

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Benedikte Fredslund Groth (bfg@kfst.dk)
Titel: SV: Høring over implementeringsredegørelse til anlæg af Lynetteholm
E-mailtitel: SV: Høring over implementeringsredegørelse til anlæg af Lynetteholm (Id nr.: 767332)
Sendt: 26-04-2021 19:13

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har den 21. april 2021 modtaget Transportministeriets høring over implementeringsredegørelse til anlæg af Lynetteholm.

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

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

Med venlig hilsen

Benedikte Fredslund Groth

Stud.polit/Student assistant

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen/

Danish Competition and Consumer Authority

Direkte +45 41 71 50 33

E-mail bfg@kfst.dk

Følg os: [LinkedIn](#), [Twitter](#), [Facebook](#)



Vi arbejder for velfungerende markeder.

Se vores privatlivspolitik på kfst.dk

Fra: trm@trm.dk <trm@trm.dk>

Sendt: 21. april 2021 07:25

Til: Advokatsamfundet <samfund@advokatsamfundet.dk>; arc@a-r-c.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; HBR@HBR.dk; brs@brs.dk; Dan Fredskov <dfr@biofos.dk>; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; 'ctr@ctr.dk' <ctr@ctr.dk>; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; epost <epost@dm.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; Dansk Arbejdsgiverforening <da@da.dk>; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; de@danskeenergi.dk; Dansk Erhverv (høring) <hoeringssager@danskerhverv.dk>; 'info@danskerhvervsfremme.dk' <info@danskerhvervsfremme.dk>; dffr@roning.dk; di@di.dk; Regitze Pahl <RPR@danskeenergi.dk>; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; dof@dof.dk; ds@sejlsport.dk; Danmarks Sportsfiskerforbund -post <post@sportsfiskerforbundet.dk>; Dansk Transport og Logistik (DTL) <dtl@dtl.eu>; danva@danva.dk; dvl@dvl.dk; Dansk Vejforening <dv@dv.dk>; Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; Det Økologiske Råd og Selskab <info@ecocouncil.dk>; di@di.dk; Domstolsstyrelsen <post@domstolsstyrelsen.dk>; dragoer@dragoer.dk; info@energinet.dk; Erhvervsstyrelsen <erst@erst.dk>; Mail (FST) <mail@fiskeristyrelsen.dk>; Forbrugerrådet <hoeringer@fbr.dk>; Forenede Danske Motorejere <fdm@fdm.dk>; 'info@flidhavne.dk' <info@flidhavne.dk>; Friluftsrådet <fr@friluftsradet.dk>; GST - Geodatastyrelsens hovedpostkasse <GST@gst.dk>; Gentoft <gentoft@gentoft.dk>; Trafik-jernbane@hk.dk; hofer@hofer.dk; Håndværksrådet <engberg@hvr.dk>; Kommissarius Ørne <komo@komo.dk>; Kommunernes Landsforening <KL@KL.DK>; 1 - KFST Officiel hovedpostkasse <kfst@kfst.dk>; SLKS hovedpostkasse <post@slks.dk>; okf@okf.kk.dk; museum@kff.kk.dk; Landbrug & Fødevarer <hoering@lf.dk>; m@m.dk; Movia <movia@moviatrafik.dk>; fly@seaplanes.dk; novafos@novafos.dk; Københavns Politi <kbh@politi.dk>; memaj@radiusnet.dk; mail@refshaleoen.dk; Region Hovedstaden <regionh@regionh.dk>; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; info@rigsrevisionen.dk; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; Airo Bjarking <formand@lynetten.dk>; kommunen@taarnby.dk

Emne: Høring over implementeringsredegørelse til anlæg af Lynetteholm (Id nr.: 767332)

Til rette vedkommende

Se vedlagt Transportministeriets høring af dags dato.

Med venlig hilsen

Anders Petersen
Specialkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Lovkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995

arp@trm.dk

www.trm.dk

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

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: 19kontor@rigsrevisionen.dk (19kontor@rigsrevisionen.dk)
Titel: SV: Høring over implementeringsredegørelse til anlæg af Lynetteholm
E-mailtitel: SV: Høring over implementeringsredegørelse til anlæg af Lynetteholm (Id nr.: 767332)
Sendt: 27-04-2021 08:59

Transportministeriet har den 21. april 2021 sendt implementeringsredegørelse til anlæg af Lynetteholm i høring.

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

Vi har gennemgået redegørelsen 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

Fra: trm@trm.dk <trm@trm.dk>

Sendt: 21. april 2021 07:25

Til: samfund@advokatsamfundet.dk; arc@a-r-c.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; HBR@HBR.dk; brs@brs.dk; Dan Fredskov <dfr@biofos.dk>; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; 'ctr@ctr.dk' <ctr@ctr.dk>; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; Danmarks Meteorologiske Institut <epost@DMI.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; Dansk Arbejdsgiverforening <da@da.dk>; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; de@danskeenergi.dk; Dansk Erhverv <hoeringssager@danskerhverv.dk>; 'info@danskerhvervsfremme.dk' <info@danskerhvervsfremme.dk>; dffr@roning.dk; di@di.dk; Regitze Prahl <RPR@danskeenergi.dk>; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; dof@dof.dk; ds@sejlsport.dk; post@sportsfiskerforbundet.dk; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; danva@danva.dk; dvl@dvl.dk; Dansk Vejforening <dv@dv.dk>; Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; info@ecocouncil.dk; di@di.dk; Domstolsstyrelsen <post@domstolsstyrelsen.dk>; dragoer@dragoer.dk; info@energinet.dk; Erhvervsstyrelsen <erst@erst.dk>; mail@fiskeristyrelsen.dk; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Forenede Danske Motorejere <fdm@fdm.dk>; 'info@flidhavne.dk' <info@flidhavne.dk>; Friluftsrådet <fr@friluftsradet.dk>; GST - Geodatastyrelsens hovedpostkasse <GST@gst.dk>; Gentofte <gentofte@gentofte.dk>; Trafik-jernbane@hk.dk; hofer@hofer.dk; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; Kommissarius Øerne <komoe@komoe.dk>; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; kfst <kfst@kfst.dk>; 'post@slks.dk' <post@slks.dk>; okf@okf.kk.dk; museum@kff.kk.dk; hoering@lf.dk; m@m.dk; Movia <movia@moviatrafik.dk>; fly@seaplanes.dk; novafos@novafos.dk; kbh politi <kbh@politi.dk>; memaj@radiusnet.dk; mail@refshaleoen.dk; Region Hovedstaden <regionh@regionh.dk>; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; Rigsrevisionen <info@rigsrevisionen.dk>; Kjeld Allan Larsen

<kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; Airo Bjarking
<formand@lynetten.dk>; kommunen@taarnby.dk

Emne: Høring over implementeringsredegørelse til anlæg af Lynetteholm (Id nr.: 767332)

Til rette vedkommende

Se vedlagt Transportministeriets høring af dags dato.

Med venlig hilsen

Anders Petersen
Specialkonsulent

Transportministeriet
Ministry of Transport
Lovkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995

arp@trm.dk

www.trm.dk

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



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

København den 27. april 2021

Til
Københavns Borgerrepræsentation
Folketingets partier

Hvor skal jorden til etablering af Lynetteholm komme fra?

Opsummering: Fremskaffelse af 80 mio. tons jord til etablering af Lynetteholm vil efter vores analyse kræve en trafikpolitik, der sætter vejanlæg, tunnelanlæg og parkeringskældre i centrum i stedet for bæredygtig trafik og københavnernes miljø og trivsel. Det vil f.eks. være helt i modstrid med "Socialdemokratiets vision for omstilling af trafikken og transporten til gavn for miljø og mennesker i København". Bygning af p-kældre er tillige så dyre, at prisen for byggerier vil blive væsentligt fordyret og derved være i modstrid med ønsker om billigere boliger. Hvis man for at forstå omfanget af behovet for jord til etablering af Lynetteholm tager udgangspunkt i parkeringsanlæg på Posthusgrunden så skal der til etablering af Lynetteholm skaffes jord svarende til 196 store underjordiske parkeringsanlæg til 1520 biler. I alt ca. 297.000 biler.

En central begrundelse for bygning af Lynetteholm er at skaffe såkaldt "overskudsjord" væk. Der er i det omfattende materiale om Lynetteholm ingen forslag om at reducere jordmængden og f.eks. bruge den til hurtig etablering af en effektiv stormflodssikring af København - både fra syd og nord. Kun denne argumentation:

Jordmodtagelse. Der findes ikke kendte alternativer i Københavns omegn, som kan modtage overskudsjord i større målestok. Overskudsjord fra byggepladser skal transporteres over større afstande.

Kilde: By & Havn.

By & Havn skal som nævnt bruge 80 mio. tons jord. De forventer 56 mio. tons fra KBH. og FRB og 24. mio. tons fra omegnskommuner. Som det senere vil fremgå kan der ikke forventes så meget fra FRB. Og det er også tvivlsomt hvad der kan komme fra omegnskommunerne, idet tendensen er, at bruge jorden lokalt. Som eksempel kan nævnes, at jord fra etablering af Hovedstadens Letbane skal bruges til etablering af naturområdet Hyldager Bakker i Albertslund kommune. Se mere her og senere:

<https://hyldager.albertslund.dk/hyldager-bakker/hbjord-modtagelse-af-jord-til-hyldager-bakker/>

Det er nok derfor især jord fra København det drejer sig om. Det afgørende spørgsmål er om ikke jord til Lynetteholm primært forventes at komme fra p-kældre til biler, en havnetunnel og metro til Lynetteholm. Af de 80 mio. tons vil ca. 6 mio. ton – ifølge et foreløbigt estimat - komme fra metro til Lynetteholm og fra en havnetunnel, altså fra projektet selv.

Alle projekter som ikke er ønskværdige ud fra en miljø- og klima-mæssig betragtning. En havnetunnel vil således være en trafikgenerator uden sidestykke. Der er i forvejen rigeligt med biler i København.

Hvis en havnetunnel ikke bygges og Københavns kommune fremover satser på færre biler, letbaner på overfladen - i stedet for mere metro - vil der ikke komme så store mængder overskudsjord.

Her er oplysning om hvorfra jord til opfyldning er kommet de seneste 10 år, hvor bygge- og anlægsaktiviteten har været meget stor:

Størstedelen af overskudsjorden, ca. 70 pct., er kommet fra byggepladser i Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Den resterende del af jorden har oprindelse fra byggepladser uden for Københavns og Frederiksberg Kommune, jf. tabel nedenfor.

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

Kilde: <https://www.ft.dk/samling/20201/almdel/tru/spm/50/svar/1714659/2282742.pdf>

By & Havn regner med tilsvarende fordeling af leverancer til etablering af Lynetteholm.

Vi har rettet henvendelse til Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune, samt nogle forstadskommuner for at få at vide om og i bekræftende fald hvor meget jord de forventer at levere til Lynetteholmprojektet.

Vedrørende Frederiksberg kommune:

Det er ikke oplyst - hverken fra By & Havn eller Transportministeriet - hvor stor del af de nævnte 56 mio. tons jord, der forventes at komme fra Frederiksberg kommune.

Hele forespørgslen til Frederiksberg kommune vedr. fremtidig levering af jord kan sammen med svaret ses i bilag 1. og her: <https://noah.dk/sites/default/files/inline-files/Svar%20fra%20Frederiksberg%20kommune%20vedr%C3%B8rende%20evt.%20jord%20til%20Lynetteholm.pdf>

”Hvilke projekter/type projekter i Frederiksberg Kommune forventes fremover at bidrage med jord til By & Havn og i hvilke procentdele og mængder?”

”Frederiksberg Kommune har kendskab til følgende projekter der omfatter jordhåndtering:

- 1) Etablering af Ny Søndervang Plejecenter på Nylandsvej (2021-2023),
- 2) Etablering af P-kælder på pladsen bag rådhuset (2021-2024),

- 3) Opførelse af Kultur- og Musikskole med P-kælder på Konservatoriegrunden på Rosenørns Alle (2021-2023),
- 4) Etablering af idrætshal og studieboliger på Rolighedsvej/Bülowsvej (2021- 2025),
- 5) Udvikling af Hospitalsgrunden, herunder etablering af p-kælder på Nordre Fasanvej (2025-).

Der er ikke på nuværende tidspunkt kendskab til andre større bygge- og anlægsprojekter, som vil kunne bidrage med jord til Lynetteholmen, hverken kommunale eller private. Jordmængderne, der vil skulle håndteres på ovennævnte projekter er ikke kendte."

Det er tydeligt, at Frederiksberg kommune, som udbygget kommune, forventer en langt mindre aktiv byggeperiode i de kommende årtier sammenlignet med det seneste årti. Hvorvidt alle de nævnte projekter realiseres er end ikke endeligt besluttet. En del af projekterne omhandler byggerier af plejecentre og studieboliger, hvor krav om parkeringspladser, som det fremgår af skemaet nedenfor er beskedne.

