



NOTAT

26. maj 2021

Notat om de indkomne hørings svar vedrørende implementeringsredegørelsen til anlæg af Lynetteholm

Transportministeriet hørte den 21. april 2021 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over udkast til implementeringsredegørelsen til anlæg af Lynetteholm. Høringsfristen udløb den 2. maj 2021.

1. Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget: ARC, Biofos, HOFOR, Hovedstadens Beredskab, Københavns Politi, Metroselskabet, Miljøministeriet, NOAH-Trafik og Rådet for bæredygtig trafik, Radius, Refshaleøens Ejendomsselskab A/S, Region Hovedstaden, Sejlklubben Lynetten.

2. Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget: Danmarks Meteorologiske Institut, Dansk Erhverv, Erhvervsstyrelsen, FDM, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Rigsrevisionen.

3. Øvrige hørings svar

Transportministeriet har herudover modtaget hørings svar fra følgende høringsparter, som ikke er angivet på lovforslagets høringsliste: Bent Andersen, Hilda Goos, Initiativgruppen Bevar Margretholms Havn, Jens Bierring, Jesper Bonnesen, Sara Bonnesen.

Bemærkninger til implementeringsredegørelsen

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne hørings svar til implementeringsredegørelsen samt Transportministeriets bemærkninger hertil.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører implementeringsredegørelsen, indgår ikke i notatet. I den forbindelse bemærkes det, at hørings svar som omhandler anlægsloven og de bagvedliggende miljøvurderinger, ikke vil blive behandlet i nærværende høringsnotat.



Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvise til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.

Radius

Helt overordnet synes den fremsendte Implementeringsredegørelse ikke at omtale de meget væsentlige udfordringer, der har vist sig at være, i forbindelse med placeringen af en adgangsvej på tværs af Kraftværkshalvøen.

Der har været afholdt et par stormøder på foranledning af By & Havn og dennes rådgiver, hvor en lang række forsyningsejere har været repræsenteret. Ligesom der er afholdt bilaterale møder med de enkelte forsyningsejere. På møderne har det vist sig ganske problematisk at finde en placering af adgangsvejen, der kan betragtes som en reel mulighed. Disse udfordringer fremgår slet ikke af implementeringsredegørelsen.

At der i redegørelsen ikke er taget skyldigt hensyn til de massive udfordringer projektet giver i forhold til at opretholde forsynings-sikkerheden af el til København, men at denne udfordring synes at blive nedtonet i redegørelsen, må imidlertid ikke føre til, at etableringen og den fremtidige drift af Lynetteholm sker på bekostning af at opretholde forsyningen af el til København.

At Radius blot er én forsyningsejer af mange på Kraftværkshalvøen vidner redegørelsen slet ikke om. Den store kompleksitet og interesseafvejning, der skal foretages i forbindelse med placering af en adgangsvej på tværs af Kraftværkshalvøen, fremgår således slet ikke af det materiale, der er udarbejdet i forbindelse med anlægsloven for Lynetteholm. Der bør således ikke herske tvivl om, at hensynet til de eksisterende forsyningsarter på Kraftværkshalvøen, og de forpligtelser disse forsyningsejere hver især har til at opretholde en forsynings-sikkerhed, bør veje meget tungt i forbindelse med By & Havns overvejelser af, hvor en adgangsvej kan placeres. Hvilke hensyn By & Havn kan og skal lægge til grund i forbindelse med deres beslutning bør således fremgå eksplicit af anlægslovgivningen og det dertil hørende materiale.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at nærværende implementeringsredegørelse indeholder en uddybende anvisning på, hvordan projektet skal udmøntes i praksis, hvis anlægsloven for Lynetteholm vedtages af Folketinget.



I den forbindelse er det vigtigt at holde sig for øje, at anlægsloven ikke omfatter omlægningen af ledninger, men derimod forudsætter i lovforslagets § 12, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S i forbindelse med gennemførelsen af projektet skal tage hensyn til ledninger og så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter. Tilladelser til ledningsomlægninger meddeles i overensstemmelse med almindeligt gældende regler herfor.

Radius har endvidere visse konkrete bemærkninger til den fremsendte implementeringsredegørelse:

Selskabet oplyser, at nedenstående konkrete bemærkninger er udarbejdet inden for rammerne af den meget korte tidsfrist, der er givet for at gennemgå det betydelige materiale, samt koordinere et samlet høringssvar fra Radius.

