vurderet som moderat. Påvirkningen forventes dog at være midlertidig, da den sker inden for et relativt begrænset område i forhold til forekomst af bundfauna i Øresund og da arterne genetableres i de påvirkede områder. Dette skal undersøges yderligere og vurderes nærmere i forbindelse med den forestående miljøkonsekvensvurdering af Østlig Ringvej.”

Vurdering: Det er for sent at vurdere påvirkning af gravearbejdet på ålegræs, bundfauna og fisk, når beslutningen er taget og gravearbejdet er gennemført. Risiko for, at genetableringen ikke sker til samme niveau som før anlægsarbejdet, er stor. Dermed skabes der med varig skade på Øresunds havmiljø – og det specielt i de særligt truede lavvandede områder omkring København, Saltholm og Amager, der er hjemsted for ålegræsenge. Ålegræsengene er spisekammer for Øresunds fisk og smådyreliv, fordi det meste af Øresund er for dybt til Ålegræs.

Natura 2000

I væsentlighedsvurderingen af Natura 2000 områderne ved Saltholm og Amager Syd, som omtales side 228, vurderes det at ” påvirkningerne fra sænketunnelens etablering (Østlig Ringvej), som involverer støjende anlægsarbejder, der kan påvirke især marsvin og i mindre grad sæler. Påvirkningerne af marsvin kan imødegås gennem kendte afværgeforanstaltninger som soft start procedurer og pingere, som skal skræmme marsvin og sæler væk fra områder med støjende anlægsarbejder”

Vurdering: Denne metode er ifølge DCE ikke tilstrækkelig, hvis det betyder, at skræmmes ud af Natura 2000 området. Den strategiske miljøvurdering og den bagvedliggende væsentlighedsvurdering har ingen overvejelser om dette.

Videre skrives: ”Det skal i en senere miljøkonsekvensvurdering af det konkrete anlægsprojekt påvises, at bl.a. sedimentspredningen og undervandsstøjen under anlæg af en sænketunnel ikke vil medføre en væsentlig eller skadelig påvirkning af udpegningsgrundlagene for Natura 2000-områderne.”

Vurdering: Hvis der sammenlignes med miljøvurderingen fra klappingspladserne i Køge Bugt, i forhold til spredning af sediment til N2000 Stevns Rev, er der sammenlignelige afstande med Saltholm og anlægsområdet for Østlig Ringvej. Ifølge DCE, kunne man i Køge Bugt ikke afvise risiko for væsentlig påvirkning i forhold til Marsvin og Sæler på grund af relativ stor afstand og lav forureningsintensitet.

Det fremføres videre i Væsentlighedsvurderingen side 40, at marsvin ”er robust overfor en eventuelt forringet sigtbarhed i vandsøjlen nær nedgravningen som følge af sedimentspild, da den primært jager og færdes ved ekkolokation og i mindre grad benytter synet”. Derfor, argumenteres det, vil sedimentforurening og forringet sigtbarhed ikke påvirke marsvins fødesøgning. Dette er imidlertid ifølge DCE forkert og mangler evidens (Vurdering af tilstrækkeligheden af aktuelt foretagne konsekvensvurderinger af klapping i

Køge Bugt i relation til Natura 2000 områder med marsvin som udpegnings grundlag. DCE 24. februar 2022).

Sæler og marsvin bruger også synet ved fødesøgningen. Det kan derfor ikke afvises på forhånd, som man gør i SMV rapporten, hvor der på side 228 står "Konsekvensvurderingen munder ud i en konstatering af, at en væsentlig påvirkning af arterne marsvin og sæler kan afvises og dermed også en væsentlig påvirkning af områdets integritet." Væsentlighedsvurderingen er derfor mangelfuld på dette punkt.

Flytning af Lynetten

På side 236 står, at "Muligheden for at flytte BIOFOS' rensningsanlæg til Holmene syd for Avedøre Holme vil som udgangspunkt føre til en ændring af udledningen fra rensningsanlægget fra Øresund til Køge Bugt. Hvorvidt dette vil medføre en påvirkning af vandkvaliteten i Køge Bugt er ikke klarlagt. Såfremt udledningen af næringsstoffer skulle vise sig at medføre en væsentlig påvirkning (forringelse af vandområdet baseret på de opstillede målsætninger), vil det være nødvendigt at anvende fravigelsesproceduren i miljømålsbekendtgørelsens § 4. Det kan ikke på det foreliggende vidensgrundlag vurderes, hvorvidt der vil være behov for iværksættelse af fravigelsesproceduren."

Vurdering: Der er på nuværende tidspunkt ikke enighed mellem Københavns Kommune og de øvrige ejerkommuner om udflytning af Rensningsanlægget Lynetten. Ud over store økonomiske omkostninger, vil alene udflytningen i sig selv koste store naturressourcer i form af råstoffer til opbygning af Holmene og til bygning af selve det nye rensningsanlæg. Herudover rejses der spørgsmål ved, om det overhovedet kan lade sig gøre at udlede spildevand til den sårbare recipient i den nordlige del af Køge Bugt, og tæt på Natura 2000 områderne ved Kalveboderne og Amager Syd, uden at komme i konflikt med både Vandrammedirektivet og Habitatdirektivet.

Samtidigt må der gøres opmærksomt på, at det kan lade sig gøre at ombygge og modernisere det eksisterende værk med en langt mindre økonomisk investering og et meget lavere ressourceforbrug og CO₂ - udledning til følge. Ved en modernisering af Rensningsanlægget Lynettenværket, vil det samtidigt kunne lade sig gøre at opføre bymæssig bebyggelse et bygge by langt tættere på værket end i den nuværende situation.

I SMV-rapporten henvises igen til en mulig fravigelsesprocedure i forhold til miljømålsbekendtgørelsen. Det hvilket er helt uacceptabelt på dette strategiske niveau uden først seriøst at afsøge alternative muligheder. I øvrigt omtales den mulige konflikt med Habitatdirektivet overhovedet ikke.

Kumulative påvirkninger

På side 27 anføres: "hvis Østlig Ringvej projektet vedtages, skal det formentlig gennemføres i perioden 2028-2034. Der er ikke kendskab til projekter, der potentielt kunne forårsage kumulative påvirkninger med anlæg af Østlig Ringvej i denne periode."

Vurdering: Den kumulative vurdering i SMV-rapporten er metodisk utilstrækkelig. Der tages her ikke hensyn til, at de påvirkede konsekvens-områder i forvejen vil være svækkede i forskellige grader af delprojekter i Lynetteholm projektet, så som anlæg og opfyld af Lynetteholm perimeteren, anlæg af Containerterminalen, anlæg af Nordhavnstunnel mv. Det er anlæg, som der alle har påvirket havbund og havmiljø med sedimenter, forurening med næringsstoffer og tungmetaller, med støjpåvirkning, vibrationer, tab af ålegræs, mv. Der er derfor en sandsynlig risiko for, at anlæg af Østlig Ringvej dermed få en langt større påvirkning af havmiljøet end hvis de øvrige Lynetteholm anlæg ikke var blevet anlagt umiddelbart inden.

Natur på land, grønbroget tudse

Grønbroget tudse som er en strengt beskyttet bilag IV art forekommer ved Lynetten på. På trods af DN's hørings svar til VVM rapporten for Lynetteholm og anlægsloven blev afværgeforanstaltninger først igangsat, da tudserne i foråret 2022 yngede i anlægsområdet. At dømme efter et "borgerfund" har grønbroget tudse allerede forsøgt at yngle i området i 2021. Det kan derfor ikke udelukkes, fra et fagligt synspunkt, at den bestand, der af Københavns kommune blev registreret i området omkring 2006, trods forringede ynglemuligheder har klaret sig helt frem til 2022 og at anlægsarbejdet i starten af året altså var en overtrædelse af den strenge artsbeskyttelse.