Kollegie-, studie- og Ungdomsboliger (under 600 etagemeter)	1 pr. 200 m ²
Kollegie-, studie- og ungdomsboliger (600 – 2000 etagemeter)	1 pr. 350 m ²
Kollegie-, studie- og Ungdomsboliger (over 2000 etagemeter)	1 pr. 500 m ²
Ældre- og plejeboliger	1 pr. 400 m ² *

Kilde: Forslag til Frederiksberg Kommuneplan 2021

Der er en tilmed en aktuel sag på Frederiksberg, der tydeliggør, at holdningen til bygning af p-anlæg er under ændring. Det drejer sig om byggeri på Værnedamsvej på grunden, hvor den Franske Skole har ligget. Der blev først fremsat et lokalplanforslag med massivt byggeri og en p-kælder til 40 biler. Planen blev voldsomt kritiseret - bl.a. på grund af p-anlægget. Planen er nu ændret så der kun kræves 24 p-kælderpladser. S, R, EL og SF stemte stadig mod forslaget. Her Klip fra Frederiksberg Bladet den 14. april 2021. Hvordan holdningen til anlæg af p-anlæg i Frederiksberg kommune efter kommunevalget i november er naturligvis uvis.

Nej tak til p-kælder

S, R, EL og SF stemte imod forslaget. For De Radikale var det udsigten til en parkeringskælder i gården, der gjorde udslaget.

- Vi synes ikke, at man gør, hvad man kan for at begrænse antallet af biler i området. Vi kom med et forslag om en delebilsløsning, som kunne være en del af lokalplanen

med faste pladser til delebiler, men det var der ikke politisk vilje til. Men vi anerkender, at projektet er blevet væsentligt forbedret, siden planen blev sendt i høring, siger rådmand Lone Loklindt (R).

Københavns kommune

B & Havn forventer som nævnt, at hovedparten af de 80 mio. tons jord til Lynetteholm skal komme fra byggepladser i Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Som omtalt ovenfor tyder det ikke på store leveringer fra Frederiksberg kommune.

”Fremadrettet er der grund til at antage, at der vil komme tilsvarende jordtilførsel til Lynetteholm (i absolutte mængder) fra tilsvarende projekter i København. Det drejer sig bl.a. om overskudsjord fra anlæggelse af en ny metro til betjening af Lynetteholm samt overskudsjord fra anlæg af Østlig Ringvej. ”

Kilde: <https://www.ft.dk/samling/20201/almindel/tru/spm/50/svar/1714659/2282742.pdf>

Vi har spurgt Københavns Kommune om fremtidige leveringer af jord. Se spørgsmål og svar i bilag 2 . Og her: <https://noah.dk/sites/default/files/inline-files/Svar%20fra%20Kbh.%20Kommune%20vedr.%20jord%20til%20etablering%20af%20Lynetteholm%20-%20milj%C3%B8konsekvensrapport.pdf>

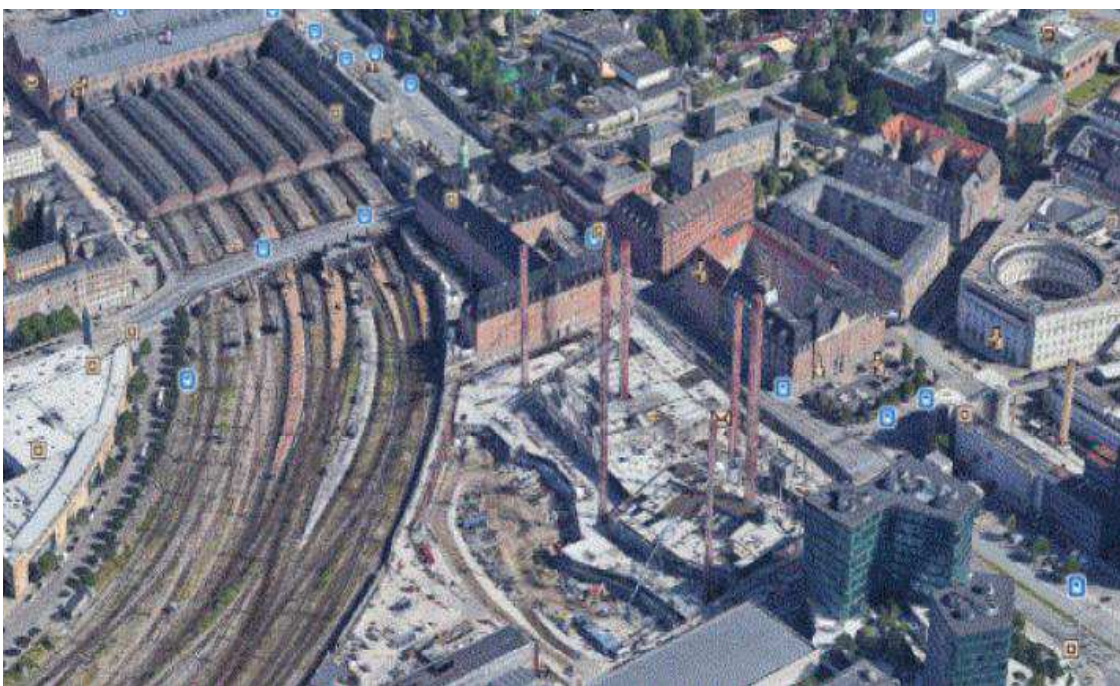
Hvis man kigger på andre bidragydere - udover metro og havnetunnel - er det især udgravning af p-kældre, der genererer jord, som beskrives som ”overskudsjord”.

Det er ikke lykkedes at få totaltal for jord fra udgravning til parkeringsanlæg og andre anlæg. Men her et eksempel. Vi har spurgt Københavns Kommune om hvor meget jord der er transporteret væk fra bygning af parkeringskælder til 1520 biler på ”Postgrunden”.

Svaret (bilag 2) er, at der i alt **”blev der frakørt ca. 407.000 tons jord fra grunden.”**

Baseret på denne oplysning genereres der pr. p-plads i kælder ca. 267 ton jord.

Her et billede, der viser placeringen af de 1520 parkeringspladser, der er *krævet* af Københavns Kommune. De er placeret i kælder på Posthusgrunden - til bl.a. bilpendlere - et stenkast fra Københavns Hovedbanegård. I strid med alle ønsker om at satse på miljø, klima og bæredygtig transport.



Hvis man - for at forstå omfanget af behovet for jord til etablering af Lynetteholm - tager udgangspunkt i Posthusgrunden skal der til etablering af Lynetteholm skaffes jord svarende til 196 store underjordiske parkeringsanlæg til 1520 biler. I alt ca. 297.000 biler.

Hvis København skulle leve op til sine pæne ord om klima og miljø skulle man aldrig *kræve* eller *tillade* bygning af den slags trafikgenererende anlæg hvor den kollektive trafik er god. Der burde på et sådant stationsnært sted som Posthusgrunden kun bygges et lille antal p-pladser til handicappede bilister, serviceaktivitet m.m.

De 1520 p-pladser vil normalt give op til 9.000 daglige bilkørsler til/fra parkeringspladserne. Ikke just noget København har brug for.

Spørgsmålet er om københavnernes virkelig vil have plads til flere biler og p-anlæg, der genererer så megen ekstra trafik. Planerne om bygning af 214 parkeringspladser under Dantes Plads har således affødt massive protester fra beboere, lokale erhvervsdrivende, miljøorganisationer, kulturinstitutioner, byplanlæggere med flere.

Og hvordan hænger omfattende byggeaktivitet med anlæg af parkeringsanlæg sammen med ønsket om at København skal være CO2-neutral i 2025 og med de nyligt reviderede p-normer i Kommuneplan 2019 ? Hvordan hænger det sammen med ønskerne om en grønnere by med en målsætning om at biltrafikken maksimalt må udgøre 25 % af turantallet i København?

Vi mener således, at det er meningsløst at bygge p-kælder, som her ved Farumgade på Nørrebro. Et ellers trafikfredeligt område i hjertet af Nørrebro vil blive kraftigt belastet af kørsel til omkring 130 p-pladser. Erfaringsmæssigt vil disse p-pladser betyde op til 800 ekstra bilkørsler i døgnet.



Ifølge Kommuneplan 2019 blev kravet om antallet af krævede p-pladser ved nybyggeri reduceret kraftigt af miljømæssige grunde. De nye opstrammede p-normer i Københavns kommune, som nu står nedfældet i kommuneplanens rammer, viser en vilje til at begrænse trafikbelastningen.

Parkeringspolitikken er et af de vigtigste redskaber til at få en by, hvor miljø og miljøvenlige transportformer er i centrum. Hvis der f.eks. er mange pendlerparkeringspladser, så kommer der mange pendlere i bil til byen. Hvis der er få p-pladser pendler folk på anden måde. I Københavns kommune er der så mange pendlerparkeringspladser, at hovedparten af bilpendlerne er sikre på, at de kan parkere ved deres arbejdsplads. Det belaster København voldsomt.

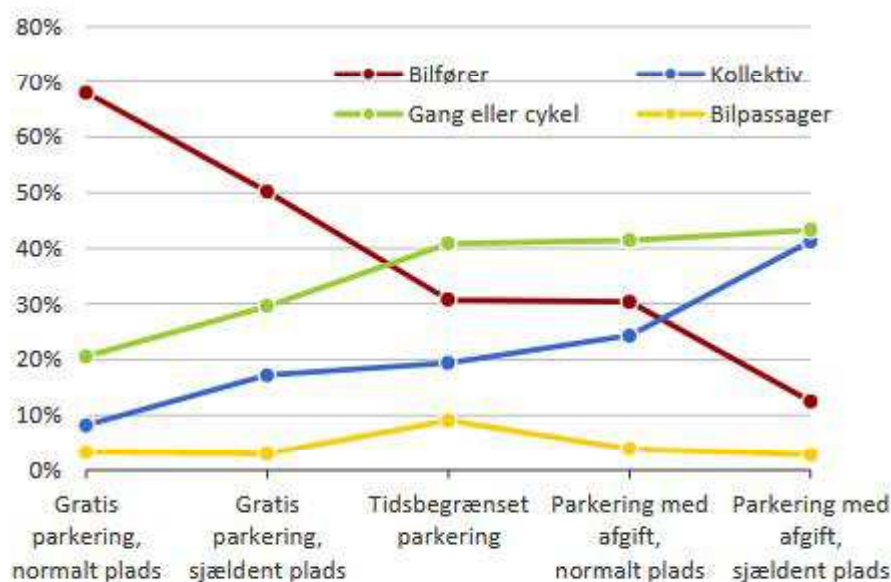
Arbejdskommune	Adgang til parkering ved arbejdsplads	Procentfordeling
København eller Frederiksberg	Normalt/altid plads	73
København eller Frederiksberg	Sjældent/aldrig plads	27

Kilde: Transportvaneundersøgelsen.

Adgang til p-plads påvirker transportmiddelvalg

Når der er let adgang til gratis parkering, udgør pendlerrejser med respondenter som bilfører 68 %.

Når parkerings mulighederne er begrænsede eller pålagt afgift falder denne andel til 30 %, mens kollektivandelen og cykel/gang-andelen stiger.



Fordeling af rejser ift. parkeringsforhold og transportform 2012-2014.

Kilde: Transportvaneundersøgelsen. Faktaark om pendling.

<https://www.cta.man.dtu.dk/transportvaneundersogelsen/udgivelser/faktaark/faktaark-om-pendling-i-danmark-2014>

Hvis København skal forsøge at leve op til sine målsætninger må det forventes at næste kommuneplan bl.a. yderligere vil reducere antallet af krævede p-pladser. Der er i hver fald nye toner

f.eks. i ”Socialdemokratiets vision for omstilling af trafikken og transporten til gavn for miljø og mennesker i København”:

”Som kommunens bærende parti er det vores pligt at handle. Vi skal sikre, at vi når vores ambition om at blive verdens første CO2-neutrale hovedstad i 2025. At vi udvikler byen, så partikelforurening, trængsel, støj og ulykker begrænses mest muligt eller helt afskaffes. Og at vi tilbageerobrer byrummet fra trafikken”.

”Fra og med næste kommuneplan i 2023 skal al kommunal planlægning og byudvikling ske med biluafhængighed – bilfrihed eller delvis bilfrihed - som grundpille i både eksisterende og fremtidige byområder”.

Denne strategi kan også implementeres i allerede eksisterende afgrænsede områder af byen. Denne strategi for bilfrihed, som vil tilgodese adskillige borgeres ønsker om et mere trafiksikkert og mindre forurenet bymiljø, skal baseres på borgernes opbakning og initiativ.

Kilde: Socialdemokratiets vision for omstilling af trafikken og transporten til gavn for miljø og mennesker i København
Ad grønne veje.

https://www.socialdemokratiet.dk/media/9378/trafikpolitik-2021_fuld_version.pdf

Ude i verden lyttes der til nogle danskere på trafikområdet. Det gælder i særlig grad den verdenskendte danske arkitekt og ekspert i moderne miljøvenlig byplanlægning og byrum Jan Gehl.

Jan Gehl, arkitekt og byplanlægger:

”Når der bygges boliger i fremtidens København skal vi klart markere, at så er der ikke plads til biler. Der skal kun være plads til delebiler. Erhverv skal ligge tæt på stationer og metro og skal ikke have p-pladser.”

Citat fra ”Den tænkende storby,” Københavns Kommune, Kommuneplanstrategi 2007, s. 11

Han er værd at lytte til også i København.

Vi mener naturligvis, at der skal være parkeringspladser til handicappede bilister, vareudbringning og servicefunktioner. Tillige skal der være en beboerparkeringsordning. Priserne skal være relativt høje – bortset fra parkering for handicappede.

Hele København skal omfattes af en betalingsordning bl.a. for at reducere belastningen fra udefra kommende biler.