- I redegørelsen henvises i afsnit 2.5.11 "Adgangsvej" og i afsnit 2.6.3 "Tilkørsel af jord i driftsfasen", til figur 3.1 for placering af adgangsvejen på Kraftværkshalvøen. Denne figur indgår imidlertid ikke i redegørelsen. I redegørelsens figur 3.1 vises "Beregnet ændring i strømhastighed i nordgående strøm efter etablering af Lynetteholm." Den nærmere placering af adgangsvejen fremgår endvidere ikke af andet materiale, der er udarbejdet i henhold til den fremlagte Anlægslov.

Transportministeriet bemærker, at de forkerte henvisninger er tilrettet.

- I afsnit 3.24.1 er der nævnt Amagerværket og Amager Bakke som store tekniske anlæg på Kraftværkshalvøen, dette synes imidlertid ikke at give det rigtige billede af de anlæg, der er placeret her. Det bør endvidere fremgå at Energinets og Radius' hovedtransformerstationer, som forsyner store dele af København med strøm ligeledes er placeret på Kraftværkshalvøen.

- I afsnit 3.24.2 fremgår det specifikt, at påvirkningen af infrastruktur og tekniske anlæg i forbindelse med etableringen af Lynetteholm vurderes at være lille, samt at By & Havn i samarbejde med ledningsejerne vil finde tekniske løsninger for, hvordan en flytning af ledninger kan foregå. Dette udsagn står imidlertid helt udokumenteret, og kommer helt an på, hvilken løsning der vælges for adgangsvejen, hvilke/hvor mange ledningsejere der påvirkes, hvor stor en mængde anlæg der i givet fald skal flyttes, og endelig



hvilken betydning det pågældende anlæg har for det samlede forsyningsnet. Påvirkningen kan således være ganske betydelig, og der kan ved nogle af de løsningsforslag, der har været drøftet for adgangsvejen, være en reel risiko for, om forsynings sikkerheden kan opretholdes.

Transportministeriet skal hertil bemærke som nævnt ovenfor, at det følger af lovforslagets § 12, at Udviklings selskabet By & Havn I/S i forbindelse med gennemførelsen af projektet skal tage hensyn til ledninger og så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter. Ministeriet er indforstået med, at der i såvel dette som de fleste andre af ministeriets anlægsprojekter er væsentlige ledningsinteresser at tage hensyn til. Sådanne interesser må håndteres inden for rammerne af §§ 11-13 og bemærkninger hertil. På dette punkt adskiller denne anlægslov sig ikke fra andre anlægslove.

- I afsnit 3.24.3 fremgår det, at adgangsvejen over Kraftværkshalvøen påvirker tekniske anlæg og installationer, der ejes af HOFOR og Energinet. Kan Radius dermed lægge til grund at By & Havn på baggrund af de drøftelser, der har været med ledningsejerne har valgt en løsning, hvor Radius' anlæg slet ikke berøres? Radius er på det seneste møde med By og Havn blevet mødt med en række placeringer af en adgangsvej, der alle berørte Radius' anlæg, særligt vil et af forslagene betyde at Radius vil være yderst bekymret for at kunne opfylde sine forpligtelser i henhold til Elforsyningsloven.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at vejen er foreslået lagt uden for Radius' matrikel. Vejen krydser dog stadig over Radius' kabler, der ligger langs Kraftværksvej og Vindmøllevej. Udviklings selskabet By & Havn I/S har oplyst, at selskabet er i dialog med Radius.

Hilda Goos

Hilda Goos bemærker, at Margrethelholms Havns eksistens ikke vægtes nok i redegørelsen, således bliver havnen spærret for fri udsejling. Implementeringsredegørelsen indeholder ikke de væsentlige afværgeforanstaltninger, som er omtalt i miljøkonsekvensrapporten.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det følger af Trafikstyrelsens sammenfattende redegørelse af 31. marts 2021 s. 7, at



styrelsen vurderede, at bl.a. følgende vilkår skulle indarbejdes i implementeringsredegørelsen:

”Såfremt der ikke etableres akvædukt eller anden tunnelloøsning, skal der via dialog med S/K Lynetten sikres supplerende åbningstider for klapbroen ved Margretheholm Havn inden jordkørsel kan påbegyndes.”

Det er således netop indarbejdet som en afværgeforanstaltning, jf. side 64, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal gå i dialog med Margretheholm Havn med henblik på at aftale yderligere åbningstider.

Metroselskabet

Metroselskabet anerkender, at der i implementeringsredegørelsen er taget skridt til at kunne meddele midlertidig dispensation for vilkårene om åbningstid ved behov for midlertidige skæve åbningstider i forbindelse med f.eks. metrobyggeri. Metroselskabet forstår, at implementeringsredegørelsen, som den foreligger, ikke er til hinder for at udførelsen af Lynetteholmen vil kunne tilpasses til et kommende metroprojekt, f.eks. for så vidt angår opfyldning af udvalgte arealer til brug for anlæg af metroen. På den baggrund har Metroselskabet ingen kommentarer til implementeringsredegørelsen og ser frem til det fortsatte samarbejde om at afklare grænsefladen mellem Lynetteholmen-øen og metrolinjens anlæg og drift.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at nærværende implementeringsredegørelse indeholder en uddybende anvisning på, hvordan projektet, skal udmøntes i praksis, hvis anlægsloven for Lynetteholm vedtages af Folketinget.