På side 242 fremføres, at der forventeligt vil indvandre arter omfattet af habitatdirektivets bilag IV til Lynetteholm. Det gælder i særdeleshed for en pionerart som grønbroget tudse. I afsnit 7.8.2 beskrives potentielle påvirkninger, som anlægsarbejder kan have på arten. Som det fremgår, "kan omfattende anlægsarbejder betyde, at vandsamlingerne, der benyttes som ynglevandhuller, tildækkes med jord, før de nyforvandlede tudser går på land, hvormed en hel generation af tudser risikerer at gå til. Ligeledes risikerer voksne og nyforvandlede tudser at blive kørt over af lastbiler og anden anlægstrafik. Grønbroget tudse er specielt følsom overfor intensiv trafik om natten, da tudserne ofte søger føde på varme overflader af beton, grus eller asfalt, og da vandringen mellem yngle- og rastehabitater ligeledes primært foregår om natten. Anlægsarbejder vil dermed potentielt kunne beskadige arterne uden afværgeforanstaltninger."

Da arten allerede "indvandret" til mindst et af anlægsområderne til Lynetteholm. Dette burde være forudsat i forbindelse med miljøvurderingen af Lynetteholm.

Det kan dermed konkluderes, at den ansvarlige myndighed, Trafikstyrelsen, tillod vedtagelse og igangsættelse af anlægsarbejder til Lynetteholm uden den viden, som ifølge i SMV'en i andre tilfælde er nødvendig for at kunne vurdere en mulig væsentlig negativ påvirkning af grønbroget tudse.

SMV for Østhavnen skal have ros for (endelig) at synliggøre grønbroget tudses udbredelse i Østhavnen (og Nordhavn) for offentligheden og fremtidige beslutningstagere.

På det foreliggende grundlag konkluderes, under anvendelse af et forsigtighedsprincip, at byudvikling og infrastrukturprojekter ved fjernelse af levesteder og fragmentering kan resultere i en "væsentlig" påvirkning af grønbroget tudse.

Grønbroget tudse ville formentlig ikke være i Københavns havneområder i dag uden tidligere byudvikling, men en forudsætning for artens overlevelse er fortsat forekomst af lysåbne arealer med en lav bebyggelses- og udnyttelsesgrad.

Det fremføres videre i SMV'en, at de skadelige påvirkninger "relativt nemt (kan) imødegås gennem etablering af egnede småbiotoper i kystzonen og i de kommende kystnære byområder, som den grønbrogede tudse kan vandre imellem".

Dette gælder også for den kommende Lynetteholmhalvø. Ifølge John Frisenvænge, som er ekspert med hensyn til grønbroget tudse, forudsætter en succesrig udvikling i Østhavnen en kursændring, hvor biologiske hensyn inddrages i langt større grad end det er set tidligere.

Det er nødvendigt med en mere helhedsorienteret tilgang, hvor grønbroget tudse ikke kun beskyttes midlertidigt i afgrænsede områder, i kraft af enkeltbeslutninger. Grønbroget tudse kun overleve i Københavns havneområder, hvis de ansvarlige myndigheder (Stat og kommune) sikrer en effektiv tværgående beskyttelse og forvaltning af arten og dens levesteder.

Det kræver viden om status og udbredelse. Københavns Kommune har afsnit om monitorering af arter med i sin nye biodiversitetsstrategi. Denne bør helt indlysende omfatte grønbroget tudse. Der er dog en udfordring med de mange privatgrunde, hvor arten kan forekomme. Det kræver, at myndigheder, grundejere og bygherrer sikrer kvalificerede vurderinger og effektive afværgeforanstaltninger i alle situationer, hvor grøn-

broget tudse og dennes levesteder bliver berørt. Den "strenge beskyttelse" skal fungere i praksis, og ikke kun på papiret.

LYNETTEHOLM RÅDET

Den 22. januar 2023

Til
Transportministeriet
Anders Petersen

HØRINGSSVAR: DEN STRATEGISKE MILJØVURDERING AF ØSTHAVNEN

Lynetteholm Rådet er en samling af organisationer inden for byudvikling/transport, natur, miljø og friluftsliv/sejlads, som her er gået sammen om at kommentere *Strategisk miljøvurdering: Plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm*.

Medlemmer af Lynetteholm Rådet har valgt at komme med denne fælles kommentar til materialet, og supplerer desuden i høringsprocessen på organisationens egne vegne.

Prolog

Ved vedtagelsen anlægsloven om Lynetteholm i 2021 blev der berettiget sat spørgsmålstejn ved, om opfyldning i Øresund og udvidelse af København i Østhavnen er det bæredygtige svar på stormflodssikring, behov for billige boliger og ny infrastruktur, som København og hovedstadsregionen står overfor.

Det blev kritiseret, at der manglede overordnede planlægningsmæssige overvejelser for hele hovedstadsregionens udvikling.

Det blev kritiseret, at der manglede en samlet miljømæssig vurdering af hele projektet, ikke bare den kunstige halvø, men også byudvikling og de store nye trafik anlæg, som er nødvendige for at bygge en by det pågældende sted.

Der blev sat spørgsmålstejn ved, om By & Havns gældsætning og hidtidige forretningsmodel skulle være styrende for Københavns og hele hovedstadsregionens fremtid.

For at imødekomme dele af denne kritik blev der mellem forligspartierne bag Lynetteholm besluttet, at der skulle laves en såkaldt strategisk miljøvurdering, - en SMV.

SMV'en suppleret med PLANEN blev offentliggjort i sensommeren til debat men uden yderligere initiativer til offentlig debat om de bærende ideer bag PLANEN og om mulige alternativer.

SMV'en og PLANEN er en ny og hidtil ukendt hybrid, som hverken er en plan eller en strategi, men et katalog over projekter, som vil blive iværksat for at virkeliggøre den politiske principaftale fra 2018. Materialet er uden ophæng i gældende planlovgivning og uden beskrivelse af, hvordan SMV-processen spiller sammen med kommuneplan, den regionale planlægning af hovedstaden og hvordan PLANEN påvirker fremtidens Danmarkskort. Det er stærkt utilfredsstillende, at der ikke er klarhed om disse forhold i en proces, hvor det er erkendt, at der har været og er et demokratisk underskud og mangel på offentlig transparens.

På den baggrund er det fortsat Lynetteholm Rådets opfattelse, at **Lynetteholm og PLANENS øvrige projekter bør sættes på pause, og alternativer til PLANEN belyses yderligere, før projektet videreføres.**

LYNETTEHOLM RÅDET

En ny by på størrelse med Randers eller Esbjerg

SMV'en viser, at det samlede projekt udgør et brud med årtiers sammenhængende planlægning i hovedstadsområdet, og at der sker en regional skævvridning af by- og boligudviklingen og en ophobning af komplekse problemer, økonomiske risici og konflikter.

PLANEN giver plads til 66.000 nye indbyggere og 54.000 arbejdspladser på opfyld i Øresund og på Refshaleøen i den østligste udkant af København.

PLANEN bygger på prognoser, der er udfoldet i en såkaldt samfundsøkonomisk analyse. Analysen har ikke nogen evidens eller grundlag i den virkelighed, vi står overfor de næste 50 år.