København har alt for mange p-pladser, som er en meget væsentlig grund til den store trafikbelastning.

Parkeringssituationen i dag

Der er i dag ca. 204.000 p-pladser i Københavns Kommune, fordelt på kantstensparkerings, privat parkering, parkering på egen grund, kommunale parkeringspladser og p-huse. **Parkering optager et areal i byen på 4,1 mio. kvadratmeter, hvilket svarer til 4,4 % af kommunens samlede areal.**

De to mest udbredte typer parkeringspladser er kantstensparkerings og privat parkering, som udgør henholdsvis 62 % og 23 % af parkeringspladserne. Det er også disse to typer parkering, der optager mest areal i byen med henholdsvis 46 % og 39 %.

Kilde: Formidling af strategisk viden relateret til parkering. Rambøll. Rapport, marts 2016 til Københavns Kommune.

Hvor charmerende og ”grønt” er det i øvrigt at skulle bo ovenpå store parkeringsanlæg og have friarealer på betondæk over parkeringsanlæg.

Er det mon godt for bylivet at man tager en elevator ned fra sin lejlighed til en p-kælder. Er det på den måde byens liv skal forme sig? Her fra informationsmateriale vedrørende nyt byggeri på Kronløbsøen. Boligerne skal ligge over en parkeringskælder til 1100 biler:



Færre parkeringspladser i nybyggeri

I en ny strategi lægger regeringen op til at indføre CO₂-krav til nybyggeri i 2027.

Strategien lægger også op til at bløde op på de nuværende krav om antallet af parkeringspladser ved nybyggeri. Det kan være et middel til at sænke prisen for almenbygget byggeri, så man kan sikre, at der fortsat kan bygges nogenlunde billige boliger i København. Bidraget til parkering kan udgøre over 10 procent af prisen for at opføre en lejlighed.

En strategi for bæredygtigt byggeri skal danne grundlag for, at der fra 1. januar 2027 bliver lagt loft over, hvor meget nybyggeri må belaste klimaet per etagemeter. Det er for sent, mener brancheforeningen DI Dansk Byggeri

Kilde: <https://www.trm.dk/nyheder/2020/udspil-til-national-strategi-for-baeredygtigt-byggeri/>

Jord fra omegnskommunerne

Som ovenfor nævnt forventer By & Havn, at der skal komme omkring 30 % af jorden fra områder udenfor KBH og FRB. Det er særligt overraskende, idet det samtidig forudsættes i planlægningen, at størstedelen af udviklingen i Hovedstadsområdet i mange år fremover skal ske på Lynetteholm, Refshaleøen og andre dele af Østamager.

Ingeniøren skrev den 4. marts 2021 om en mulig ressourcekrig. Der er mange der vil bruge jord.

”Ressourcekrig i Hovedstadsområdet: Nye øer skal kappes om jord og sand

Lynetteholm vil bruge store dele af regionens sand og grus. Og dertil kan der opstå jord-priskrig med projektet Holmene. Der er i forvejen ressourceknaphed på Sjælland. Lynetteholm, måske endda kombineret med Holmene i Hvidovre, kan betyde stor knaphed”

Bestræbelserne går i stadig stigende grad ud på at bruge jord på en mere bæredygtig måde. Her fra Region Hovedstaden:



Kilde: https://www.google.com/url?sa=t&ct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjWhems34XwAhUjg_0HHUgaBHOQFjAEegOICxAD&url=https%3A%2F%2Fdadakofa.dk%2F%3Ftype%3D71598%26tx_tcdakofa_forcedownload%255Bdownload%255D%3D31411%26tx_tcdakofa_forcedownload%255Bcode%255D%3D83a9088544a679c7d0c05bb832f857954fa4997%26cHash%3D6097971008ff54c1f369800b5c711b18&usq=AQvVaw0Zrr6vslp-Yd1K05Xp4R1

For at søge at få et overblik vedr. forventning af jord fra omegnskommunerne har vi sendt henvendelser til en del forstadskommuner:

NOAH-Trafik og RBT har stillet tilsvarende spørgsmål, som til KBH og FRB, jfr. bilag 1 og 2 til en række forstadskommuner:

”By & Havn forventer, at der *samlet set* fra områder udenfor Kbh. og Frederiksberg leveres tilsvarende mængder, som siden 2012, indtil Lynetteholm er etableret. Hvilke projekter/type projekter i jeres kommune forventes fremover at bidrage med jord til By & Havn og i hvilke mængder?”

”Hvorledes afgøres det om jord fra jeres kommune leveres til By & Havn eller andre aftagere?

Er det alene bygherren, der bestemmer eller har jeres kommune nogen bestemmelsesret?

Har jeres kommune en forpligtelse - i en eller anden form - til at levere jord fra byggeaktiviteter til By & Havn?”

Her klip fra nogle af svarene fra nogle kommuner, som desværre ikke var særligt oplysende. Intet tyder dog på, at der kan forventes de helt store jordmængder:

Rødovre kommune.

Til spørgsmålet kan jeg oplyse, at Rødovre Kommune ikke har opgørelser der viser hvortil evt. overskudsjord fra aktiviteter i Rødovre Kommune er leveret, herunder om der eventuelt er leveret

jord til By & Havn.

Gladsaxe kommune

Vi kan bekræfte, at der leveres jord fra lokaliteter i Gladsaxe Kommune til By og Havn. Vi har dog ikke noget tal på mængderne, ligesom det ikke er muligt at oplyse fra hvilke typer byggepladser jorden stammer fra. Det er ikke muligt for os at vurdere omfanget af jord/grus der genbruges lokalt, men det er vores opfattelse at den form for genbrug bliver større i fremtiden. Generelt omkring flytning af jord er det alene bygherrer, der afgør hvilken jordmodtager man ønsker anvende. Jordmodtageren skal selvfølgelig være godkendt til at modtage den pågældende jordtype. Kommunen har som bygherre ingen forpligtigelse til at levere jord til bestemte jordmodtagere.

Hvidovre kommune

Hvidovre har ikke selv store projekter i gang, der genererer store mængder af overskudsjord. De private projekter er kommunen ikke vidende om, hvor de vil levere jorden til. De har leveret noget jord til BY & Havn siden 2012. De kan ikke oplyse mængden. Kommunens rolle er, når der skal flyttes jord fra en grund til en anden, at de skal godkende, at jorden må flyttes det pågældende sted hen. De må ikke anvise jorden til et bestemt modtageanlæg, da markedet er liberalt. Den der skal af med overskudsjord, må selv bestemme hvortil jorden leveres. De oplever, at flere og flere gerne vil genanvende jorden lokalt, hvis det kan lade sig gøre.

Jord fra anlæg af Hovedstadens Letbane bruges lokalt

Anlæg af en letbane giver langt mindre overskudsjord end anlæg af en metro under jorden. Overskudsjord fra bygning af Hovedstadens Letbane, der bygges gennem kommunerne Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Herlev, Rødovre, Glostrup, Albertslund, Brøndby, Vallensbæk og Ishøj bruges til dette lokale projekt.

OVERSKUDSJORD FRA LETBANEN GÅR TIL NYT NATURSKØNT OMRÅDE

Kender I det, når I kommer ud i naturen og pludselig trækker vejret helt ned i maven? Når man fornemmer roen, lytter saligt til fuglenes sangstemmer og mærker den knitrende skovbund under sine fødder?

Netop dén følelse kommer indbyggere i Albertslund Kommune snart til at mærke. I Albertslund, tæt på grænsen til Høje Taastrup, ligger et naturskønt område, som lige nu bare står, som naturen har ladet det gro. Det er det kommende Hyldager Bakker, og snart bliver Hyldager Bakker synonym med et grønt åndehul fyldt med både rolige vandrestier, naturaktiviteter og fremtidige fredelige boliger

Albertslund Kommune har nemlig besluttet at søsætte et nyt natur- og landskabsprojekt i området, som skal være med til at mindske støj i området, samtidigt med at det bliver et opholdssted, når man som bybo trænger til at komme ud i naturen. Der vil bl.a. være stisystemer med indbyggede pausespots, hvor man nemt kan tilbringe en hel dag under bladenes stille rusken. Vil man finde sin indre spejder frem, kan man tage på shelterovernatning, og hvis børnene trænger til at blive underholdt, kan de gå på opdagelse i områdets forskellige udsigtstårne og få et syn, de sent vil glemme

Men hvad har Hovedstadens Letbane så med dette at gøre, tænker du nok? Faktisk intet mindre end selve fundamentet for Hyldager Bakker. Hovedstadens Letbane sender nemlig ren overskydende jord fra projektet til det nye natur- og landskabsprojekt.

I skrivende stund har Hyldager Bakker modtaget over 74.000 tons jord fra letbaneprojektet! Og da anlægningen af letbanen skrider hastigt fremad, vil der altså være endnu mere jord til Hyldager

Bakker i takt med, at vi får mere overskydende jord at give væk. På den måde bliver projekterne i hovedstadsområdet forbundet med hinanden

Læs mere om kommunens planer for Hyldager Bakker her: <https://hyldager.albertslund.dk/>

Opsummering.

Det er mere end uklart på hvilket grundlag By & Havn forventer at få leveret 80 mio. tons til etablering af Lynetteholm. Tendensen går i retning af at genbruge evt. overskudsjord lokalt. Svært at se fornuften i at fylde god jord i Øresund på 10-14 meters dybde.

Det er derfor uforsvarligt at beslutte et så omfattende anlæg på et så løst grundlag .

Her en samlet analyse og kritik af de forskellige begrundelserne bag forslaget om etablering af Lynetteholm og bygning af en Havnetunnel fra Nordhavn til Lufthavnen.

<https://noah.dk/nyheder/lynetteholm-og-en-havnetunnel-vil-undergrave-alle-lokale-og-nationale-trafik-miljoe-og>

Med venlig hilsen

Rådet for Bæredygtig Trafik

Kjeld A. Larsen

Poul Kattler

Niels Wellendorf

NOAH-TRAFIK

Ivan Lund Pedersen

Bilag 1. Svar fra Frederiksberg kommune vedr. evt. jord til Lynetteholm

<https://noah.dk/sites/default/files/inline-files/Svar%20fra%20Frederiksberg%20kommune%20vedr%C3%B8rende%20evt.%20jord%20til%20Lynetteholm.pdf>

Bilag 2. Svar fra Københavns kommune vedr. jord til Lynetteholm:

<https://noah.dk/sites/default/files/inline-files/Svar%20fra%20Kbh.%20Kommune%20vedr.%20jord%20til%20etablering%20af%20Lynetteholm%20-%20milj%C3%B8konsekvensrapport.pdf>

Høringssvar til supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Klimasikring

Lynetteholm er IKKE klimasikrende. Efter anlæggelse af Lynetteholm, vil København ikke være beskyttet.

Klimabeskyttelse rundt om hele København bør undersøges, inden man begynder at anlægge dele, der skal indgå i denne. I Københavns Kommunes egen stormflodsplan fra 2017 pkt. 3, står der da også: *“at sikring af København mod stormfloder fra syd igangsættes nu.”*

Derfor virker det modstridende, at VVM rapporten kun omhandler en utilstrækkelig sikring fra nord, som kan vente årtier og dermed går kontra på Kommunens egen plan. I opdateringen fra 2019, står der: *“Det skal generelt undersøges, om investeringer i stormflodssikring kan og skal kobles med andre udviklings- og infrastrukturprojekter.”* Denne undersøgelse er ikke blevet foretaget. I så fald, har den været skjult for offentligheden.

Endvidere er der ikke undersøgt, eller taget stilling til en dokport. Lynetteholm kan ikke klimasikre København fra nord uden en dokport, så i sig selv er jorddeponiet ikke en klimasikring af København, og ikke en løsning, der hviler i sig selv.

Vandkvalitet i sammenhæng med dokport

Vandkvaliteten i Inderhavnen og Svanemøllebugten er i fare. Vandgennemstrømning i havnen fra nord vil blive reduceret med mindre udskiftning af vand til følge.

Efter anlæg af Lynetteholm vil Kronløbet mellem Nordhavn og Lynetteholm være 195m bredt. Men for at Lynetteholm skal være klimasikrende, skal Kronløbet kunne lukkes med dokport. De afsøgte løsninger, hvoraf den foretrukne portløsning med skydeporte vil indsnævre havneløbet til kun 80m. Lynetteholm bør ikke vedtages førend det er klarlagt på hvilken måde kronløbet skal kunne lukkes af. De 2 projekter skal vurderes i sammenhæng.

Salamislicing i strid med EUs VVM direktiv

På alle tidspunkter fremlægges Lynetteholm som løsning på klimasikring, trængsel (havnetunnel og metro), og ønsket om at imødekomme befolkningstilvæksten i København. Denne VVM handler kun om opfyld, det er useriøst og i åbenlyst strid med EU-direktiv omkring slicing af store projekter. Helhedssyn umuliggøres. Der er ingen borgere, der har mulighed for at forstå udstrækningen af den samlede påvirkning af, at der bygges på denne lokation, uden at bruge betydelige mængder tid til at forstå det store spil Lynetteholm tænkes ind i.

I stedet for at starte anlæg af et kæmpe område og dermed binde ufattelige mængder naturessourcer i form af jord, til dette projekt, bør der i stedet laves komplet klimasikring af København og omegn først. Dette vil betyde et dige i havneløbet, med flere porte og sluser efter Hollandsk eksempel.