I forhold til projektændringer er dette reguleret i selve anlægsloven, jf. § 4. Det følger af stk. 1, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal anmelde ændringer eller udvidelser af projektet, som kan være til skade for miljøet, til Trafikstyrelsen.

Af stk. 2 fremgår det, at ændringer eller udvidelser af projektet, som kan være til skade for miljøet, kræver en tilladelse fra Trafikstyrelsen.

En ændring af projektet skal under alle omstændigheder stadigvæk være inden for rammerne af den bemyndigelse, som Folketinget giver til projektet, jf. lovforslagets § 1, hvis anlægsloven vedtages. Anlægsloven vedrører som bekendt anlæg af Lynetteholmen med tilhørende adgangsvej, modtageanlæg mv. med de



primære formål at fungere som nyttiggørelsesanlæg for overskudsjord samt bidrage til stormflodssikring af hovedstaden. Det vil ikke være muligt at behandle projektændringer uden for denne ramme. Eventuel kommende beslutning om mulige metrolinjer til Lynetteholm vil antageligt hvile på ny lovgivning og vil ikke kunne håndteres efter denne anlægslovs bestemmelser om projektændringer.

ARC

I forhold til spildevand, så forholder redegørelsen sig kun til, hvorvidt blandingszonen fra Lynetteholmen kan påvirke blandingszonerne fra andre udledere. ARC ønsker i denne forbindelse som i andre sammenhænge at gøre opmærksom på, at selve etableringen af Lynetteholmen vil påvirke strømningsforholdene i Kongedybet i en sådan grad, ARCs og evt. andre udlederes blandingszoner kan blive reducerede. Dette ønskes belyst yderligere, da det kan indebære risiko for, at der senere stilles skærpede krav til disse udledninger. Forudsat at det overhovedet er muligt rent teknisk at opfylde skærpede krav, vil det på de øvrige udledere indebære væsentlige omkostninger.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Udviklingselskabet By & Havn I/S har oplyst, at som følge af etableringen af Lynetteholm og blokeringen af Kongedybet vil der lokalt opstå ændrede strømforhold, hvilket bl.a. medfører, at strømhastigheden nedsættes i området ud for Kraftværkshalvøen og Prøvestenen. Dette medfører, at eksisterende opblandingszoner kan påvirkes negativt. Det er vurderet, at der ikke er negative påvirkninger på de aktuelle opblandingszoner, men at der er behov for overvågning af vandkvaliteten i området.

Det er derfor fastlagt i implementeringsredegørelsen, at By & Havn, efter dialog med tilsynsmyndigheden, vil fastlægge et program for overvågning af påvirkning af vandkvaliteten i anlægs- og driftsfasen, herunder for påvirkningen af blandingszoner ved Kraftværkshalvøen og Prøvestenen som følge af ændrede strømforhold.

ARC bemærker endvidere, at implementeringsredegørelsen hovedsageligt forholder sig til trafik på det offentlige vejnet, hvor påvirkningen vil være relativt lille, idet der anlægges en ny ikke-offentlig vej til jordtransporter. Trafikbelastningen fra vejen anlagt til jordtransporter synes ikke at været vurderet i forhold til nærliggende rekreative områder, boliger og erhverv, hvilket ARC opfordrer til.



Transportministeriet skal hertil bemærke, at nærværende implementeringsredegørelse indeholder en uddybende anvisning på, hvordan projektet skal udmøntes i praksis, hvis anlægsloven for Lynetteholm vedtages af Folketinget. Transportministeriet anser bemærkningen som en kommentar til de udførte miljøvurderinger. Der henvises til kapitel 23 om trafikale forhold i miljøkonsekvensrapporten fra november 2020 for så vidt angår spørgsmålet om trafikpåvirkning.

Miljøministeriet

Miljøministeriet har oplyst, at Kystdirektoratet bemærker ift. vilkår for så vidt angår uddybning af Svælget, at Kystdirektoratet gerne ser, at disse suppleres med følgende vilkår:

- Færdigmelding skal sendes til Kystdirektoratet (kdi@kyst.dk), samt til Søfartsstyrelsen (sfs@dma.dk) og Geodatastyrelsen (gst@gst.dk).
- Projektet skal udføres i overensstemmelse med det ansøgte, og det projekt, der konkret er miljøvurderet.
- Uddybningen skal foretages i vinterhalvåret.
- Uddybningen skal ske inden for de første år af projektets realisering.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at de ønskede vilkår er indarbejdet i implementeringsredegørelsen under punkt 5.2. Der henvises til side 92.