Hvad betyder det for udviklingen af boligpriserne i København at placere 54.000 nye arbejdspladser i byen? Hvordan vil klima- og naturkrisen ændre vilkårene for storbyregionen? Hvordan skal den grønne omstilling foregå med et gigantprojekt i spidsen, som kræver enorme råstofressourcer, giver et kæmpe bidrag til landets CO2 regnskab, som ser stort på Øresunds miljø og truer den skrøbelige balance i Østersøens tilførsel af iltholdigt saltvand fra Nordsøen.

Efter vores vurdering betyder en realisering af PLANEN, at København mister nogle af sine store kvaliteter og bliver fattigere som by at leve i.

På det nære plan mangler PLANEN og prognoserne overvejelser om, hvordan udviklingen bliver i den øvrige del af hovedstadsregionen. Der er et stort vækstpotentiale i hele hovedstadsregionen, men indirekte kan det læses ud af tabellerne, at Københavns omegn og det øvrige Sjælland må stagnere for at regnestykket kan gå op, og for at den nye by i Øresund kan få tilstrækkeligt mange indbyggere og arbejdspladser. Der forklares ikke, hvorfor én kommune skal favoriseres på stort set alle andre kommuners bekostning.

Dertil kommer, at det er en yderst risikabel plan, fordi dens realisering kræver store indsatser, økonomisk, miljø- og ressourcemæssigt og kulturelt. Indsatser der måske slet ikke er brug for, fordi der er betydelig usikkerhed om, hvorvidt den udvikling, PLANEN forudsætter, bliver til noget.

En økonomi der er i højrisikoklassen

Realisering af PLANEN kræver meget store investeringer, hvor nye trafik anlæg finansieres gennem modtagelse af overskudsjord og sidenhen, måske om 20 eller 30 år, ved salg af byggegrunde. I mellemtiden sker finansieringen gennem By & Havns optagelse af lån.

Både Metroselskabet og By & Havn har i en længere årrække nydt godt af historisk lave renter. Men de betydelige rentestigninger belaster nu de to selskabers budgetter. I de første 3 kvartaler af 2022, havde By & Havn renteudgifter for 477 mio. kr. mod kun 208 mio. kr. i samme periode året før. Metroselskabet der har en fortsat voksende gæld på aktuelt omkring 42 mia. kr. bliver også betydeligt påvirket af de stigende renteudgifter.

Både Metroen til Lynetteholm og provenuet fra salg af byggeretter på Lynetteholm har karakter af et højrisiko-projekt hvor en ubetalelig gæld i begge selskabskonstruktioner sender regningen videre til skatteyderne.

En PLAN der forringer bymiljøet og velfærden for københavnere

Den ultimative forudsætning for PLANEN er, at København Kommune skal have 60% af den samlede befolkningsvækst i hovedstadsregionen. Det betyder, at der skal bygges på langt de fleste af de ledige

LYNETTEHOLM RÅDET

grunde inden for kommunegrænsen og dermed, at andre kvaliteter for byen København kun får en sekundær prioritet. Det gælder bl.a. grønne områder, natur og adgang til vandet.

København har ikke mange større områder tilbage, der ikke er planlagt til bebyggelse. Nordhavn og det østlige Amager ud mod Øresund med bl.a. Refshaleøen er de få større områder, der stadig kan udlægges til ny natur og rekreation for københavnernes.

København er gennem de seneste tre årtier vokset med næsten 200.000 indbyggere. Men i ingen af de nye bydele, der er bygget i den periode, er der udlagt nye større arealer til natur og rekreation.

Der er derfor i dag markant mindre natur og grønne arealer pr indbygger i København end for bare 10 år siden. Skulle de grønne områder have fulgt med befolkningsudviklingen de sidste 10 ville det svare til nye arealer på størrelse med 1½ gange Amager Fælled eller 6 gange Fælledparken

PLANEN vil også få varige konsekvenser for byens havnekultur og fritidssejlad – særligt med sejlbåde. For eksempel vil cykelbroerne til den nye bydel effektivt afskære mastebærende både fra at besejle Københavns Havn. Og infrastrukturprojekterne vil helt eller delvist stå i vejen for fortsatte aktiviteter i flere lystbådehavne, herunder Margretheholms Havn. Det vil – sammen med Lynetteholm, der i væsentlig grad forringer sejladsmulighederne og øger sejladsriskoen - skade Københavns kendte, maritime kultur og billedet af København som en aktiv havn for borgerne generelt - men særligt for de tusindvis af aktive lokale bådejere samt sejlene turister fra ind- og udland. København har traditionelt udviklet sig omkring havnen, dens både og aktiviteter. Om kort tid vil København ikke længere være en aktiv og attraktiv havn. Vi savner derfor en debat om udvikling af Københavns Havn i øjenhøjde for borgerne.

Ud over at københavnernes må rykke tættere sammen, og at de bliver fattigere på både de grønne og de blå kvaliteter, vil en del boligområder på Amager og i havneområderne i årtier blive berørt af støj, vibrationer og luftforurening fra selve byggeprocessen og den tunge lastbiltrafik med jord og byggematerialer.

Ud over at et ukendt antal boliger belastes med sundhedsskadelig støj og partikelforurening, vil også en række rekreative områder blive påvirket af de store anlægsprojekter.

For eksempel vil Amager Strandpark og Kløvermarken blive påvirket væsentligt af støjende anlægsarbejder, tung trafik, luftforurening, vibrationer og for Amager Strands vedkommende af forringet badevand.

Den nye Metro M5 vil også kræve sin del i form af arealer til stationer og skakter, som ifølge SMV'en kan blive placeret i områder, der i dag er fredede parker og ved søerne i det indre København.

Områder som Kastellet og Langelinie bliver berørt og måske stærkt skæmmet af nye cykelbroer på tværs af havnen. Det centrale København, Inderhavnen og Langelinie vil miste udsynet over og kontakten med Øresund. I stedet tilbydes udsyn til formentlig 10 – 14 etagers huse, som vi kender fra de nye bydele i Syd- og Nordhavnen.

LYNETTEHOLM RÅDET

Mangel på alternativer

Et væsentligt problem i forbindelse med PLANEN og den strategiske miljøvurdering er, at alternativer er totalt fraværende. Østhavnsprojektet sammenholdes ganske vist med et såkaldt 0-alternativ, men der redegøres ikke samlet for, hvad 0-alternativet er og hvilke principper, det bygger på.

Et reelt alternativ skal rumme en visionær strategi for en samfundsudvikling, som afspejler de store problemer, vi står over for som samfund: Klimakrisen, biodiversitetskrisen, den usikre energiforsyningssituation og den grønne omstilling for blot at nævne nogle.

Københavns Kommune er netop ved at vedtage Biodiversitetsstrategi 2022-2050 og har påbegyndt arbejdet med en ny og skærpet klimaplan 2025-2035, hvor kommunens og borgernes forbrug skal inddrages som en af planens forudsætninger, og borgerinddragelse skal bidrage til at løfte ambitionerne om målsætningernes realisering. Ingen af disse gode initiativer har fundet vej til PLANEN.

Et reelt alternativ kræver tid, inddragelse af både omegnskommunerne, eksperter, NGO'er og borgerne generelt. I grove træk kunne følgende mål være en bestanddel af et visionært udviklingsperspektiv for hovedstadsregionen:

- En ligelig fordeling mellem kommunerne af boliger og arbejdspladser.
- Stationsnærhed som princip for en tættere by omkring den skinnebårne trafik stationer.
- Koordineret stormflodssikring af København og alle kommunerne langs Øresund og Køge Bugt.
- Opprioritering af investeringer i kollektiv trafik i form af letbaner og en ny S-banetunnel til aflastning af strækningen mellem Hovedbanegården og Østerport station.
- Opprioritering af biodiversiteten i regionen og et reelt bidrag til løsning af biodiversitetskrisen.
- Transport af jord skal reduceres mest muligt. Overskudsjord skal betragtes og behandles som en ressource. Jord er ikke et spildprodukt, som skal hældes i Øresund.