I afgrænsning af VVM står det anført at alternativer i form af dige, ikke vil blive undersøgt da det ikke opfylder alle dele i principaftalen. Dette er stærkt kritisabelt og useriøst, specielt set i

lyset af at depot af affaldsjord, heller ikke selvstændigt løser de problematikker der er skitseret i den politiske aftale.

Østersøens havmiljø

Havmiljøet i Østersøen er skrøbeligt, til trods for forbedring i de senere år. Østersøen er meget afhængig af tunge understrømme med saltvand og ilt fra Nordsøen i gennem Øresund og Storebælt. Espoo konventionen, der er underskrevet af FNs medlemslande, forpligter landene til at opretholde denne tilstrømning af saltvand. Med Lynetteholm vil man blokere Kongedybet der med sin dybde, er en vigtig transportvej af saltvand.

Den nedsatte gennemstrømning i Øresund pga. Øresundsbroen, Nordhavn, Ydre Nordhavn og nu Lynetteholm, skal tages meget seriøst.

Øresund bidrager med ca. 25% af saltvandet til Østersøen, resten kommer igennem Storebælt. På ruten mellem Nordsøen og Østersøen igennem Storebælt er der Storebæltsbroen, byggeri af Fermen-forbindelsen, samt planer for en Kattegatforbindelse. Det er meget vigtigt at se på alle disse projekter i sammenhæng og vurdere de fremtidige scenarier sammen.

Det er også vigtigt at vægte klimaforandringernes påvirkninger. VVM rapporten angiver at afværgeforanstaltninger for den nedsatte gennemstrømning ikke er nødvendig, da havstigninger vil udligne denne forringelse. Bortset fra at det er en dybt uansvarlig argumentation, så viser det trods alt forståelse for at klimaforandringerne sker. Derfor må det også være relevant at tage højde for at klimaforandringerne vil øge havet temperatur, og derved nedsætte mængden af ilt i vandet. Som Velux Fonden skriver i deres "Status og muligheder for det danske hav" udarbejdet af Aarhus Universitet, august 2015: "klimaændringer modarbejder Danmarks indsats for at forbedre miljøkvaliteten med stigende temperaturer, mindre ilt og ændringer i vind og nedbørsforhold."

Sverige er blevet hørt via Espoo konventionen omkring grænseoverskridende miljøpåvirkninger. Det er rigtig fint, da Sverige dele Øresund med Danmark. Men grundet risikoen for uoprettelig skade på Østersøen, bør et land som Tyskland også høres. Arkonabassinet ligger mellem Falster og Bornholm, samt mellem Sverige og Tyskland. 40% af de store saltvandsindbrud til Arkonabassinet går gennem Øresund. Det er tyskerne der forsker i det, så derfor er det særdeles vigtigt at inddrage tyskerne.

Østlig Ringvej / Havnetunnel

Lynetteholms principaftale har byudvikling som et element af aftalen, og en hel fundamental del af byudvikling er infrastruktur. Denne infrastruktur er skitseret som en Østlig Ringvej (havnetunnel), der kan laves som en sænketunnel fra Nordhavn, over Lynetteholm, og ned til Kastrup Lufthavn. Det vil være det billigste, dog stadig >20 mia i udgifter. At lave en sænketunnel på omkring 7,5km fra Lynetteholm til Kastrup Lufthavn, vil have stor indvirkning på Øresund og miljøet der. Det må forventes at det yderligere vil begrænse gennemstrømning og forstyrre salttransporten til Østersøen.

Det viser igen problemet med opdeling af projektet. En opdeling der er i strid med EUs VVM direktiv. Helheden mangler.

Utilstrækkeligt grundlag

Det er kommet frem at Transportministeren har mørklagt finansieringsrapporten og detaljer omkring, hvordan han tænker anlæg og udvikling af området skal finansieres. Det er meget problematisk at Folketingets politikere ikke må få indsigt og mulighed for at efterprøve finansieringsplanen.

Lynetteholm må betegnes som et højrisikoprojekt. Alle detaljer skal frem i lyset og hele projektet skal vurderes i sin helhed.

Venlig hilsen
Sara Cardel Bonnesen
Margrethevej 31
2900 Hellerup

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Cc: Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: memaj@radiuselnet.dk (memaj@radiuselnet.dk)
Titel: Lynetteholm - Implementeringsredegørelse, høring
Sendt: 28-04-2021 17:51

Kære Anders Petersen

Hermed fremsendes svar på den Implementeringsredegørelse Transportministeriet har fremsendt til høring på mail modtaget onsdag den 21. april 2021, med høringsfrist søndag den 2. maj 2021.

Den fremsendte Implementeringsredegørelse er umiddelbart ganske omfangsrig (238 sider), og omhandler en række meget væsentlige emner for etableringen af Lynetteholm. En høringsperiode på 6 reelle arbejdsdage, synes ikke umiddelbart at være i overensstemmelse med, hvad der kan forventes af en offentlig myndighed for et anlægsprojekt af denne type og omfang.

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. Kraftværkshalvøen huser en lang række store tekniske anlæg, der varetager helt essentielle forsyningsbehov for Københavnsområdet, samt de tilhørende ligeså væsentlige ledninger og kabler, der er placeret under terræn, som forbinder forsyningernes tekniske anlæg der er umiddelbart synlige.

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.

Radius ejer ejendommen beliggende på matr. 551 Amagerbros Kvarter, og indgår som et knudepunkt i Radius' el-distributionsnet til forsyning af København. Ejendommen benyttes endvidere af Energinet, og indgår således også, som et helt centralt punkt i el-transmissionsnettet. Ejendommen er med andre ord helt central for elforsyningen uanset på hvilket spændingsniveau man anskuer el-nettet. For så vidt angår Energinets anlæg, må jeg henvise til Energinet.

De forsyningskabler der er tilsluttet i Radius' anlæg på Kraftværkshalvøen er primært placeret på Radius' ejendom, samt i – og langs – Kraftværksvej og Vindmøllevej.

Antallet af kabler i de nævnte arealer, samt kablernes betydning for at opretholde el-forsyningen i Radius' net, har den konsekvens, at arbejder i nærheden af disse kabler kræver nøje planlægning, idet sådanne arbejder vil kræve sikkerhedsafbrydelser, ofte af flere kabler på én gang, og en særlig agtpågivenhed i forbindelse med arbejdernes udførelse.

Radius' forsyningsnet er et net, hvor en afbrydelse ét sted, vil betyde at forsyningen skal opretholdes et andet sted i nettet, for at opretholde elforsyningen i distributionsnettet. Afbrydelser skal derfor både koordineres med de arbejder, der skal udføres i forbindelse med etableringen af en adgangsvej på tværs af Kraftværkshalvøen, og desuden koordineres med de øvrige bygge- og anlægsprojekter, der skal udføres i Københavnsområdet, hvor det samme net påvirkes. Hertil kommer de uplanlagte afbrydelser, der forårsages af driftsfejl og skader på kabler forårsaget af tredjemand.

At der i redegørelsen ikke er taget skyldigt hensyn til de massive udfordringer projektet giver i forhold til at opretholde forsyningssikkerheden 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.

Da 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 forsyningssikkerhed, 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.

Konkrete bemærkninger til den fremsendte implementeringsredegørelse:

Nedenstående konkrete bemærkninger er udarbejdet indenfor rammerne af den meget korte tidsfrist, der er givet for at gennemgå det betydelige materiale, samt koordinere et samlet høringssvar fra Radius. Jeg kan derfor ikke udelukke, at der er noget i redegørelsen vi har overset.

- 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.

- 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 forsyningssikkerheden kan opretholdes.

- 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 El-forsyningsloven.

Som det fremgår har Radius betydelige bekymringer i forhold til etableringen af Lynetteholm i den form projektet på nuværende tidspunkt er fremlagt, herudover følger det af materialet udarbejdet i forbindelse med Anlægsloven, at etableringen af adgangsvejen forventes gennemført i indværende år, samt at der i Anlægsloven gives By & Havn betydelige beføjelser til at forfølge gennemførelsen af anlægsprojektet. Disse forhold bør ansues samlet selvom de fremgår af forskellige rapporter, redegørelser, lovudkast samt møderækker.

Venlig hilsen/ Best regards

Mette-Marie Joensen
Lead Legal Counsel

M: +4530327447

cerius Radius

Cerius og Radius driver og udvikler det elnet, som forsyner langt størstedelen af Østdanmark.
Læs mere på cerius.dk og radiuselnet.dk

Denne meddelelse, og eventuelle vedhæftede filer hertil kan indeholde personoplysninger eller fortrolige oplysninger, og du bør slette disse efter endt formål.

Hvis du ved en fejl modtager en besked, der ikke er beregnet til dig, og som indeholder persondata, skal du øjeblikkeligt slette mailen og kontakte afsender.

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: 1 - ERST Høring (hoering@erst.dk)
Titel: Erhvervsstyrelsens høringssvar vedr. implementeringsredegørelse for Lynetteholm-projektet(ERST Sagsnr: 2021 - 158)
Sendt: 29-04-2021 08:32

Kære modtagere i Transportministeriet

Erhvervsstyrelsen har modtaget høring vedr. implementeringsredegørelse for Lynetteholm-projektet

Høringssvar vedrørende: Høring af implementeringsredegørelse for Lynetteholm-projektet

Område for Bedre Regulering (OBR) har modtaget grund- og nærhedsnotatet i høring.

OBR bemærker, at meddelelsen behandlet ikke er en retsakt og derfor ikke i sig selv medfører administrative konsekvenser for dansk erhvervsliv. Indholdet kan dog senere udmøntes i konkrete retsakter, der potentielt medfører væsentlige konsekvenser for erhvervslivet, herunder administrative konsekvenser for danske virksomheder.

OBR vil i forbindelse med udmøntningen af initiativerne i meddelelsen nærmere vurdere og kvantificere de administrative konsekvenser for erhvervslivet i Danmark. OBR opfordrer derfor Transportministeriet til at sende eventuelle retsakter hurtigst muligt i direkte høring hos OBR via Letbyrder-i-eu@erst.dk, når det bliver aktuelt.

Nanna Waldejer
Student
Tlf. direkte: 35 29 15 33
E-post: NanWal@erst.dk

Med venlig hilsen

Niels Martin Folmersen
Studentermedhjælper

ERHVERVSSTYRELSEN
Erhvervsøkonomiske konsekvensvurderinger

Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
2100 København Ø
Telefon: +45 35291000
Direkte: +45 +45 35 29 12 16
E-mail: niefol@erst.dk
https://url12.mailanyone.net/v1/?m=1lc0ER-0000nO-6Q&i=57e1b682&c=L6NvjMgzQWJM3nlw2XeBeen7QpTSvux4e7e28yEddayfb6WEY6Nys2Qbp7yfJzuk-jCytWTwCWPI_OWppn5NVBpf3v5Kjs1DBUTSax3iU5SZ2QXxU-qPfcZlrZlmUoFzBFSVrMJamddYdzrqQgYe4Xgd_xiQd8uSSBgR2QmduifeYp73gcV7B0YiWNjPY_e1dbIrl_aa77f2t9WgBuj3Mw5jRNgy5TV1oP7T7IRjhh4

ERHVERVSMINISTERIET

Erhvervsstyrelsen er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om formål og lovgrundlag for databehandlingen på erhvervsstyrelsen.dk.

Hvis du sender følsomme oplysninger, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på Virk.

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Fra: Dennis Lange (dbl@fdm.dk (dbl@fdm.dk))
Titel: SV: Høring over implementeringsredegørelse til anlæg af Lynetteholm
E-mailtitel: SV: Høring over implementeringsredegørelse til anlæg af Lynetteholm (Id nr.: 767332)
Sendt: 29-04-2021 10:53

Til rette vedkommende

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

Venlig hilsen

Dennis Lange
Chefkonsulent



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

Fra: trm@trm.dk <trm@trm.dk>

Sendt: 21. april 2021 07:25

Til: samfund@advokatsamfundet.dk; arc@a-r-c.dk; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; HBR@HBR.dk; brs@brs.dk; Dan Fredskov <df@biofos.dk>; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; 'ctr@ctr.dk' <ctr@ctr.dk>; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; Danmarks Meteorologiske Institut <epost@dmi.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; Dansk Arbejdsgiverforening <da@da.dk>; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; de@danskeenergi.dk; Dansk Erhverv <hoeringssager@danskerhverv.dk>; 'info@danskerhvervsfremme.dk' <info@danskerhvervsfremme.dk>; dffr@roning.dk; di@di.dk; Regitze Prahl <RPR@danskeenergi.dk>; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; dof@dof.dk; ds@sejlsport.dk; post@sportsfiskerforbundet.dk; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; danva@danva.dk; dvl@dvl.dk; Dansk Vejforening <dv@dv.dk>; Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; info@ecocouncil.dk; di@di.dk; Domstolsstyrelsen <post@domstolsstyrelsen.dk>; dragoer@dragoer.dk; info@energinet.dk; Erhvervsstyrelsen <erst@erst.dk>; mail@fiskeristyrelsen.dk; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; FDM <fdm@fdm.dk>; 'info@flidhavne.dk' <info@flidhavne.dk>; Friluftsrådet <fr@friluftsrådet.dk>; GST - Geodatastyrelsens hovedpostkasse <GST@gst.dk>; Gentofte <gentofte@gentofte.dk>; Trafik-jernbane@hk.dk; hofor@hofor.dk; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; Kommissarius Øerne <komoe@komoe.dk>; Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; kfst <kfst@kfst.dk>; 'post@slks.dk' <post@slks.dk>; okf@okf.kk.dk; museum@kff.kk.dk; hoering@lf.dk; m@m.dk; Movia <movia@moviatrafik.dk>; fly@seaplanes.dk; novafos@novafos.dk; kbh politi <kbh@politi.dk>; memaj@radiusnet.dk; mail@refshaleoen.dk; Region Hovedstaden <regionh@regionh.dk>; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; info@rigsrevisionen.dk; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik <info@sikkertrafik.dk>; Airo Bjarking <formand@lynetten.dk>; kommunen@taarnby.dk

Emne: Høring over implementeringsredegørelse til anlæg af Lynetteholm (Id nr.: 767332)

Til rette vedkommende

Se vedlagt Transportministeriets høring af dags dato.