Miljøministeriet bemærker endvidere, at det skal sikres, at projektet fremover ikke medfører forringelse eller er til hinder for opnåelsen af god økologisk tilstand, hvorfor de foreslår, at implementeringsredegørelsen indeholder følgende vilkår:

”Der må ikke ske anlægsarbejder, drift af anlægget eller klapning efter 31. december 2022, før det er dokumenteret over for tilsynsmyndigheden, at nødvendige kompenserende foranstaltninger for udledning af N og P er fastsat i en bindende plan, der sikrer, at udledningen ikke vil indebære forringelse af kystvandenes økologiske tilstand eller hindre opfyldelse af miljømålet god økologisk tilstand i 2027 og senere.”

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det ønskede vilkår er indsat under pkt. 6.1. i implementeringsredegørelsen. Der henvises til side 96.

Region Hovedstaden



Regionen bemærker, at det af implementeringsredegørelsens afsnit 6.1.1 bilag A: Kravværdier for forurening i jord modtaget på nyttiggørelsesanlæg fremgår, at der ikke er ændret på, hvor kraftig mobil forurening, der må modtages på nyttiggørelsesanlægget.

Der er således en kravværdi på klorerede opløsningsmidler på 5 mg/kg TS, som efter regionens vurdering vil kunne udgøre en indeluftrisiko, hvis der bygges boliger over forureningen, på grund af afdampning. Endvidere er der tilladt op til 300 mg/kg TS kulbrinter i fraktionen fra C6-C35. Dvs. at der kan tillades at modtage en mobil benzinforurening i fraktionen C6-C10 på op til 300 mg/kg TS.

En sådan benzinforurening vil ligeledes efter regionens vurdering kunne udgøre en indeluftrisiko i kommende boliger.

Det er regionens vurdering, at de fastsatte modtagekriterier for forureningsstoffer medfører, 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, er der tale om en ændret anvendelse af arealet omfattet af proceduren efter jordforureningslovens § 8. Regionens er i den forbindelse høringspart og skal sikre, at regionen ikke får en offentlig indsats over for f.eks. indeluften efter at byggeri er opført.

Det er herefter regionens vurdering, at lovforslaget ikke er udgiftsneutralt i forhold til den administrative sagsbehandling, som regionen vil skulle foretage i forbindelse med fremtidige § 8-sager på forureningskortlagte arealer på Lynetteholm.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet noterer sig Regionens kommentar vedrørende fremtidig byudvikling, men skal bemærke, at nærværende implementeringsredegørelse omhandler anlægget af halvøen Lynetteholm og indgår i forslag til lov om anlæg af Lynetteholm, som behandles af Folketinget. Det omtalte lovforslag indeholder ikke hjemmel til at foretage byudvikling på Lynetteholm.

Det skal dog for en god ordens skyld bemærkes, at i implementeringsredegørelsen har Miljøstyrelsen fastsat vilkår om, at minimum de øverste to meter af opfyldningen skal udgøres af rene materialer, så området ikke efterfølgende vil være til hinder for en evt. byudvikling til bolig- eller rekreative formål. Hvis det besluttes at der skal opføres boliger på de opfyldte areal, vil det –



ifølge Udviklingselskabet By & Havn I/S – være sammenligneligt med andre opfyldte arealer i København, hvor der efterfølgende bygges boliger som f.eks. i Nordhavn, Christianshavn, på Islands Brygge eller i Sydhavn.

Regionen bemærker endvidere, at i henhold til miljøkonsekvensrapporten vurderes etablering af adgangsvejen ikke at påvirke regionens planlagte offentlige indsats over for overfladevand, idet der forventes at være taget stilling til dette med de vilkår, som vil blive stillet i en § 8-tilladelse til anlægsarbejdet. Regionen har tidligere i den forbindelse bemærket, at anlægsloven sætter jordforureningslovens § 8 ud af kraft, hvorfor det er uklart for regionen, hvordan problemstillingen påtænkes håndteret.

Om jordforurening vedr. kortlagte arealer, bl.a. adgangsvejen, der etableres i anlægsfasen, og hvor jordforureningslovens § 8 er fraveget i anlægslovens § 5, fremgår det af implementeringsredegørelsens afsnit 1.4 om vilkår i implementeringsredegørelsen, at der i redegørelsen ikke fastsættes vilkår, som By & Havn eller dennes entreprenør skal overholde i anlægsprojektet.