VI SKAL TÆNKE OS OM

Den strategiske miljøvurdering af byudvikling i Østhavnen og PLANEN rejser en lang række spørgsmål, som ikke besvares, og det efterlader en stor tvivl. Er der simpelthen tale om et for stort, komplekst og risikofyldt projekt til, at det overhovedet kan lade sig gøre at gennemføre?

Det er uklart, hvilke målsætninger og strategiske prioriteringer, der er styrende for PLANEN, og hvem der de kommende år skal have ejerskab til den. Er det Transportministeriet, som skal forestå den omfattende udvikling af Københavns Kommune, som PLANEN indebærer? Hvilken rolle forventes Københavns Kommune at spille? Og hvilken rolle tildeles den række af statslige selskaber, som spiller en rolle omkring realisering af PLANEN?

Sporene skræmmer fra de første år i Lynetteholms anlægsperiode. Der er undervejs gennemført store ændringer af projektet, der har ikke været overblik over de miljømæssige forhold, der hersker planlægningsmæssigt kaos for eksempel i relation til rensningsanlægget Lynetten, og økonomien er allerede skredet. En række af præmisserne i principaftalen holder derfor på ingen måde længere.

Ser vi nogle år fremad, skal PLANEN realiseres gennem et komplekst samarbejde mellem Transportministeriet, By & Havn, Københavns Kommune, Metroselskabet samt Sund & Bælt i en tid med politisk usikkerhed og ustabilitet og hurtigt skiftende forudsætninger på stort set alle fronter i samfundet.

Der er mere end nogen sinde behov for at tænke sig om.

LYNETTEHOLM RÅDET

Bag dette Høringssvar fra Lynetteholm Rådet står følgende organisationer:

Danmarks Naturfredningsforening, København

Knud Erik Hansen

Ole Damsgaard

Danmarks Naturfredningsforening, Gentofte

Jacob Munk

Lea Gram Jacobi

Danmarks Naturfredningsforening, Stevns

Michael Løvendahal

Dansk Sejlunion

Christian Lerche

Foreningen byen for Borgerne

Lone Johnson

Per Henriksen

Miljøorganisationen NOAH

Ivan Lund Pedersen

Rådet for bæredygtig trafik

Kjeld A. Larsen

Sejlklubben Lynetten – Margretheholms Havn

Airo Bjarking

Sundby Sejlforening

Claus Brask Thomsen

Østerbro Havnekomité

Kirsten Olrik

Margretheholms Havn S/K Lynetten



HØRINGSSVAR - Januar 2023

Idet vi takker for muligheden for at fremkomme med høringssvar til *Høring over strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Øst havnen, herunder Lynetteholm¹ og December 2022 -Transportministeriet -Plan for byudvikling og infrastruktur til Øst havnen, herunder Lynetteholm tillæg til miljørapport – strategisk miljøvurdering* og skal Sejlklubben Lynetten/ Margretheholms Havn med blandt andet 1300 medlemmer og deres familier, 720 bådpladser placeret i et fællesskabs skabende miljø hermed fremsende følgende høringssvar.

Opsamlende

Selve SMV'en rummer en række tiltag som lukker Margretheholms Havn inde og som vanskeliggør fortsat drift af en lystbådehavn hvor ca. 80 % af bådene har master. Her præsenteret de gener som "Planen" samt tillæg, der rummer M5 Lilla og Orange, påfører Margretheholms Havn og området.

Desuden konsekvens revideres opsummeringen fra SMV'en omkring betydning på områderne byudvikling, cykelinfrastruktur og kumulative påvirkninger.

Her skitseres vores forslag afværgemekanismer og disse er kort:

- M5 Lilla som tunnel løsning jf. de allerede eksisterende reservationer/ Østlig Ringvej
- M5 Orange – etableringen af en akvædukt som introduceret ved anlægsloven for Lynetteholm
- Ændring af metrobetjeningen - ideskitse præsenteret af Mærsk
- Prospekt vedlægges fra Witteveen & Bos – eksperter på anlæg af akvædukter i hele verden
- En forskydning af Margretheholms Havn mod øst som samtidigt kan tilpasses den klimasikring, omkring København som Sund og Bælt aktuelt arbejder med

¹ <https://www.trm.dk/nyheder/2022/offentlig-hoering-af-den-strategiske-miljoevurdering-af-udviklingen-af-oesthavnen-herunder-lynetteholm>

Margretheholms Havn S/K Lynetten



Om Margretheholms Havn – Sejlklubben Lynetten

Margretheholms Havn, en selvbyggerhavn med en lang historie – **lukkes inde**.

Det kultur- og fritidsliv der er i mellemrummet mellem Kraftværkshalvøen, Margretheholm og Refshaleøen forsvinder såfremt indholdet i SMV'en tillægget til SMV'en gennemføres.

Margretheholms Havn er et kulturminde, bygget af aktive arbejdere fra B&W. Området var tidligere et sumpområde og blev over få år forvandlet til en aktiv lystbådehavn for almindelige mennesker.

Gennem årene har havnen udviklet sig til et aktivt grønt/blåt fritidsområde på Refshaleøen til glæde for mange københavnere.

Hvad rummer klub og havn af værdi som ikke er medtænkt i SMV'en?

Sejlklubben Lynetten driver Margretheholms Havn med alle de omkostninger det medfører. Dette gøres uden tilskud fra stat og kommune. Medlemmerne betaler leje af grunden, grundskyld, vedligehold, nyanskaffelser, indkøb af både, klubarrangementer, driver en driftig seniorklub, sejlerskole samt en aktiv Junior-og jolleafdeling.

Betalingen for leje af området sker til udlejer By og Havn – tidligere Københavns Havn.

Området som klub og havn er anlagt på, er udlagt til rekreative formål.

I lokalplan 209 er området udlagt som:

Stk. 3. For område III og IV gælder:

- a) Områderne fastlægges til rekreative formål, såsom lystbådehavne og dertil hørende funktioner, f.eks. klubhuse, administration, cafeterier og lignende.
- b) Områderne må ikke normalt benyttes til overnatning.
- c) Inden for område III kan endvidere etableres mindre bådeværfter og butikker med naturlig tilknytning til lystbådehavnen.
- d) Inden for område IV kan endvidere etableres museer og lignende.

Der findes således et bådværft, en bådudstørsforretning og en klubrestaurant på de lejede arealer. Hele det lejede areal indgår i havn og klubs aktiviteter ligesom havn og klubs aktiviteter er tilrettelagt ud fra dette.

Dansk Søredningselskab (DSRS) har deres station i Margretheholms Havn og nærmeste station er beliggende i Helsingør. DSRS benytter såvel slæbested, kraner og klubhus og opbevaringsfaciliteter på havnen.

Margretheholms Havn

S/K Lynetten



DSRS yder en stor indsats overfor hændelser på Øresund samt forebygger alvorlige ulykker på blandt andet Øresund.

Havnen benyttes flittigt

Havnen benyttes hele året af en lang række småbåde idet havnen tilbyder slæbested dvs. søsætning og optagning fra trailer. Disse sejlere kommer fra hele københavnsområdet.

Ud over disse aktiviteter benyttes havnen af en lang række kajakroere og der er indrettet faciliteter både på land og vand til brug for disse.

Sidst men ikke mindst benyttes havnen af en lang række gæstesejlere ca. 2.300 overnatninger i sommeren 2022. Gæstesejlerne kommer fortrinsvis fra Sverige, Tyskland, Norge og resten af Danmark.