Med venlig hilsen

Anders Petersen
Specialkonsulent

Transportministeriet

Ministry of Transport
Lovkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995

arp@trm.dk

www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:

<https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen>

Til Transport og Boligministeriet

**Hermed fremsendes bemærkninger til Høring om
implementeringsredegørelse til anlæg af Lynetteholm (Id nr. 767332)**

Jeg sender denne bemærkning for at visualisere problematikken for Margretheholms Havn . idet jeg ikke oplever at vores havns' eksistens vægtes nok i redegørelsen og fordi Margretheholms Havn er blevet glemt og usynliggjort, med den konsekvens at havnen bliver spærret af for fri udsejling og vi ikke få de væsentlige afværgeforanstaltninger som aftalt i Miljøkonsekvensrapporten.

VI ER "S/K LYNETTEN" I "MARGRETHEHOLMS HAVN"

" Margretheholms Havn".

Vi har en fantastisk lille havn
som i sikkert ikke kender
her er plads til alle
der dyrker fritid på vandet
vi er fra alle samfundets lag og
vi ejer selv vores havn
som vi lejer af B&H

"Margretheholms Havn".

vores stolthed
vi har plejet og passet på den
for det er jo vores havn som vi
selv har bygget med vor egne
hænder og penge
for snart 45 år siden

"Margretheholms Havn".

Vores havn er i folkemunde kendt som "Lynetten"

jeg har min båd på Lynetten

men havnen hedder "Margretheholms Havn"!

Københavns største selvbyggede havn!

med 750 lystbåde, og 1300 medlemmer

vidste i det?

"Margretheholms Havn".

vi er truet på livet

vi er truet af vores udlejer, B&H

vi græder og prøver at forstå

at ingen kan høre os

vi er jo så lille

i den store B&H- og i Folkestyrets verden

"Margretheholms Havn".

men vi er jo lige her

"Margretheholms Havn"

med direkte adgang til vor alles Øresund og den vide verden

hvor vi nyder vor fritid på de blå og dejlige bølger

"Margretheholms Havn".

jeg elsker dig,

jeg dyrker dig

jeg begræder dig

jeg vil løfte dig op

helt oppe, så alle kan se os
hjælp os!
forstå os!

"Margrethelholms Havn".
vi bliver buret inde
med en bro, en klapbro,
du bestemmer hvornår vi kan sejle ud!
vi bliver spærret inde
og vil lide under lyden
fra de dundrende lastbiler
der har fået lov
at krydse vores havn over denne forbandede bro.

"Margrethelholms Havn".
det vil støve det vil larme
og vi vil græde og kan ikke forstå
de mange forslag
som B&H ikke vil se PÅ

"Margrethelholms Havn".
vi vil leve
vi vil være fri
vi vil have det aquadukt
med mindre i sender Lynetteholmen på flugt.

"Margrethelholms Havn".
er hvor vi har valgt at tilbringe
vores fritid

på havnen
på sundet
her lærer vi at sejle
også de små
i deres joller
at binde knob og at navigere, vi kan faktisk det hele!

"Margretholms Havn".

vi har mange traditioner, vi afholder kapsejls
vi lærer fra os, vi sejler, vi fisker
vi passer på Sundet og på hinanden
men B&H regner os ikke for mere end
en streg over kortet
som så skal bli' til en bro, en klapbro!
tænk igen, B&H og jer på Borgen
forstår i nu hvem vi er?
vi lever
vi elsker
vi er

S/K LYNETTEN

i

"MARGRETHOLMS HAVN"

Hilda Goos

hilda@goos.nu

40923821

Lergravsvej 49A,3

2300 Kbh. S



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

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

Metroselskabets bemærkninger til høring af implementeringsredegørelse for Lynetteholm-projektet

Metroselskabet har den 21. april 2021 modtaget anmodning om udtalelse i forbindelse med implementeringsredegørelsen for Lynetteholm-projektet.

I forbindelse med forslag til lov om anlæg af Lynetteholm udarbejdes der en implementeringsredegørelse for projektet som indeholder en anvisning på, hvordan anlægsprojektet vil blive udmøntet i praksis efter lovens vedtagelse.

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. Det gælder særligt i forhold til grænsefladen mellem jordmodtageanlæggene (inklusive adgangsvejen, broen og den nye kaj) og metroinfrastrukturen, bestemmelser om stormflodssikring, forekomst af mulig forurennet jord, samt anlægsrækkefølge og tidsplan for projekterne.

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

Med venlig hilsen

Peter Ingemann Hansen
Naboer og Ejendomme

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

T +45 3311 1700
E m@m.dk

2021-05-02

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Cc: Per Brask (peb@a-r-c.dk), Jonas Nedenskov (jne@a-r-c.dk), Ole H. L. Nielsen (OHLN@a-r-c.dk), Søren Haubenreisser Knudsen (shkn@a-r-c.dk), Peter Roulund (pro@a-r-c.dk)
Fra: Peter Roulund (pro@a-r-c.dk)
Titel: SV: Høring over implementeringsredegørelse til anlæg af Lynetteholm
E-maillitel: SV: Høring over implementeringsredegørelse til anlæg af Lynetteholm (Id nr.: 767332)
Sendt: 29-04-2021 13:57
Bilag: Høringssvar vedrørende forslag til lov om anlæg af Lynetteholm - journal nr. 2020-2513.eml; Høringssvar vedr. anlægslov for Lynetteholm.pdf; Lynetteholm - ARC høringssvar.pdf;

Trafikministeriet

Att: specialkonsulent Anders Petersen

ARC har den 21. april modtaget høring over implementeringsredegørelse til anlæg af Lynetteholm
ARC er et fælleskommunalt § 60 selskab ejet af Dragør, Frederiksberg, Hvidovre, København og Tårnby kommuner.
Lynetteholmsprojektet og de tilhørende aktiviteter har potentielt afgørende betydning for ARCs aktiviteter på Kraftværkshalvøen, som omfatter affaldsenergianlæg, omlastning, planlagt sorteringsanlæg og garage-anlæg til renovationsbiler samt forventligt også anlæg til etablering af CO2 fangst. .ARC omfattende anlægsinvesteringer på Kraftværkshalvøen er foretaget på grundlag af forventning om at aktiviteterne kan drives på det lejede areal frem mod 2040-45, hvorfor gener relateret til Lynetteholmsprojektet potentielt kan påvirke ARC i størstedelen af anlægsperioden. ARC har på den baggrund en væsentlig og legitim interesse i at Lynetteholmsprojektet og tilstødende aktiviteter afvikles så ARCs aktiviteter berøres mindst muligt.

ARC har på den baggrund følgende kommentarer til høringen:

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.

Implementeringsredegørelsen forholder sig hovedsageligt til trafik på det offentlige vejnet, hvor påvirkningen vil være relativt lille, i det 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.

Der henvises i øvrigt til de af ARC den 11. februar 2021 fremsendte høringssvar (vedlagt) vedrørende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm og forslag til lov om anlæg af Lynetteholm
Giver nærværende anledning til spørgsmål kan undertegnede kontaktes på mail: pro@a-r-c.dk

Venlig hilsen

Peter Roulund



Peter Roulund
Sekretariatschef
Cand. scient. pol.
D +45 32 68 93 29
M +45 22 48 60 84
pro@a-r-c.dk

Amager Ressourcecenter
Vindmøllevej 6
2300 København S
T +45 32 68 93 00

www.a-r-c.dk

Hos ARC tager vi os af alt med affald. Vi henter og tager os af det affald, du ikke længere kan bruge. De gode materialer sender vi til genbrug eller genanvendelse, og vi skaber el og varme af restaffaldet. Special affaldet håndterer vi forsvarligt på deponiet [AV Miljø](#) og hos [SMOKA](#). Læs mere om ARC på www.a-r-c.dk

Fra: trm@trm.dk <trm@trm.dk>

Sendt: 21. april 2021 07:25

Til: samfund@advokatsamfundet.dk; ARC <arc@a-r-c.dk>; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; HBR@HBR.dk; brs@brs.dk; Dan Fredskov <dfr@biofos.dk>; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; 'ctr@ctr.dk' <ctr@ctr.dk>; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; Danmarks Meteorologiske Institut <epost@dmu.dk>; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; Dansk Arbejdsgiverforening <da@da.dk>; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; Cyklist forbundet <post@cyklistforbundet.dk>; de@danskeenergi.dk; Dansk Erhverv <hoeringssager@danskerhverv.dk>; 'info@danskerhvervsfremme.dk' <info@danskerhvervsfremme.dk>; dffr@roning.dk; di@di.dk; Regitze Prahll <RPR@danskeenergi.dk>; Dansk Metal <metal@danskmetal.dk>; dof@dof.dk; ds@sejlsport.dk; post@sportsfiskerforbundet.dk; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.eu>; danva@danva.dk; dvl@dvl.dk; Dansk Vejforening <dv@dv.dk>; Danske Handicaporganisationer <dh@handicap.dk>; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; info@ecocouncil.dk; di@di.dk; Domstolsstyrelsen <post@domstolsstyrelsen.dk>; dragoer@dragoer.dk; info@energinet.dk; Erhvervsstyrelsen <erst@erst.dk>; mail@fiskeristyrelsen.dk; Forbrugerrådet Tænk <hoeringer@fbr.dk>; Forenede Danske Motorejere <fdm@fdm.dk>; 'info@flidhavne.dk' <info@flidhavne.dk>; Friluftsrådet <fr@friluftsradet.dk>; GST - Geodatastyrelsens

hovedpostkasse <GST@gst.dk>; Gentofte <gentofte@gentofte.dk>; Trafik-jernbane@hk.dk;
hofer@hofer.dk; Håndværksrådet <hvr@hvr.dk>; Kommissarius Øerne <komoe@komoe.dk>;
Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; kfst <kfst@kfst.dk>; 'post@slks.dk' <post@slks.dk>;
okf@okf.kk.dk; museum@kff.kk.dk; hoering@lf.dk; m@m.dk; Movia <movia@moviatrafik.dk>;
fly@seaplanes.dk; novafos@novafos.dk; kbh politi <kbh@politi.dk>; memaj@radiusnet.dk;
mail@refshaleoen.dk; Region Hovedstaden <regionh@regionh.dk>; regionsjaelland@regionsjaelland.dk;
info@rigsrevisionen.dk; Kjeld Allan Larsen <kjeld.allan.larsen@gmail.com>; Rådet for Sikker Trafik
<info@sikkertrafik.dk>; Airo Bjarking <formand@lynetten.dk>; kommunen@taarnby.dk

Emne: Høring over implementeringsredegørelse til anlæg af Lynetteholm (Id nr.: 767332)

Til rette vedkommende

Se vedlagt Transportministeriets høring af dags dato.

Med venlig hilsen

Anders Petersen

Specialkonsulent

Transportministeriet

Ministry of Transport

Lovkontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Telefon +45 2069 7995

arp@trm.dk

www.trm.dk

For nærmere om ministeriets behandling af personoplysninger henvises til ministeriets hjemmeside:

<https://www.trm.dk/da/ministeriet/databeskyttelsesforordningen>

Transport- og Boligministeriet

Dato: 29. april 2021

J.nr.: 0100-10162-00049-21

Sagsbehandler: dhe

KØBENHAVNS POLITI

Juridisk afdeling

Politigården

1567 København V

Sendt til:

arp@trm.dk

trm@trm.dk

Direkte: 51448701

Høring vedrørende implementeringsredegørelse for Lynetteholmprojektet

Ved brev af 21. april 2021 har Transport- og Boligministeriet fremsendt et udkast til implementeringsredegørelse for Lynetteholm projektet.

Det fremgår, at implementeringsredegørelsen indeholder en anvisning på, hvordan anlægsprojektet vil blive udmøntet i praksis efter vedtagelsen af lov om anlæg af Lynetteholm.

Implementeringsredegørelsen indeholder bl.a. bl.a. de vilkår, som vil skulle overholdes i forbindelse med udførelsen af projektet.