Om påvirkninger i anlægsfasen fremgår det af implementeringsredegørelsen, at ”det i det omfang, eksisterende større forureninger i jorden måtte blive fjernet i forbindelse med anlægsarbejder, vil dette overordnet have en positiv effekt på miljøet lokalt, hvor jorden fjernes. Fjernelse af mindre/ikke kraftige forureninger vil imidlertid ikke have nogen mærkbar effekt på miljøet i anlægsområdet, da den opgravede jord vil indgå som opfyldningsmateriale i Lynetteholm.

Hvis der i forbindelse med etableringen af adgangsvejen findes forurennet jord, vil det blive håndteret efter Københavns Kommunes retningslinjer. Det betyder, at det køres til KMC Nordhavnsdepotets mellemlager, for senere at blive ført tilbage i Lynetteholm, når Fase 1 åbner for modtagelse af jord, jf. implementeringsredegørelsens afsnit 3.9.2. Region Hovedstaden bemærker i den forbindelse, at en stor del af de arealer, hvor adgangsvejen etableres, er kortlagt som forurennet, eller regionen har igangværende sagsbehandling.

Af implementeringsredegørelsens afsnit 3.25, skema over afværgeforanstaltninger og overvågning, fremgår det, at inden By & Havn igangsætter anlægsarbejder, vil der efter gældende lovgivning vedr. jordhåndtering blive gennemført forureningsundersøgelser, så omfang og art af forureninger på de relevante arealer er afdækket.



Derudover skal der inden anlægsstart udarbejdes en jordhåndteringsplan, herunder plan for klassificering af jord til opgravning/håndtering.

På baggrund af ovennævnte afsnit i implementeringsredegørelsen lægger Region Hovedstaden til grund som det allerede fremgår af regionens høringssvar af 10. februar 2021, at det påhviler By & Havn at foretage fornødne undersøgelser og evt. afværge af forureningskortlagte arealer, som endnu ikke er undersøgt for mulige forureninger, før arealerne i givet fald bebygges. Det gælder bl.a. for så vidt angår anlæggelse af vejanlæg henover Prøvestenen, hvor regionen på nuværende tidspunkt ikke har udført undersøgelser, og hvor anlæggelse af en stor ny vej vil forhindre/fordyre regionens eventuelle senere indsats over for overfladevand. Regionen forudsætter fortsat, at eventuelle udgifter forbundet hermed, som ikke dækkes af projektet, finansieres af den kompetente myndighed, i dette tilfælde Transportministeriet.

Transportministeriet kan bekræfte Region Hovedstaden i, at omkostningerne vil skulle dækkes af projektet.

Regionen forudsætter endelig, at der i øvrigt ikke vil blive efterladt restforureninger/forureninger, som vil have skadelig virkning på grundvand, overfladevand, internationale naturbeskyttelsesområder eller på mennesker på et areal med følsom arealanvendelse, jf. jordforureningslovens § 6.

Transportministeriet kan bekræfte Region Hovedstaden.

Regionen noterer sig, at Region Hovedstaden i henhold til lovforslaget og implementeringsredegørelsen ikke er høringsberettiget i forhold til den offentlige indsats, som regionen ellers ville være i en sædvanlig § 8-situation. Regionen stiller gerne sit eksisterende vidensgrundlag om jordforureningsforholdene til rådighed for ministeriet.

Transportministeriet kvitterer for, at regionen gerne stiller eksisterende vidensgrundlag om jordforureningsforholdene til rådighed.

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (RE)

RE konstaterer, at Lynetteholm i såvel anlægs- som driftsfase vil generere en betydelig mertrafik, både på Refshalevej og på den fo-



reslåede nye vejforbindelse over Margretheholms Havn. Her savner RE foranstaltninger i implementeringsredegørelsen, der kan mindske konsekvenserne heraf.

RE foreslår, at der som del af projektet etableres forbedrede forhold for de bløde trafikanter på Refshalevej (som minimum fra krydset med Forlandet og frem til busvendepladsen på Refshaleøen), ligesom RE foreslår, at der lægges støjdæmpende asfalt på såvel Refshalevej (som minimum fra krydset mellem Refshalevej og Forlandet og frem til jordmodtageanlægget) som på den nye adgangsvej (fra og med dæmningen over Margretheholms Havn og frem til jordmodtageanlægget).