Påvirkninger

I bilag 5 til høringsmaterialet er opstillet en række konsekvenser for sejlads, som Sejlklubben Lynetten ikke kan genkende. Her er det især konsekvenserne af den opførte klappbro, som allerede nu i væsentlig grad sætter hindringer i forhold til sejlads ligesom, at den fremtidige Lynetteholm i sin praktiske udformning må antages at udgøre en væsentlig forhindring ift. sejlads i Øresund.

Margretheholms Havn/Sejlklubben Lynetten vil under hele perioden påvirkes.

Som det fremgår af figur 1, se nedenfor, vil der være væsentlige påvirkninger på tre andre områder dvs. byudvikling, cykelinfrastruktur og kumulative påvirkninger, end belyst i SMV'en.

Byudvikling

Det drejer sig om påvirkninger ifm. byudvikling. Medio januar 2023 dvs. efter SMV'en blev sendt i høring meddeler Refshaleøens Ejendomsselskab samt By og Havn at de påtænker udvikling af Refshaleøen. Denne udvikling vedrører andre områder end de i SMV'en beskrevne, - herunder Margretheholms Havn, markeret med rød cirkel, se billede nedenfor.

Margretheholms Havn S/K Lynetten



Et stort område på Refshaleøen skal byudvikles. Udviklingsgesellschaft bag ønsker at bevare områdets karakter, men samtidig vil de bygge, hvad der svarer til et brokvarter i området. Hele Refshaleøen er 115 hektar – det markerede område skal udvikles.
Foto: Nicolas Cosedis for Refshaleøens Ejendomsselskab.

2

Arealet som er medtænkt i denne byudvikling, er det areal som Sejlklubben Lynetten selv har udgravet/opfyldt og på hvilket Margretheholms havn er etableret og udviklet i langt over 40 år. Dvs. en væsentlig ændring også ift. lokalplansområde III, i gældende lokalplan.

En sådan byudvikling vil have væsentlige påvirkninger både ift. byudviklingen herunder planlægning, etablering og videreudvikling ex. bebyggelsesgraden. Ovenstående skal ses i en sammenhæng med jordkarteringsanlæg, byggetrafik m.v. til Lynetteholm og de øvrige aktiviteter eksempelvis anlæg af Metro. Tidsperspektivet er i forhold til Lynetteholm 50 – 70 år og i forhold til anden udvikling både på Kraftværkshalvøen, Quintus samt Kløverparken oveni i ca. 20 – 30 år. Dvs. en konstant gene i form af støv, støj og trafik, ændring af området og manglende adgang til fritidsområdet og kvaliteten af fritidsområdet generelt.

Cykelinfrastruktur

Cykelinfrastrukturen som den er skitseret, vil lukke Margretheholms Havn inde og sejlads med master bliver ikke muligt, medmindre den allerede anlagte klapbro skal overgå til cykelvej efter at jordtransporten er afsluttet eller der anlægges en akvædukt, se bilag 1.

Yderligere må de i miljøvurderingen indtegnede cykelruter via Prøvestenen også antages at komme til at udgøre en væsentlig og ikke moderat forhindring for sejlads. Der er i materialet ikke

² Kilde: <https://www.magasinetkbh.dk/indhold/snart-kommer-byudviklingen-til-refshaleoen>

Margretheholms Havn

S/K Lynetten



redegjort for, hvilke andre aktiviteter, der vil komme som resultat af projektet på sigt, hvorved det ikke er rimeligt at afskrive disse påvirkninger på forhånd.

Kumulative påvirkninger fra ubetydelig til væsentlig

De kumulative påvirkninger forstår vi som påvirkninger over tid samt samlede påvirkninger og de bliver væsentlige – er allerede væsentlige.

Sejlkлубben Lynetten/Margretheholms Havn bliver påvirket af alle aktiviteter i området både på land og vand. Igennem de seneste 1,5 år har vi allerede gennemgået store udfordringer. Vores vandsøjle er forurenet og der har været skum i havnen i den bedste sejlperiode, sommeren 2022. Forureningen har allerede medført et større frafald blandt klubbens juniorsejlere, da der blandt forældrene er bekymring for, at børnene i forbindelse med juniorsejlads vil få kontakt med det forurenede vand.

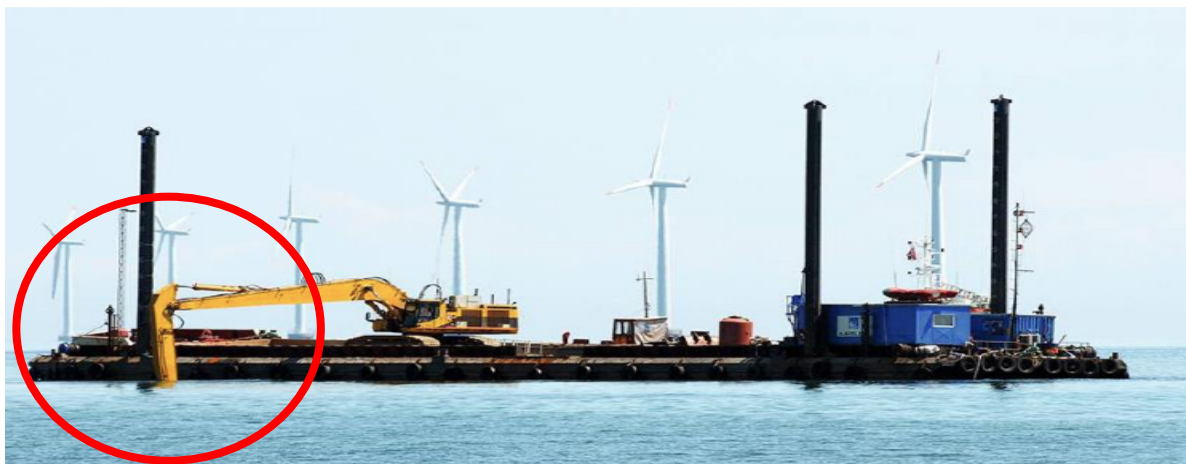
Der har været en større tilgang af skibstrafik end beskrevet i VVM rapporten³ – Lynetteholm. Her var skitseret en fordobling af den tidligere trafik dvs. ca. 12 ekstra skibe over et år. Det er blevet til flere anløb og øget sejlads i området over hele døgnet. Den viste visualisering fra Miljøkonsekvensrapporten⁴ dækker således ikke de reelle konkrete forhold.

Desuden er det materiel der benyttes til optagning af slam blevet rensset i og omkring indløbet til havnen. Der er sker konstant ophvirvling af havbunden fordi enkelte skibe/pramme ikke kan sejle ved egen kraft.

³ <https://www.trafikstyrelsen.dk/media/15583/Lynetteholm%20Miljokonsekvensrapport%2024112020%2010.pdf>

⁴ <https://www.trafikstyrelsen.dk/media/15583/Lynetteholm%20Miljokonsekvensrapport%2024112020%2010.pdf> På figur 24-22 ses fra fotostandpunkt 10 fra taget på Amager Bakke ud over havnen mod nord.

Margretheholms Havn S/K Lynetten



5

By og Havn/Anlægsselskaberne benytter stadig grab som redskab til at flytte skibet/ prammen med og med forurening til følge. Herved genaktiveres både bly, zink, kobber og arsen samt oliestoffer i vandsøjlen dvs. en kontinuerlig forureningskilde i området og over mange år.

Junior- og Jollesejlerne

Junior - og Jollesejlere har i lange perioder ikke haft mulighed for at sejle og drive sporten aktivt på grund af skum og forurening.