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

Det bemærkes, at Københavns Politi i forbindelse med høring over udkast til forslag om anlæg af Lynetteholm har afgivet bemærkninger. Københavns Politi finder anledning til ligeledes at fremsætte bemærkningerne i relation til implementeringsredegørelsen for Lynetteholm:

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



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

Side 2

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

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

Med venlig hilsen

Rikke Laulund
stabschef



Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Cc: Jesper Mogensen (jem@mim.dk), Paolo Perotti (paope@mim.dk), lbo@kyst.dk (lbo@kyst.dk)
Fra: Kerry Knudten-Erkelenz (kerkn@mim.dk)
Titel: Bemærkninger til implementeringsredegørelse
Sendt: 29-04-2021 18:49
Bilag: Bæredygtig Miljø og Produktion - Lynetteholm implementeringsredegørelse.docx;

Kære Anders

Jeg fremsender hermed særskilt to sæt bemærkninger. Der fremsendes 1) bemærkninger omkring støj fra Miljøministeriets kontor for Bæredygtig Miljø og Produktion og 2) tilføjelser til vilkår omkring uddybning af Svælget fra Kystdirektoratet. Disse bemærkninger fremsendes særskilt, da jeg kan forstå, at det er aftalt mellem Transportministeriet, Miljøministeriets kontor for Vand og klimatilpasning og Miljøstyrelsen, at Miljøstyrelsens samlede bemærkninger fremsendes direkte. Miljøstyrelsens samlede bemærkninger vil herefter blive supplere af kontoret for Vand og klimatilpasning i starten af næste uge. Bemærkninger fra Kystdirektoratet og Bæredygtig Miljø og Produktion er herefter de eneste bemærkninger, som ikke er indeholdt i de andre to fremsendelser af bemærkninger.

Bemærkninger fra Bæredygtig Miljø og Produktion fremgår tekstnært i vedhæftede dokument på s. 16f og 43.

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.

Ring eller skriv endelig, hvis dette måtte give anledning til spørgsmål. Du bedes i øvrigt bekræfte modtagelsen af denne mail.

Med venlig hilsen
Kerry

Venlig hilsen

Kerry Knudten-Erkelenz
Fuldmægtig | Jura
+45 29 79 25 37 | +45 29 79 25 37 | kerkn@mim.dk

Miljøministeriet
Departementet | Slotsholmsgade 12 | 1216 København K | Tlf. +45 38 14 21 42 | mim@mim.dk | www.mim.dk
[Facebook](#) | [Twitter](#) | [Instagram](#) | [LinkedIn](#) | [Privatlivspolitik](#)

NOTAT



Miljøministeriet
Departementet

Jura
J.nr. 2020 - 21290
Ref. KERKN
Den 4. maj 2021

Generelle bemærkninger til implementeringsredegørelsen

Miljøministeriet har i dette notat sammenfattet en række generelle bemærkninger til det udkast til implementeringsredegørelse, som Transportministeriet har sendt i offentlig høring fra den 21. april til den 2. maj 2021. Miljøministeriet har herudover foretaget en tekstnær kommentering med ændringsmarkeringer direkte i seneste udkast til implementeringsredegørelsen.

1. Der er ikke overensstemmelse mellem den seneste supplerende miljøkonsekvensrapport (MKR) og implementeringsredegørelsen.

Gengivelse af miljøkonsekvensvurderingerne i implementeringsredegørelsen er ufuldstændig. En opdatering, hvor der som minimum bør være en henvisning til de relevante afsnit i miljøkonsekvensrapporterne, er relevant da vurdering om påvirkninger ellers kommer til at fremstå som ubegrundede påstande. Yderligere skal Miljøministeriet bemærke, at implementeringsredegørelsen ikke fremstår opdateret ift. den supplerende miljøkonsekvensrapport, der er blevet udarbejdet for sejlrenden med videre.

2. Kumulative påvirkninger

Der er et udestående med redegørelsen for kumulative påvirkninger, og hvordan de bliver håndteret. Det er vanskeligt at få et fuldstændigt indtryk af, hvilke projekter og planer, der er taget i betragtning, jf. de indsatte tekstnære kommentarer.

3. Supplerende vilkår for så vidt angår uddybning af Svælget

Kystdirektoratet ser gerne, at vilkårene for så vidt angår uddybning af Svælget 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.

4. Vilkår for drift af nyttiggørelsesanlægget

De vilkår for driften af nyttiggørelsesanlægget, som Miljøstyrelsen har bidraget med i afsnit 6 i implementeringsredegørelsen, er indsat to gange i to forskellige versioner. Den sidste version er forældet og skal slettes.

5. Uklarhed omkring forudsætningerne for og administration af kvælstofordningen

Der er fortsat uklarhed om forudsætningerne for og administrationen af kvælstofordningen.

Der er således i forhold til kompensationsmodellen for kvælstof (N) flere ubesvarede spørgsmål, herunder fremgår det ikke, hvor mange tons kvælstof, der skal kompenseres og hvorledes ordningen skal administreres og håndhæves. Overordnede fremgår det af rapporten, at merudledning kompenseres i kraft af de kvælstofreduktioner, som er opnået i Københavns Kommune i henhold til spildevandsplanen, men omfanget og udnyttelsen af disse fremgår ikke.

Det fremgår samtidig andetsteds, at der i VP2 er et udskudt indsatsbehov i 3. planperiode og der bemærkes følgende om merudledning:

"Der er dog mulighed for at indbringe sagen for miljøministeren, der efter en konkret vurdering vil kunne tillade, at myndigheden meddeler tilladelse, jf. § 8, stk. 4, i Bekendtgørelse 449/2019 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter. Denne myndighedskompetence ville med anlægsloven være blevet overdraget til Transportministeren. Miljøministeriet har på baggrund af vandområdets tilstand og målsætninger samt den ansøgte belastning imidlertid anbefalet, at der ikke gives en sådan tilladelse til dette projekt, og merudledningen skal derfor kompenseres fuldt ud. De tilladte udlederkrav for N og P er derfor givet under forudsætning af, at der bliver udført de påkrævede kompenserende tiltag. Myndigheden for tilladelse til merudledninger er for Lynetteholm overdraget til Transportministeriet i forbindelse med anlægsloven hertil."

6. Håndtering af kvælstof (N) og fosfor (P) fra Lynetteholm i forhold til vandplanlægning

Miljøministeriet har endnu ikke set en endelig aftale og vurdering af, at kvælstof (N) og fosfor (P) udledningen kan ske uden problemer i forbindelse med overholdelse af reglerne om vandplanlægning i hele projektets levetid. Miljøministeriet har derfor indsat kommentarer i implementeringsredegørelsen de steder, hvor der er formuleringer omkring compensation af udledningen af N og P, som eventuel skal konsekvensrettes, når den endelige løsning er aftalt og sikret. Miljøministeriet har i den forbindelse noteret, at det tidligere indsatte vilkår A1 i implementeringsredegørelsen om gennemførelse af kompenserende tiltag for udledningen af N og P er blevet slettet. Dette tages til efterretning, såfremt det er i overensstemmelse med den endelige aftale og vurdering i forhold til reglerne om vandplanlægning. Da det tydeligt fremgår af implementeringsredegørelsen, at vilkårene er fastsat af Miljøstyrelsen, ønsker styrelsen imidlertid at blive hørt, inden der ændres i de vilkår eller vilkårsbegrundelser, som vi har bidraget med. Dette gælder både i forhold til ændringer som følge af evt. fornyet vurdering af behov for kompenserende tiltag og øvrige ændringer.

Med henblik på, at sikre at anlægsprojektet ikke fremover medfører forringelse eller er til hinder for opnåelsen af god økologisk tilstand, er der i implementeringsredegørelsen fastsat 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.

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Per Bach Svendsen (PBS@dm.dk)
Titel: Høring over implementeringsredegørelse til anlæg af Lynetteholm
Sendt: 29-04-2021 20:19

Kære Transport- og Boligministeriet

DMI har ingen bemærkninger til høring over implementeringsredegørelse til anlæg af Lynetteholm.

Med venlig hilsen,

Per Bach Svendsen

Direktionssekretær/Fuldmægtig

Kommunikation og Strategi

Danmarks Meteorologiske Institut

T: +45 6126 6328

E: pbs@dm.dk

Journal-nr.: 21010047

Dato: 29. april 2021

Ref.: Tina Pedersen

Region Hovedstadens høringssvar vedr. jordforureningsloven til Lynetteholm implementeringsredegørelse

Transportministeriet har den 21. april 2021 sendt udkast til Lynetteholm implementeringsredegørelse i høring med frist til den 2. maj 2021.

Region Hovedstaden har den 10. februar 2021 afgivet høringssvar vedrørende forslag til Lov om anlæg af Lynetteholm.

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

Implementeringsredegørelsen

Implementeringsredegørelsen indeholder en opregning af de vilkår, inden for hvilke anlægsprojektet skal gennemføres og en uddybende anvisning på, hvordan anlægsprojektet skal udmøntes i praksis. I implementeringsredegørelsen er der redegjort for, hvorledes varetagelsen af hensyn til miljø og natur samt gennemførelse af afværgeforanstaltninger vil ske af hensyn til de relevante miljø- og naturinteresser, som berøres af anlægsprojektet, jf. implementeringsredegørelsens formål, afsnit 1.3.

Region Hovedstadens bemærkninger vedr. jordforureningsloven

Deponi med mobile forureningsstoffer

I høringssvaret til lovforslaget bemærkede regionen, at modtagekriterierne fra det eksisterende depot på Nordhavnen, som er ved at være opfyldt, ikke er lettere forurennet jord, idet der dels er meget høje indhold af tungmetaller, dels flygtige stoffer, herunder klorerede opløsningsmidler. Ifølge lovforslaget er det hensigten, at jord fremadrettet skal modtages på Lynetteholmen.

Ifølge miljøkonsekvensrapporten påtænkes der tilkørt både almindelige fyld og fyld med kraftig forurening, f.eks. mobile forureningsstoffer, der kan afdampe til luften (lette kulbrinter (C6-C10), BTEX'er og klorerede opløsningsmidler).

Regionen anbefalede på den baggrund efterfølgende Transportministeriet og By & Havn, at der ændres i hvor kraftig forurening, der må modtages, så der ikke deponeres mobil forurening, som senere vil kunne udgøre en risiko for mennesker og miljø. Regionen anbefalede derfor, at der fastsættes faste modtagekriterier, der sikrer, at der ikke er miljø- eller sundhedsmæssige risici som følge af den deponerede jord.

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 indeluftisiko, 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 indeluftisiko 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. Regionen er i den forbindelse høringsspart 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.

Anlæggelse af vejanlæg henover Prøvestenen og miljø- og sundhedsmæssige risici i øvrigt

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 forurenet 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 skal i den forbindelse bemærke, at en stor del af de arealer, hvor adgangsvejen etableres, er kortlagt som forurenet 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 jord-håndteringsplan, 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.

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.

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.

Med venlig hilsen



Tina Pedersen
Enhedschef

Høringssvar til implementeringsredegørelse for Lynetteholm-projektet

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (RE) er et ejendomsselskab, der ejes af Sampension, PKA, PFA og PenSam i forening, og RE ejer, administrerer og udvikler det tidligere B&W-skibsværfts areal på Refshaleøen i København. Det er RE's ambition, at der indenfor en kort årrække vil kunne igangsættes en egentlig byudvikling med blandet bolig- og erhvervsanvendelse på RE's ca. 52 hektar store bynære havneareal understøttet af den nødvendige infrastruktur.

RE er som anført i tidligere høringssvar til miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm, generelt positive over for projektet, 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.

Det er med dette in mente, at vi her giver vores kommentarer til implementeringsredegørelsen, som i vores øjne dog efterlader flere spørgsmål, som også fremgik af vores første høringssvar, og som vi tillader os at gøre opmærksom på igen. Disse bør i RE's øjne adresseres inden endelig vedtagelse af projektet.

Trafikale forhold

RE konstaterer, at Lynetteholm i såvel anlægs- som driftsfase vil generere en betydelig mertrafik, både på Refshalevej og på den foreslåede nye vejforbindelse over Margretholms 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 Margretholms 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.

Vi finder det endvidere afgørende, at der etableres hjemmel til at sikre, at al tung trafik både til det kommende jordmodtagelsesanlæg, Amagerforbrændingen, Amagerværket og

Renseanlæg Lynetten benytter den nye rute, således at Refshalevej/Forlandet belastes mindst muligt med tung trafik.

Mødet med Refshaleøen

Som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten vil etableringen af Lynetteholmen resultere i en række anlægsmæssige møder med Refshaleøen, herunder hvor en ny ankomstvej uden på RE's dokport og den bagvedliggende aktive byggedok vil 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, 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.

Afsluttende bemærkninger

Afslutningsvist skal det igen nævnes, at RE ser meget positivt på etableringen af Lynetteholm, 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 Havmøller Jensen
Udviklingsdirektør
Refshaleøens Ejendomsselskab A/S

Margretheholms Havn Sejlklubben Lynetten



København 1.maj 2021

Til Transportministeriet

trm@trm.dk og ars@trm.dk

Hermed fremsendes bemærkninger *Høring over implementeringsredegørelse til anlæg af Lynetteholm (Id nr.: 767332)*

Sejlklubben Lynetten indsender bemærkninger med fokus på at sikre, at klubbens medlemmer har fri ind- og udsejling mellem Øresund og deres havn Margretheholms Havn. Implementeringsredegørelsen som den er udformet, anser vi som værende væsentlige forringelser, der kan påvirke klubbens eksistens.

Væsentlig fejl i oplysningsgrundlaget for implementeringsredegørelsen.