Det vil i denne sammenhæng være afgørende for RE, at den samlede vejkapacitet på Refshalevej ikke nedbringes, ligesom RE opfordrer til, at forbedrede forhold for bløde trafikanter på Refshalevej samtænkes med en eventuel fremtidig etablering af en cykel- og gangforbindelse til Refshaleøens vestlige kant som led i udviklingen af det regionale net af supercykelstier. Vi bemærker her, at Københavns Kommune i forbindelse med overførselssagen for 2021 afsatte midler til en forundersøgelse af en cykel- og gangforbindelse over havnen til Refshaleøen. Dette understreger i RE's øjne blot behovet for samtænkning af initiativerne for de bløde trafikanter.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det ikke er en del af implementeringsredegørelsen, da det i forbindelse med miljøvurderingerne blev vurderet, at påvirkningerne i området ikke var så væsentlige, at der var behov for afværgeforanstaltninger.

Det bemærkes herudover, at der er tale om kommunale veje, hvorfor det også er kommunens ansvar som vejmyndighed at holde sine veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver.

RE bemærker herudover, at etableringen af Lynetteholmen som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten vil resultere i en række anlægsmæssige møder med Refshaleøen, herunder hvor en ny ankomstvej uden på RE's dokport. Endvidere vil den bagvedliggende aktive byggedok påvirke RE's ejendom direkte og medføre, at byggedokken ikke længere kan anvendes til dokaktiviteter, som tilfældet er i dag.

Der har været adgang til dokken (den oprindelige matr.nr. 553 CK) siden etableringen, og selv efter matrikuleringen af matr.nr. 550 CK i 1962 har der været adgang gennem dokporten. RE's ret til at anvende dokporten har dannet baggrund for, at RE i flere år har



udlejet byggedokken til en række forskellige aktiviteter, som f.eks. bygning af tunnelelementer, betonfundamenter til Urban Riggers mv. Disse aktiviteter vil ikke kunne fortsætte med den påtænkte løsning.

RE skal her understrege, at der endnu ikke foreligger afklaring på en række spørgsmål i den forbindelse. Det gælder dels økonomisk kompensation for tabt indtægt fra udlejning af dokken, som der skal indgås en særskilt aftale om.

Men det gælder også en fysisk løsning, der sikrer, at det nuværende niveau af vandkvalitet i dokken som minimum kan fastholdes, ligesom den nuværende rørføring skal sikres. Det er afgørende for RE, at der er fundet en løsning på disse problemstillinger, inden projektet vedtages endeligt.

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, vil der ved opfyldningens kant skabes et betydeligt kotespring, som også vil gælde den nye ankomstvej.

Det er afgørende for RE, at der sikres et naturligt og velfungerende møde mellem Refshaleøen og Lynetteholm, både hvad angår selve opfyldet og den nye ankomstvej. Det bør fremgå, at ansvaret for denne terrænbearbejdning påhviler Lynetteholm-projektet, ligesom selve terrænbearbejdningen bør finde sted på Lynetteholm.

I den forbindelse er det som tidligere fremført 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, som 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.

Det fremgår ikke af implementeringsredegørelsen, hvordan håndteringen af regnvand skal finde sted, hverken hvad angår selve Lynetteholms tilkobling til Refshaleøen eller den nye adgangsvej. Her bør det understreges, at regnvandshåndtering fra begge skal ske via Lynetteholm-projektets egne ledninger og ikke via RE's arealer og ledninger.



Transportministeriet vurderer, at samme bemærkninger fremkom til høringen over lovforslaget. Transportministeriet kan derfor henvise til, at ministeriet i sit høringsnotat skrev følgende på side 46:

” Transportministeriet skal hertil bemærke, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S har oplyst, at By & Havn er i dialog med RE om evt. fastsættelse af økonomisk kompensation for blokering af B&W dokken med den nye adgangsvej.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S har endvidere oplyst, at de vil sikre, at den nuværende vandkvalitet i dokken vil blive opretholdt ved at etablere et rør i dæmningen, som kan sørge for den nødvendige vandudskiftning i dokken.

Endelig bekræfter Udviklingsselskabet By & Havn I/S, at By & Havn vil sørge for at opretholde den nuværende rørføring og funktionalitet af kloakrør til afledning af overfladevand som eksisterende. Udgifterne afholdes af By & Havn.”

Biofos

BIOFOS havde set frem til, at implementeringsredegørelsen - ud over anvisningerne på varetagelsen af miljø- og naturhensyn – også indeholdt nærmere anvisninger på udmøntningen af de øvrige bestemmelser i anlægsloven. Konkret havde vi gerne set uddybende anvisninger på, hvordan uenigheder mellem bygherre og ledningsejere skal håndteres samt anvisninger på, hvem der betaler for midlertidige løsninger, hvis By & Havn vurderer at sådanne er nødvendige.