Styrelsen For Patientsikkerhed, se bilag 2 og 3, har aktivt anbefalet der ikke skete kontakt med skummet, men de 5-12 årige der sejler optimistjoller- kæntré og er derved kommet de i kontakt med vandet. 50% af de børn og unge som dyrkede sejlads i 2022 har afsluttet deres sejlads på grund af skum og vanskelige sejladsforhold. Specielt på grund af skibstrafik på langt over 20 tons.

⁵ <https://www.trafikstyrelsen.dk/media/15583/Lynetteholm%20Miljkonsekvensrapport%2024112020%2010.pdf>
fig. 3-31

Margretheholms Havn

S/K Lynetten



Dette udgør et stort tab for en aktiv ungdomsafdeling – et tab som må forventes at blive større i fremtiden. Det betyder at den mulighed for et aktivt fritidsliv som børn og unge tilbydes på vandet mindskes eller forsvinder dvs. en alvorlig konsekvens.

Andre sejlere

En lang række sejlere har været påvirket af skibsaktiviteten specielt de der ikke har hjælpemotor, desuden har vanskelige/ændrede strømforhold i området besværliggjort sejlads. Skibstrafikken fortsætter uagtet den skulle stoppe efter 1 – 2 år. Skibstrafikken opererer i dette område

Denne skibstrafik bør flyttes over til Refshaleøen, mod nordøst, hvor vandudskiftningen er væsentlig højere på grund af strøm og dybdeforhold. Dette for at skabe gode og sikre betingelser for sejlere og ikke mindst vandmiljøet i og omkring Margretheholms Havn.

SMV Rapportens vurdering				
Sejlads	Byudvikling		Ubetydelig	Ubetydelig
	Østlig Ringvej		Væsentlig	Ubetydelig
	Metro M5		Væsentlig	Væsentlig
	Cykel infrastruktur		Væsentlig	Moderat
	Supplerende vejbetjening		Væsentlig	Væsentlig
	Kumulativ påvirkning mellem planens elementer		Sandsynlig Væsentlig	Sandsynlig Væsentlig
	Kumulativ påvirkning med andre aktiviteter		Sandsynlig væsentlig	Ubetydelig



Sejlkлубben Lynettens/ Margretheholms vurdering			
Sejlads	Byudvikling	Væsentlig	Væsentlig
	Østlig Ringvej	Væsentlig	Ubetydelig
	Metro M5	Væsentlig	Væsentlig
	Cykel infrastruktur	Væsentlig	Væsentlig
	Supplerende vejbetjening	Væsentlig	Væsentlig
	Kumulativ påvirkning mellem planens elementer	Sandsynlig Væsentlig	Sandsynlig Væsentlig
	Kumulativ påvirkning med andre aktiviteter	Sandsynlig Væsentlig	Væsentlig

Margretheholms Havn S/K Lynetten



Selve udfordringerne i SMV'en

I forbindelse med anlægsloven til Lynetteholm blev det vedtaget at Margretheholms Havn skulle bevares idet dette blev muliggjort ved en klapbro over Margretheholms Havn⁶ – en klapbro som allerede er etableret til brug for transportvej for jord til Lynetteholm og ibrugtages april 2023.

Det er med stor undren, at en mulig orange M5 anlægges som viadukt parallelt med klapbroen. Inden vedtagelsen af anlægsloven til Lynetteholm havde Sejlklubben Lynetten præsenteret et gennearbejdet projekt fra det hollandske firma Witteveen og Bos bestående af en akvædukt løsning og denne løsning blev også fremstillet som ændringsforslag under 3. behandlingen af lovforslaget⁷, forslag vedlagt som bilag 1.

Sejlklubben Lynetten – Margretheholms Havn havde både i skrift og under fremlæggelse i transportudvalget redegjort for de fremtidsmuligheder en sådan løsning kunne afhjælpe dvs. både kommende vej, metro og cykelsti.

Til dette høringssvar har Sejlklubben Lynetten forespurgt en ingeniør om der er problemer ved eksempelvis at anlægge både vej, metro og cykelsti med følgende svar: *Det er enkelt at placere understøttende væg/søjler mellem vejen og metrodelen.*

Denne løsning havde på samme tid hurtigt og enkelt kunne tilpasses en kommende klimasikring.

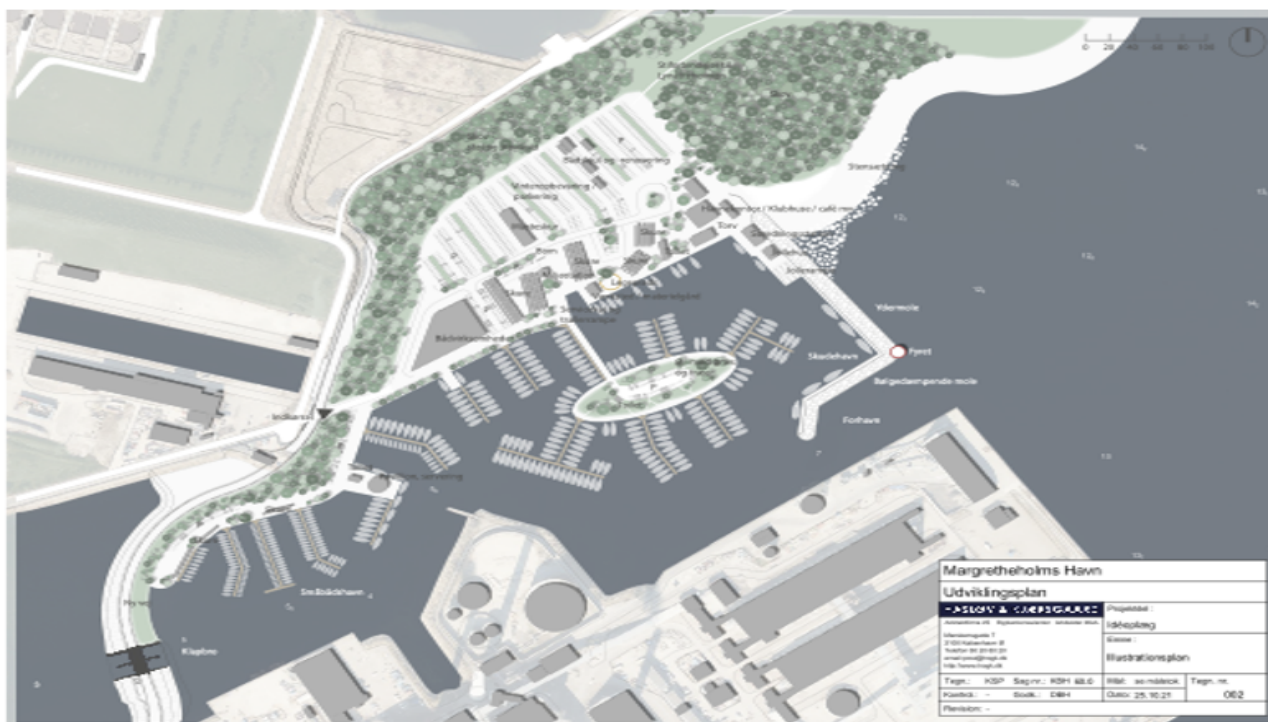
M5 Orange

Såfremt dette ikke kan lade sig gøre - gør Sejlklubben Lynetten gældende, at Margretheholms Havn rykkes mod øst, dvs. der etableres en havn udenfor den planlagte viadukt i forhold til orange M5 – som en afværgeforanstaltning.