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

Af afsnit 2.5.11 og 2.6.3 fremgår

Ny Dæmning over indsejling til Margretheholm Havn til Refshalevej. Dæmningen anlægges med en oplukkelig bro, så masteskibe fra Margretheholm Havn kan passere vejen på hverdagsaftener og i weekenden, når vejen på dæmningen ikke anvendes til jordtransport.

Der er i implementeringsredegørelsen ikke taget højde for sejlklubbens forslag om **en akvædukt**. Sejlklubben Lynetten har med hjælp af ingeniører med tilknytning til klubben udarbejdet en løsning hvor der anlægges en akvædukt. Løsningen er præsenteret for Transportudvalget og sendt i brev til Transportministeren, Københavns Kommune, og præsenteret for By & Havn og deres rådgiver, COWI.

En akvædukt vil modsat en oplukkelig bro, sikre fri ind- og udsejling, minimere støv og støj, sikre sejladsikkerheden, tage del i klimasikring og vil kunne fungere som gennemtænkt og driftssikker løsning.

Såfremt vejen skal anvendes som en opkørsel i forbindelse med anlæggelse af en Østlig Ringvej vil en akvædukt forbygge trængselsproblemer. Akvædukten giver desuden et større tidsmæssigt råderum for jordtransport til Lynetteholm.

Side 1 / 4

S/K Lynetten, Refshalevej 200, 1432 København K

Telefon: +45 31319523

Mail: info@lynetten.dk



Ifølge By & Havn og deres rådgiver, er akvædukten en løsning, der teknisk mulig, men der er uenighed om anlægssummen.

Dette imødegås af sejlklubben ved nye beregninger der er fremsendt til By og Havn, Transportudvalget og Transportministeren

Aktuelt foregår der verificering af sejlklubbens beregninger gennem et hollandsk ingeniørfirma, der har erfaring med udvikling og anlæg af akvæduker i Holland.

Det er ligesom det er konkluderet i miljøkonsekvensrapporten, sejlklubbens opfattelse, at anlæggelsen af en oplukkelig bro vil **medføre væsentlige påvirkninger** af havnen, både i drifts- og anlægsfasen.

Anlægsfasen er ikke tilstrækkelig belyst i miljøkonsekvensvurderingen og vil (i følge COWIs tidsplan) indebære en nedlukning af havnen i sommeren 2022, under anlæggelse af en oplukkelig dæmning og bro.

Det forhold fremgår ikke af miljøkonsekvensvurderingen og ligeledes ikke af implementeringsredegørelsen.

I driftsfasen vil sejladsforholdene til og fra havnen blive påvirket. Der forventes fald i antal af gæstesejlere, fald i indtjening fra brændstofsalg og en væsentlig påvirkning for havnens erhvervsliv, som Yachtværft, Bådservice og Restaurant.

Afværgeforanstaltninger mangler helt

Der er i implementeringsredegørelsen ligesom i miljøkonsekvensrapporten, ikke foreslået afværgeforanstaltninger i forbindelse med anlæggelse af en dæmning med oplukkelig bro, hverken i anlægs- eller driftsfasen.

Ingen af de følgende afværgende foranstaltninger, som har været foreslået af sejlklubben, er implementeret:

Gener med støv og støj. Etablering af læhegn (støv) og afskærmning (Støj) ved Refshalevej nævnes ikke som afværge.

Ventepladser. 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 sø sikkerheden når broen lukket.

Desuden anser vi en uddybning af for havnen er nødvendig, da sejlads i princippet kun kan foretages gennem en smal sejlrende. I denne, aktuelle sejlrende, er det ikke sikkerhedsmæssig forsvarligt og det vil ikke være muligt at vente på broåbninger.

Især linjeføringen i **Figur 2.1** vil skabe problemer, da der ikke med de begrænsninger der er ved anduvning syd og øst i indløbet, ikke kan etableres ventepladser.



Erstatning ved økonomisk tab. Der er heller ikke nævnt Sejlklubbens forventede tab af indtægter ved reducering af f.eks. gæstesejlere (4.500 anløb årligt) og brændstofsalg.

Umuligt at planlægge sejlads efter åbningstider. En bro skaber problemer for mere end 85 % 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 16.00 og 07.00 om morgenen medfører en meget væsentlig ulempe.

Sejlads planlægges ikke efter åbningstider på en bro, men efter vind og vejrforhold. Dette nævnes heller ikke under afværgeforanstaltninger.

Varslet om total ned luk af havnen i højsommeren 2022.

Der mangler en løsning på anlægsforslaget, der indebærer en lukning af havnen i sommeren 2022 og andre begrænsninger i anlægsperioden. Alternative løsninger/afværger er ikke nævnt. Lukning af i en sommerperiode i optil 4 måneder er ikke acceptabelt.

Åbningstider

Sejlklubben har drøftet åbningstider med By & Havn og-fastholder, at der ved anlæggelse af en klapbro, skal ske en åbning mindst 1 gang i timen. Dette er heller ikke nævnt.

Hvordan kan dialog om mulige ekstra åbningstider anses som rimelig afværge for en så væsentlig påvirkning jf. Miljøkonsekvensvurderingen?

3.21 Kulturarv og Arkæologi

Punkt 3.21.2 nævner

Projektet medfører ikke ændringer i Margretheholm Havn. By & Havn vurderer derfor, at kulturmiljøet samlet set ikke bliver påvirket.

Sejlklubben er **forsat** af en anden opfattelse. Anlæggelse af en oplukkelig bro vil påvirke sejlklubbens eksistens. Støj og støvgener, driftstab, uddannelse af nye sejlere, men også en sejlklub med tradition for fri ind- og udsejling, vil være såvel aktivitetsmæssigt som foreningsmæssigt truet.

Akvædukten kan bevare kulturmiljøet i havnen.

Sejlklubben S/K Lynetten foreslår en akvædukt over indsejlingen til Margretheholms Havn. Akvædukten sikrer sikker fri ind- og udsejling til Margretheholms Havn.

En akvædukt vil blive den første af sin slags i Danmark. Akvæduktløsningen kan blive en seværdighed og integreret forbindelse mellem den nye bydel og Øresund, hvorimod Klapbro- løsningen vil fjerne det horisontale blik ud over Øresund og vil bidrage til en fortsat sammenhæng mellem by og vand.



Hensynet til og inddragelsen af befolkningen i byens udvikling samt måden, man vælger at løse en vanskelig udfordring, vil igen kunne bringe København frem som innovativ, inkluderende samt en social og mangfoldig by.

En udvikling sejlkлубben ønsker at tage del i. Endelig bør det medtages, at Sejlkлубbens medlemmer af egen lomme løbende har investeret mere end 50 mio. kr.

Hertil kommer ikke mindst titusindvis af arbejdstimer, i etablering og vedligeholdelse af havnen. Der er gennem 43 år betalt mere over end 35 mio. kr. i leje for området til By & Havn – tidligere Københavns Havn.

Med de væsentlige forringede vilkår en klapbro- løsning byder, må disse investeringer anses som delvis tabt.

Inddrages de socioøkonomiske omkostninger og de arkitektoniske kvaliteter, vil akvædukt-løsningen med den enkle og iøjefaldende konstruktion på mange måder være en bedre løsning i det kommende bybillede, også set i relation til de omfattende og forventelige byggeaktiviteter på Refshaleøen ejet af By & Havn samt REDA (pensionsselskaber) og Lynetteholmen.

Området er allerede i dag kendetegnet ved industrielle perler som Amagerværket/Amager Bakke med skibakke og andre borgerinddragende aktiviteter. HOFORs nye biobrændselsanlæg er også et gennemført bud på samme nytænkning.

Et nybygget populært og bredt sammensat boligområde med flere end 2000 beboere samt kommende to institutioner er ligeledes en medspiller, der har glæde af de tilbud som en levende havn byder.

Opsamlende må det konkluderes, at Sejlkлубben Lynettens muligheder for fri ind og udsejling begrænses i væsentlig grad og dermed ændres såvel driftsmæssig som aktivitetsmæssig funktion ved anlæg af en bro. En afværgemekanisme, som kan afbøde disse gener, er som foreslået/ præsenteret af S/K Lynetten en akvædukt idet denne vil bibeholde ikke kun de aktiviteter der findes i dag for såvel juniorer, sejlerskole og seniorer men også fremtidssikre såvel Margretheholms Havn og S/K Lynetten.

Med venlig hilsen

Bestyrelsen S/K Lynetten

Afro Bjarking

Formand

S/K Lynetten

Rahlf Nielsen

Næstformand

**Bemærkninger til den udsendte Implementeringsredegørelsen med
indsendelsesfrist den 2 maj 2021.**

Sendt til arp@trm.dk og trm@trm.dk

Søndag den 2 maj 2021.

Attention: Specialkonsulent Anders Petersen.

Selv om jeg ikke efter Trafikstyrelsen opfattelse eller måske forglemmelse ikke er at finde relevant i jeres udsendte høringsliste tillader jeg alligevel, at indsende mine bemærkninger på egne og vegne af Initiativgruppen Bevar Margretheholms havns mere end 2000 medlemmer.

Jeg forventer at blive tilføjet denne liste.

I anlægslovens § 1 bemyndiges By & Havn blandt andet følgende:

1. Anlægge Lynetteholm ved at opfylde et areal i Københavns Havn.
2. Etablere den østlige del af Lynetteholm som et kystlandskab.
3. Anlægge et modtageanlæg til nyttiggørelse af ren og lettere forurenede jord på Refshaleøen med tilhørende arbejdskaif.
4. Anlægge en adgangsvej fra Prøvestenen til modtageranlægget på Refshaleøen, der går via Kraftværkshalvøen, omfattende en dæmning nord for Prøvestenen, en dæmning med tilhørende oplukkelig bro øst for Margretheholm Havn og en vejdæmning på ydersiden af Refshaleøen mod øst.

Ovenstående fire afsnit giver anledning til følgende indsigelser angående:

1. Anlægge Lynetteholm ved at opfylde et areal i Københavns Havn.

Lynetteholmen er IKKE et nyttiggørelsesprojekt for overskudsjord, tvært imod vil alene dets placering som blokerende element i Kongedybet, være til stor skade for biodiversiteten i Øresund og langt ind i Østersøen.

Eksempler på gode nyttiggørelsesprojekter findes hos Regionen Hovedstaden

<http://jordhaendtering.dk>

eller Region Midtjylland

<https://www.rm.dk/siteassets/regional-udvikling/ru/klima-og-miljo/rastoffer/>

[baredygtig-jordhaendtering/inspirationskatalog-for-baredygtig-jordhaendtering.pdf](https://www.rm.dk/siteassets/regional-udvikling/ru/klima-og-miljo/rastoffer/baredygtig-jordhaendtering/inspirationskatalog-for-baredygtig-jordhaendtering.pdf)

I modsætning til den oprindeligt foreslåede principbeslutning vedtaget nov. 2018 blev Lynetteholmen senere udvidet til et meget dybt havområde, Kongedybet hvis position ligger på 15 meters vanddybde.

Som nævnt kræver dette pælefundering af bygningerne, men det må også påregnes, at ALLE andre former for anlægsarbejder, her under kloakeringer og vejanlæg vil påvirkes af sætningsskader, som over mange år fremadrettet vil medføre ekstraordinære store opretningsomkostninger.

Grundet valget af udlægningsmetode, at fylde jord op fra kant vil jorden, som det her nævnes, IKKE kunne udlægges i tynde lag for at forhindre gytje og anden form for giftigt bundmateriale, at blive flyttet op mod overfladen og ikke blive forsejlet på sin nuværende position.

Jordberegningen.

Rapportens manglende undersøgelser, såsom en jordstrømsanalyse om hvor og hvor meget jord der kan genereres over den forventede anlægsperiode på 50 år giver indtryk af et vovet pokerspil.

Rapporten har alene taget udgangspunkt i den mængde jord der er modtaget på Nordhavnen siden 2012 under en højkonjunktur byggeperiode og som for nuværende viser tydelige tegn på en nedadgående tendens ifølge Danmarks Statistik.

Alene statistikken for etagebyggeriet gennem en længere årrække giver en langt bedre ide om den kommende byggeaktivitet og dermed også genereringen af overskudsjord.

Et er at den i dag værende overskudsjord som for tilfældet Lynetteholmen bliver anvendt forkert, noget andet er, at der slet ikke er jord nok til dette projekt, som ved anlægslovens godkendelse kan sættes i gang.

Jeg henviser til jordberegningen i min høringsrapport af 28 april 2021 til Trafikstyrelsen, her vedlagt som PDF file.

2. Etablere den østlige del af Lynetteholm som et kystlandskab.

Til opbygning af en del af kystlandskabet vil der blive brugt ren jord, som i stedet bør bruges på land og der skal også bruges store mængde sand fra Kriegers Flak.

Dette havområde kan ikke på forsvarlig vis længere klare denne intense udnyttelse af sine sandresurser uden alvorlig skade på biodiversiteten.

Det tilførte tilskud fra Københavns kommune på 400 millioner kr. står ikke i forhold til de omkostninger på 220 millioner, som Amager Strandpark i sin tid blev opført for. Dette er især begrundet af de store omkostninger og tekniske udfordringer grundet de store havdybder forårsager, tillige med de enorme resurser der skal tilføres af sand og stenmaterialer fra sandsynligvis Norge.

Placering af strande langs med det næsten nu lukkede Kongedybet betyder i flg. MKR-rapporten, at der vil være en kraftig forøget påvirkning af strøm til fare for de badende gæster.