Som BIOFOS påpegede i vores hørings svar vedr. forslag til anlægslov, er BIOFOS som ledningsejer udfordret af, at flere naboprojekter og deres endelige udformning og placering kan indvirke på BIOFOS' anlæg. BIOFOS ønsker ikke at gennemføre ledningsomlægninger, der står i fare for at skulle lægges om flere gange, efterhånden som der tages beslutning om placering af metro, Østlig Ringvej, renseanlæggets fremtidige placering, mv.

Allerede på nuværende tidspunkt erfarer vi, at vores behov for langsigtede løsninger ikke harmonerer med By & Havns tidsplaner. Vi imødeser derfor et ønske fra By & Havn om at gennemføre midlertidige tiltag, som kan sikre fremdriften i anlæggelsen af Lynetteholm, mens vi afventer de gode og varige løsninger på ledningerne.



BIOFOS forventer, at By & Havn betaler for eventuelle midlertidige tiltag, og dette bør beskrives i implementeringsvejledningen.

Fører de forskellige tidsplaner til en uenighed med By & Havn om tilrettelæggelsen af arbejderne, er vi ifølge § 12 i forslag til lov om anlæg henvist til transportministeren, der kan træffe afgørelse om bestemte arbejders udførelse. Det virker ikke hensigtsmæssigt, at ministeren er første instans. Endvidere er det svært at se, hvem der vil varetage BIOFOS' interesser i den proces. Det kan også med fordel beskrives i implementeringsredegørelsen.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at nærværende implementeringsredegørelse indeholder en uddybende anvisning på, hvordan projektet, skal udmøntes i praksis, hvis anlægsloven for Lynetteholm vedtages af Folketinget.

I den forbindelse er det vigtigt at holde sig for øje, at anlægsloven ikke omfatter omlægningen af ledninger, men derimod forudsætter i lovforslagets § 12, at Udviklingselskabet By & Havn I/S i forbindelse med gennemførelsen af projektet skal tage hensyn til ledninger og så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter. Ministeriet er indforstået med, at der i såvel dette som de fleste andre af ministeriets anlægsprojekter er væsentlige ledningsinteresser at tage hensyn til. Sådanne interesser må håndteres inden for rammerne af §§ 11-13 og bemærkninger hertil. På dette punkt adskiller denne anlægslov sig ikke fra andre anlægslove.

Bent Andersen

I udkastet til implementeringsredegørelse for Lynetteholm-projektet står der under punkt 2.2.2 om etablering af Lynetteholm, at By & Havn forventer, at de årlige jordmængder, som er til rådighed for Lynetteholms opfyldning, svarer til de mængder, der er registreret hos KMC Nordhavn og hos By & Havns modtagelses anlæg for ren jord. På de to jordmodtagelses anlæg er der i perioden 2013 – 2018 registreret en gennemsnitlig tilførsel af ren og lettere forurenet jord på 2,6 mio. ton/år, varierende mellem 1,7 mio. ton/år og 3,2 mio. ton/år.

Bent Andersen bemærker, at vedkommende forgæves i forbindelse med VVM-høringen har efterlyst en lidt mere kvalificeret jordanalyse. Problemstillingen er helt forbigået i Trafikstyrelsens sammenfattende redegørelse for miljøkonsekvensrapport for etablering af



Lynetteholm samt temarapport for uddybning af sejlrende og klappning fra 31. marts 2021.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at nærværende implementeringsredegørelse indeholder en uddybende anvisning på, hvordan projektet, skal udmøntes i praksis, hvis anlægsloven for Lynetteholm vedtages af Folketinget.

De ønskede analyser er ikke en del af implementeringsredegørelsen, og der må derfor henvises til beskrivelserne i de udførte miljøvurderinger.

Sejlklubben Lynetten

Sejlklubben bemærker, at der under punkterne 3.1 og 3.2 modsat miljøkonsekvensrapporten kun er omtalt moderate påvirkninger for Margretheholm Havn og Sejlklubben Lynetten, hvor miljøkonsekvensrapporten konkluderer, at der vil være væsentlige påvirkninger ved anlæggelse af en oplukkelig bro.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at pkt. 3.1 omhandler påvirkninger under anlægsfasen. Sejlads til/fra Margretheholm Havn under denne fase vurderes til moderat påvirkning, jf. miljøkonsekvensrapportens s. 665.

Punkt 3.2. omhandler påvirkninger under driftsfasen. Det bemærkes, at der i andet afsnit står, at det efter Udviklingselskabet By & Havn I/S' vurdering udgør en væsentlig påvirkning for sejlads til og fra Margretheholm Havn, når det ikke er muligt at sejle ind og ud af havnen på hverdage fra 7-16.

Ministeriet er enig i, at det ikke er retvisende, når det senere under samme punkt er opregnet, at påvirkningen er moderat. Dette er tilrettet.