⁶ <https://www.retsinformation.dk/eli/ft/202012L00220>

⁷ <https://www.retsinformation.dk/eli/ft/202018L01475>

Margretheholms Havn S/K Lynetten



Denne havn kan ligeledes tilpasses og indgå i en kommende samlet klimasikring af København som Sund og Bælt aktuelt arbejder med.

M5 Lilla

Det er med stor undren, at Sejlklubben Lynetten erfarer, at en mulig lilla M5 kan etableres som en højbane. Området hvor denne er påtænkt anlagt - er reserveret til Østlig Ringvej og som en tunnelloøsning.

Sejlklubben Lynetten forventer derfor, at tunnelloøsningen tages til efterretning – som løsning på de problemer en mulig lilla M5 giver.

Subsidiært kan det alternativ som Mærsk fremkommer med i høringen til idefasen – metro betjening M5 Orange og M5 Lilla ses som en afværgemekanisme⁸

Cykelveje

I SMV'en er skitseret cykelveje. Københavns kommune tilvejebragte en cykelstrategi frem til 2025⁹

⁸ <https://www.berlingske.dk/business/maersk-vil-have-metrostation-ved-esplanaden-men-paa-koebenhavns-raadhus>

⁹ https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/?mode=detalje&id=818

Margretheholms Havn

S/K Lynetten



Af denne fremgår en anden planlægning af cykelstier end skitseret i SMV'en.

En cykelsti placeret ind over HOFOR's område over Kraftværkshalvøen og videre til Prøvestenen¹⁰ længst mod øst fremfor som skitseret i cykelstrategien ses ikke som en mulig løsning indenfor den næste 40 – 70 år på grund af terrorsikredes zoner, lastbils-/jordtransport samt arealreservationer til udvidelse af Københavns forsyningsvirksomheder.

Gældende lokalplaner er fraværende i SMV'en

Sejlkлубben Lynetten, - Margretheholms Havn finder det interessant at nuværende lokalplaner ikke er præsenteret i SMV'en + tillæg og konsekvenser af eventuelle ændringer ikke er anført. Det gør det vanskeligt at belyse de reelle ændringer og de samlede konsekvenser af disse.

Trafik, støj og støv – manglende sammenhæng i SMV'en

Desuden finder Sejlkлубben Lynetten - Margretheholms Havn de afledte gener ift. støj og støv skal afhjælpes. Dette fordi de samlede konsekvenser over en 50 – 70 periode giver langt større gener for området end beskrevet i SMV'en.

Der foreligger en VVM fra området Kløverparken (SKANSKA) som påpeger at trafikken øges væsentligt. Dette er ikke sammenholdt med de gener som medtænkes i SMV'en. Der ses således ikke et helhedsbillede af trafik, støj og støvbelastningen i hele området øst for havnen. Trafik, støj og støj må således forventes at blive væsentlige større.

De byplanmæssige udfordringer i "Planen"

Der er i SMV'en forskellige illustrationer omkring byggehøjde og bebyggelser. Det kan allerede nu konstateres at bebyggelses % i området bliver forholdsvis høj. Antallet af såvel arbejdspladser og beboere bliver i en størrelsesorden af en by som Roskilde.

Der vil med den foreslåede planlægning som fremgår af *Planen* ske en forskydning fra den gældende kommuneplan samt udkast til kommende kommuneplan og intentionerne i disse.

Adgangen til fritidsområder, vandet og de rekreative muligheder som dette giver forandres til promenader og havnemiljøerne forsvinder.

Havnemiljøerne udgør attraktive fritidsområder hvor kreativitet og fleksibilitet kan udfolde sig. Et eksempel på dette er småfiskernes muligheder forsvinder idet der ikke i SMV'en eller i det oplæg som Refshaleøens Ejendomselskab/By og Havn har præsenteret i Berlingske Tidende samt Politiken, ikke rummer disse.

Området omkring Margretheholm, Kraftværkshalvøen og Refshaleøen forandrer således karakter. Fra et være et bevaringsværdigt maritimt og industrielt kulturmiljø bliver det et beboelsesområde.

¹⁰ Prøvestenen mfl. er ISPS sikrede områder

Margretheholms Havn S/K Lynetten

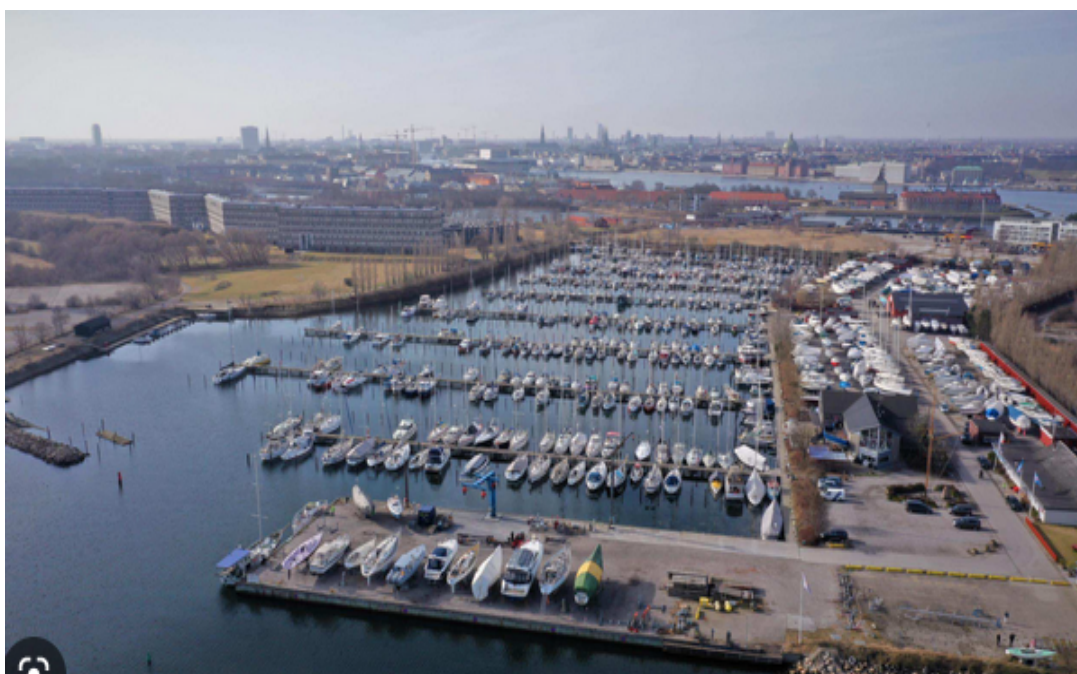


Planloven sætter allerede en række retslige regler op og både intentionen med et Øresund som Maritim Nationalpark og intentionerne i planloven skubbes til side.

Sejlkлубben Lynetten – Margretheholms Havn finder at den planlagte udvikling og intentionerne i denne fraviger planlovens intentioner, fordrer store ændringer af gældende lokalplaner samt en tilsidesættelse af Regionalplanen og Femfingerplanen idet der foregår en forskydning mod øst i form af et bydelsområde – Øst havnen – på størrelse med Esbjerg, Randers eller Roskilde.

Opsamlende

Selve SMV'en rummer en række tiltag som lukker Margretheholms Havn inde



Her udblik over havnen. I selve havnen er der i SMV'en placeret to overgange – en metro og en vej

Margretheholms Havn S/K Lynetten



Den nye klapbro placeret mod øst – der hvor der i SMV materialet er placeret en viadukt og en cykelvej.

Selve SMV'en rummer en række tiltag **som lukker Margretheholms Havn inde.**

Vanskeliggør fortsat drift af en lystbådehavn hvor ca. 80 % af bådene har master.