Sejlklubben bemærker endvidere, at det ikke er omtalt, at anlægget af broen vil medføre en lukning af havnen i sommeren 2022.

Implementeringsredegørelsen indeholder endvidere ikke afværgeforanstaltninger, som foreslået af Sejlklubben Lynetten. Det drejer sig om gener med støv og støj. Etablering af læhegn (støv) og afskærmning (støj) ved Refshalevej nævnes ikke som afværgeforanstaltning.

Der er ikke i implementeringsredegørelsen nævnt noget om sikkerheden omkring broen, herunder anlæg af ventepladser og pontoner



til anduvning ved ind- og udsejling, der er afgørende for sikkerheden, når broen er lukket.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at de foreslåede afværgeforanstaltninger ikke indgår i implementeringsredegørelsen, da det i forbindelse med miljøvurderingerne ikke er vurderet at være nødvendigt.

By & Havn vil i samarbejde med Søfartsstyrelsen og S/K Lynetten vurdere behovet for tiltag til forbedring af sikkerheden i forbindelse med etableringen af dæmning og klapbro.

Sejlklubben bemærker herudover, at en bro skaber problemer for mere end 85 procent af de både, der er i havnen. En løsning med en sommerhavn for de af medlemmerne, der ofte sejler længere ture eller planlægger ture, og hvor en bro foreslået med åbningstider mellem 16-07 medfører en væsentlig ulempe. Sejlads planlægges ikke efter åbningstider på en bro, men efter vind og vejrforhold.

Der stilles spørgsmål ved, hvordan det kan være en afværgeforanstaltning, at der skal være en dialog om supplerende åbningstider.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det indgår som et vilkår i implementeringsredegørelsen, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S forpligtes til gå i dialog med Sejlklubben Lynetten om supplerende åbningstid for klapbroen inden for almindelig arbejdstid. Hensigten er, at der via dialogen findes den rette balance, som på den ene side imødekommer ønsket om yderligere åbningstider, men som på den anden side ikke medfører utilsigtede negative konsekvenser for jordleverancen.

Hovedstadens Beredskab

Det bemærkes, at dæmningernes etablering ikke fritager Hovedstadens Beredskab fra at skulle kunne foretage f.eks. redning, søværts brandslukning eller forureningsbekæmpelse i området inden for den enkelte dæmnings område. Det vil derfor være en nødvendighed, at der sikres en umiddelbar mulighed for, at beredskabet med sejlede enheder vil kunne opnå fri og uhindret passage døgnet rundt, såfremt behovet opstår.

Det fremgår endvidere, at det indtil vejen til modtageanlægget er anlagt, vil være nødvendigt at benytte eksisterende veje i området.



Det ses ikke, at der er udarbejdet en analyse af betydningen af denne forventeligt øgede vejbelastning i relation til beredskabets adgangsforhold til dele af lokalområdet, ulykkesfrekvens mv. som følge af den øgede trafikbelastning, ligesom betydningen for beredskabets uhindrede adgang til Refshaleøen bør beskrives nærmere.

Det fremgår ikke tydeligt af beskrivelser af ”Anlægsvejen”, hvordan den indrettes i relation til at forebygge uhelds opståen eller sikring af beredskabets uhindrede adgang til vejen og ad vejen, hvor beredskabet skal kunne varetage sine opgaver.

I forhold til implementeringsredegørelsens punkt 3.19 om trafik savner Hovedstadens Beredskab en mere detaljeret oversigt over transporter og deres belastning af vejnettet hen over døgnet og over de år, som projektet varer. Allerede med den nuværende trafikbelastning kan det konstateres, at der kan være tidspunkter på døgnet, hvor udrykninger fra stationen på Christianshavn – til dele af stationens dækningsområde – vanskeliggøres af trafikbelastningen. En forværring af disse forhold kan give anledning til en vis bekymring fra beredskabets side.

Samlet set savner Hovedstadens Beredskab, at forhold med betydning for beredskabet er behandlet og beskrevet i implementeringsredegørelsen.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet er enig med Hovedstadens Beredskab i, at anlægget af dæmningerne ikke skal være til hinder for beredskabets adgang.

Transportministeriet bemærker for fuldstændighedens skyld, at Hovedstaden Beredskab ikke er fremkommet med bemærkninger i forbindelse med høringen over anlægsloven. Endvidere har Udviklingsselskabet By & Havn I/S oplyst, at der ikke er modtaget noget høringssvar i forbindelse med den offentlige høring over miljøgrundlaget.

Det er aftalt, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S vil gå i dialog med Hovedstadens Beredskab om de rejste forhold, således at Lynetteholmens anlæg og drift er forenelig med relevante krav til beredskab.