Her præsenteret de gener som "Planen" samt tillæg, der rummer M5 Lilla og Orange, påfører Margretheholms Havn og området.

Desuden konsekvens revideres opsummeringen fra SMV'en omkring betydning på områderne byudvikling, cykelinfrastruktur og kumulative påvirkninger.

Her skitseres vores forslag afværgemekanismer og disse er kort:

- M5 Lilla som tunnel løsning jf. de allerede eksisterende reservationer/Østlig Ringvej
- M5 Orange – etableringen af en akvædukt som introduceret ved anlægsloven for Lynetteholm
- Ændring af metrobetjeningen - ideskitse præsenteret af Mærsk
- Prospekt vedlægges fra Witteveen & Bos – eksperter på anlæg af akvædukter i hele verden
- En forskydning af Margretheholms Havn mod øst som samtidigt kan tilpasses den klimasikring, omkring København som Sund og Bælt aktuelt arbejder med

Tilhørende bilag 1,2 og 3 vedhæftes som selvstændige filer

Med venlig hilsen

Airo Bjarking
Formand
S/K Lynetten

Sejlkлубben Lynetten, Refshalevej 200, 1432 København K
CVR 81205728

Telefon 32 57 57 78 Mail formand@lynetten.dk

Transportministeriet

Att.:

Chefkonsulent Anders Petersen

Sendt på mail til trm@trm.dk og arp@trm.dk

Danish Construction Federation

Dansk Infrastrukturs hørings svar til Strategisk miljøvurdering af udviklingen af Østhavnen

Dansk Infrastruktur kvitterer for muligheden for at afgive hørings svar. Vi bakker grundlæggende op om byudviklingen i Københavns Østhavn, herunder om Lynetteholm, om metrobetjening af området med linjeføring M5 vest og om Østlig Ringvej.

Dansk Infrastruktur, der repræsenterer anlægsejendomsbranchen er en branchesammenslutning i DI Byggeri, og vi henviser i det hele til hørings svaret afgivet af DI.

Det er dog magtpåliggende for Dansk Infrastruktur, at der står meget tydeligt, at Prøvestenen er en havn af afgørende betydning for bygge- og anlægsbranchen; det er den største og vigtigste landingshavn i hovedstadsområdet for både råstoffer og byggematerialer ud over de mange øvrige varer og produkter der håndteres.

Der håndteres over tre mill. tons råstoffer årligt, og dette tal må forventes at stige i takt med, at importen af råstoffer forventes at stige de kommende år. Det er råstoffer som det kun giver mening af sejle. Eksempelvis de to betonværker på Prøvestenen får råmaterialer sejlet ind, og det bør de fortsat få.

Med den bygge- og anlægsaktivitet, der er og forventes i hovedstadsområdet, vil det være forbundet med meget store omkostninger, både i økonomi og i klimabelastning, hvis en del af disse mange råstoffer, der i dag går -både ind og ud - gennem havnen i Prøvestenen i stedet skal transporteres med lastbil over længere strækninger. Dét vil være i direkte modstrid med de initiativer, der tages for at reducere udledningerne af drivhusgasser fra transporten ifm byggeri- og anlæg, og det vil være i direkte modstrid med det opdrag, der fremgår af regeringsgrundlaget, hvor der står, at råstofindvindingen skal ske mere bæredygtigt.

Yderligere vil en omlægning af forsyningen til hovedstadsområdet til transport på lastbil fra havne længere væk på Sjælland betyde en betragteligt forøget belastning af det eksisterende vejnet, med negativ virkning for fremkommelighed og trafiksikkerhed, og det vil også øge miljøbelastningen. Også dette taler for, at så mange råstoffer som muligt sejles frem for at blive kørt på lastbil.

Det er derfor Dansk Infrastrukturs klare budskab, at indskrænkninger af havnekapaciteten på Prøvestenen bør undgås, og hvis det alligevel sker, så skal kapaciteten genskabes tæt på hovedstaden.

Det er ikke kun af hensyn til bygge- og anlægsbranchen men i lige så høj grad til byudviklingen i hovedstaden, byens borgere og bygherrerne. Hertil kommer de øvrige forhold og erhverv på havnen, som DI omtaler i sit høringssvar.

Dansk Infrastruktur uddyber gerne forholdene vedr. byggeri- og anlæg og den store direkte afhængighed af en stabil råstofforsyning. Her spiller søtransport en afgørende rolle i hovedstaden, og det bør den fortsat gøre.

Med venlig hilsen

Sign.

Torben Liborius
Underdirektør, chef for Dansk Infrastruktur
DI Byggeri

Hørings svar, SMV Lynetteholm mv.

22. januar 2023

Københavnertunnelgruppen udtrykker hermed sin opbakning til en ny Østlig Ringvej i København. Og anlægget af en Østlig Ringvej bør bestemmes ikke alene begrundes med den fremtidige byudvikling. Der er allerede rigeligt behov for vejforbindelsen i dag.

Hovedstaden har desperat brug for en trafikal bypass-operation. Det er utåleligt, at København har en ringvej, der snegler sig ind igennem Middelalderbyen bl.a. via Kongens Nytorv, som er totalt uegnet til de store trafikmængder - uanset drivmiddel. Derfor er det virkelig gode spørgsmål, hvorfor østlig ringvej ikke er bygget for længst?

Netop den østlige ringvej er også forudsætningen for forskellige fredeliggørelsesprojekter i den indre by.

Det er afgørende vigtigt, at der kommer en til-/frakørsel på Prøvestenen, da dette vil øge tilgængeligheden til ringvejen for beboere og medarbejdere i Indre By og brokvarterer – og aflaste vejene på Amager.

Københavnertunnelgruppen anbefaler samtidig, at den kommende VVM-undersøgelse analyserer en højklasset vejforbindelse med to kørespor og et nødspor, i stedet for at gentage fejlen fra Nordhavnsvej, der desværre har været underdimensioneret fra starten og givetvis også risikerer at være utilstrækkeligt i fremtiden. Vi opfordrer også til, at VVM igangsættes og prioriteres så betids, at den kan være færdig senest i 2024 og ikke først i 2025, som det bl.a. fremgår her: <https://oestligringvej.dk/nyheder-status-process-og-faktabank/status/>

Endelig er det naturligvis helt afgørende, at vejforbindelsen føres hele vejen fra Nordhavn via Lynetteholm og videre i en sænketunnel øst om Amager, så vi får en hel og ikke kun en halv østlig ringvej.

Københavnertunnelgruppen ser frem til, at den eksisterende elementfabrik fra Femern-tunnelen efterfølgende kan genbruges til at producere tunnelelementer til østlig ringvej – det er der naturligvis store økonomiske, ressource- og klimamæssige fordele ved.

Ved en bred samfundsanalyse af østlig ringvej er det afslutningsvis vigtigt, at udviklingsperspektiverne i hele Øresundsregionen medtages. Tilgængeligheden til Københavns Lufthavn og til Sverige forbedres markant, hvilket styrker integrationen i Øresundsregionen, herunder som arbejdskraftopland for både den private og offentlige sektor i Hovedstaden. Samtidig løfter den østlige ringvej trafikbetjeningen af Krydstogstterminalen i Nordhavn, herunder transitmuligheden for passagerer til lufthavnen.

Københavnertunnelgruppen har i 17 år arbejdet for østlig ringvej/havnetunnel. Foreningen www.havnetunnel.nu består af organisationer, virksomheder og enkeltmedlemmer, bl.a. DI, Dansk Erhverv, DTL, Dansk Metal, 3F og BAT-kartellet.

Med venlig hilsen
Bo Sandberg, formand, Københavnertunnelgruppen
bsa@di.dk tlf. 28503819