Tillige vil den nu nye smalle gennemsejlingsrende med disse kraftige strømforhold også betyde, at både med ringe maskinkraft ikke længere vil kunne gøre brug af denne gennemsejling vest om det urene område.

3. Anlægge et modtageanlæg til nyttiggørelse af ren og lettere forurenede jord på Refshaleøen med tilhørende arbejdsopgaver.

Jeg vil her henstille til det af Arbejdsgiverorganisationen Dansk Byggeri indsendte høringssvar nr. 494 som omhandler de konkurrenceforvridende forhold et sådant modtageanlæg vil udgøre på de private firmaer, som i dag arbejder og til stadighed udvikler disse sammenfaldende arbejdsopgaver.

Et kommende stort export potentiale.

4. Anlægge en adgangsvej fra Prøvestenen til modtageranlægget på Refshaleøen, der går via Kraftværkshalvøen, omfattende en dæmning nord for Prøvestenen, en dæmning med tilhørende oplukkelig bro øst for Margretheholm Havn og en vej dæmning på ydersiden af Refshaleøen mod øst.

Ikke bare som sejler i sejlklubben s/k Lynetten, men også som erhvervsdrivende i Margretheholms havn med fast ejendom giver denne nye adgangsvej ingen mening, selv uden hensyn til disse personlige forhold.

Det er klart, at selv en oplukkelig bro ikke i praksis kan holde Danmarks største foreningsejede havn åben for eftertiden, men også disse for samfundet store etableringsomkostninger står på ingen måde i forhold til det alternativ, at foretage jordtransporten med en kombineret lastbil og pramtransport.

Fordelene er helt evidente, sparede anlægsomkostninger, ingen påvirkning og gener for naboer og andre, langt mindre slid på gader og veje, færre trafikulykker og et langt mindre klimaaftryk til følge, - dokumenteret til at være omkring halvdelen, som ved lastbilkørsel alene.

Den i MKR-rapporten udregning er kun foretaget med det formål, at stille lastbiltransporten bedre i CO₂ mæssig henseende i forhold til de allerede to foreliggende muligheder for transport af vandvejen, som foruden et fra Svitzer A/S også vores eget.

Både transportlængde og valg af laste/losse plads er i MKR-rapporten ikke korrekte og hellere kun målet, at vælge den transportform der for By&Havn er lettest at administrere og koster dem færrest penge at udføre.

Vedhæftet vores tidligere indsendt høringssvar med projektet Den Blå boulevard.

Til orientering arbejder vores ingeniørgruppe her med en revideret og mere detaljeret gennemgang af vores projekt i samarbejde med en af Danmarks førende eksperter på

det maritime anlægsområde og vi er blevet lovet opfølgende støtte fra eksperter på logistik området fra DTU i Aalborg.

Vi står naturligvis til rådighed for at finde den rigtige løsning på dette meget vigtige område, at transportere den jord, som nu engang i fremtiden måtte være til rådighed ud til et eventuelt jorddepot og gerne på den oprindelige position og i et langt mindre omfang, men fortsat til gavn for en stormsikring af København.

Ved ikke at opfører en dyr adgangsvej vil jeg her gøre opmærksom på vores forslag vedrørende pramløsningen, Den Blå Boulevard at en allerede i dag helt nødvendig opdeling af tung og let trafik vil kunne anvende en opdelt Refshalevej til en mindre del af jordtransporten ind til alternativ transportveje foreligger, såsom det ene spor i den nok kommende Østlige Ringvej.

Om regeringen i denne implementeringsredegørelse giver mulighed for at tilføje de her beskrevne alternativer vil helt givet mange borgere blive rigtig meget tilfredse for et sådan tilføjelse, der både fremmer miljø, klimaforhold og trafiksikkerhed, modsat det her fremlagte.

Alternativt vil jeg ej heller undlade, igen at foreslå vores alternativ Haveje, hvor Lynetteholmens placering flyttes nogle få hundrede meter længere øst på ved Middelgrunden på den næsten opfyldte losseplads, benævnt det urene område og med 3.6 km².

Forslag tidligere fremsat af vores egen ingeniørgruppe, som vi kalder Haveje, samt også et forslag tilsvarende forslag fra landskabsarkitekt Dan Hasløv, som havde ansvaret for designet af Amager Strandpark.

Slutteligt vil jeg gerne præcisere, at det ikke er rimeligt, at udlægningen af dette jorddepot forklares som del af en stormflodssikring af København nord, uden at medtage en dokport i Kronløbet, når nu denne mulighed var undersøgt og allerede lå klart ved MKR-rapportens udgivelse i nov. 2019.

Dels fordi prisen her er betydelig, men især fordi denne port betyder, at gennemsejlingen er væsentlig forskellig fra det i MKR-rapporten oplyste. Med denne dokport, hvad enten det bliver en vippeport eller en skydeport vil gennemsejlingen i Kronløbet blive besværliggjort så meget, at det i praksis næsten vil forhindre, at besøgende sejlere vil besøge Københavns havn.

Man bør i øvrigt ikke tillade, at skrive denne implementeringsredegørelse uden at have fået en positiv udtalelse fra Søfartsstyrelsen om de kommende sejladsforhold, både for den nye smalle rende ved det tidligere Kongedybet og især for de helt nye besværlige gennemsejladsforhold i Kronløbet, som ikke tidligere er beskrevet.

Med venlig hilsen

Klaus Schlichter

Administrator for initiativgruppen Bevar Margretheholms havn.

Bilag mine bemærkninger til Implementeringsredegørelsen:

- **Mit høringssvar af 28 april 2021 indsendt til Trafikstyrelsen.**
- **Forslag til alternativ transport af jorden med opfordring om et konstruktivt samarbejde med vores eksperter.**



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

2. maj 2021
J.nr.: D21-440186

Høringssvar vedr. implementeringsredegørelse for etablering af Lynetteholm

Hermed fremsendes høringssvar vedrørende implementeringsredegørelse for etablering af Lynetteholm, jf. høringsmaterialet offentliggjort den 21. marts 2021 på høringsportalen.

Høringssvaret er fra BIOFOS Lynettefællesskabet A/S, der som ejer af Renseanlæg Lynetten bliver en af Lynetteholms nærmeste naboer. Vi henviser i øvrigt til vores høringssvar af 12. februar 2021 vedr. forslag til lov om anlæg af Lynetteholm.

Implementeringsredegørelsen indeholder en uddybende anvisning på, hvordan anlægsprojektet, som Folketinget tilslutter sig, skal udmøntes i praksis. I implementeringsredegørelsen er der redegjort for, hvorledes varetagelsen af hensyn til miljø og natur sikres, og der beskrives en lang række vilkår som skal overholdes under anlæg og drift.

BIOFOS havde set frem til, at implementeringsredegørelsen - udover anvisningerne på varetagelsen af miljø- og natur-hensyn – 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.

Betaling for midlertidige tiltag på ledninger

Som BIOFOS påpeger i vores høringssvar 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.

Uenighed om tilrettelæggelsen af arbejder

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.

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

Med venlig hilsen

Dan Fredskov

Notat

Modtager: Transportministeriet
Afsender: HOFOR A/S
KS af/dato: STBA/29.04.2021
Godkendt af/ dato:
Version: 1

Plan VS
Direkte tlf. Indtast direkte nummer
E-mail kfar@hofor.dk

HOFOR A/S: Høringssvar for implementeringsredegørelse for Lynetteholm-projektet

Trafikstyrelsen har igangsat ”høring af implementeringsredegørelse for Lynetteholm-projektet”.

Hermed fremsendes HOFORs bemærkninger til høringen af implementeringsredegørelsen. Der fremsendes én samlet kommentering for alle de forsyningsselskaber, der administreres af HOFOR A/S.

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

HOFOR har tidligere fremsendt kommentarer til anlægsloven for Lynetteholm-projektet. På denne baggrund har HOFOR ikke yderligere kommentarer, men henviser til det tidligere fremsendte høringssvar for anlægsloven for Lynetteholm-projektet. Høringssvaret er gældende, indtil der er fundet balancerede løsninger på de tidligere identificerede udfordringer.

Til dette høringssvar er der derfor også vedlagt det tidligere fremsendte høringssvar for anlægsloven for Lynetteholm-projektet.

Vedlagt

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

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

Den 2. maj 2021

Høringssvar vedr. implementeringsredegørelse for Lynetteholm-projektet

Dansk Erhverv har modtaget høringen d. 21. april 2021.

Implementeringsredegørelsen indeholder en sammenfattende beskrivelse af projektet samt en anvisning på, hvordan anlægsprojektet vil blive udmøntet i praksis efter vedtagelsen af anlægsloven, herunder en opregning af de vilkår inden for hvilke, anlægsprojektet skal gennemføres, hvilket Dansk Erhverv noterer sig.

Dansk Erhverv støtter etableringen af Lynetteholm og de overordnede formål projektet har. Det vil sige, klimasikring af København, areal til byudvikling, disponering af overskudsjord og bidrag til finansiering af overordnet infrastruktur (metro og havnetunnel ringvej).

Der henvises desuden til Dansk Erhvervs høringssvar afgivet d. 14. februar 2021 vedr. forslag til anlægslov for projektet.

Med venlig hilsen



Kristian Baasch Pindbo
Chefkonsulent

Til: TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk), Transportministeriet (trm@trm.dk)
Fra: Jens Jacob Bierring (jensbierring@gmail.com)
Titel: Høringsvar om Lynetteholm.
Sendt: 02-05-2021 21:07

Lynetteholm skabes ikke for at løse byens problemer. Lynetteholm skabes for at skabe endnu flere problemer for byen.

Drivkraften er som det sædvanlige ræsonnement i den vestlige civilisation at skabe mere gæld for at kunne afbetale tidligere gæld. For hvert stadie af denne trappetige svinder fornuften ind bid for bid. Hvem betaler ? Det er altid vores miljø. For vores medskabninger kan jo ikke skrive indsigelser eller berette om hvordan deres miljø forringes.

Derfor må vi tro på vores "ekspertvurderinger". En VVM vurdering burde handle om hvad vi kan gøre som kompensation for vores handlinger. Men da VVM vurderingen slet ikke relaterer sig til Øresunds, Køge Bugt eller Østersøens tilstand bliver alle vores handlinger målt fuldstændig subjektivt for at please beviljende opdragsgivere. Det siger sig selv at sådan en undersøgelse aldrig vil give et sandhedsbillede men altid vil være en skueret. Sådan fungerer Danmark jo, magten er ikke delt, opdragsgiver er samtidig myndighed.

Køge Bugt og i særdeleshed Østersøens sundhedstilstand er kritisk. Fiskebestande er kollapsede og udryddelsestruet og der dumpet gift ned alle vegne især efter verdenskrigene, hvor man dumpede ekstreme mængder giftgas . Alligevel fortsætter forretningsgangen as usual som om der intet var hændt på trods af vores bevidsthed om klimaet på kloden.

Således skal der hentes milliarder af tons sand på Kriegers Flak og århundreders københavnsk giftslam udledes direkte fra hovedkloakudløbet og "klappes" i Køge Bugt. Ganske vist foregår det om vinteren, som om det så nok "går væk" af sig selv til foråret?

Saltindholdet i Østersøen er blevet identificeret som hovedårsag til vores indhavs problemer, fordi det er med saltvandet der tilføres ilt til Østersøen. Og alligevel påstår man at en sløjfning af en vigtig vandvej og sejlrende på 14 m dybde som Kongedybet er af "ubetydelig betydning" for saltudvekslingen i Østersøen, hvorefter man slynger et tal ud under 1 % som ingen torske eller kinamand har en chance for at efterprøve.

Lynetteholm sælges for at skulle afbøde havvandstigninger og alligevel er der ingen sluse med i projektet eller kan ses som en del af en total løsning af diger og sluser omkring byen. Nej snarere tværtimod, for Lynetteholm bliver som forventet en prop i havnen, når vandet som følge af en kraftig vestenvind staves op i Østersøen og efterfølgende skal løbe ud gennem bæltene og Øresund. Det var den hændelse der oversvømmede hele Lolland Falster i 1872 med 80 omkomne som følge. Så spørger du måske, meget vestenvind har vi da ikke noget af ????

Undskyld mig, jeg synes vi københavnere bliver holdt for nar med Lynetteholmen og det til en pris af op mod 80 mia. kroner, hvis man tænker hele planen med, men heller ikke det vil man dele med os, stik mod EUs retningslinjer for miljøhøringer, hvor miljøhøringer netop skal give et komplet billede.

Da vi som borgere skal betale denne pris, fordi statens ejerandel er forsvindende lille vil jeg mene, at projektet er direkte uansvarligt både økonomisk og miljømæssigt.

Til: Transportministeriet (trm@trm.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Fra: Bent Andersen (have104@hotmail.com)
Titel: Høring af implementeringsredegørelse for Lynetteholm-projektet
Sendt: 02-05-2021 21:25

Høring af implementeringsredegørelse for Lynetteholm-projektet

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

Jeg har bemærket at Vikingeskibsmuseet ikke er på høringslisten, selvom museet er ansvarlig for arkæologien i de østlige danske farvande omkring Sjælland, Lolland, Falster, Møn og Bornhol

I udkastet til implementeringsredegørelse for Lynetteholm-projektet står:

2.2.2 Etablering af Lynetteholm

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 forurenede jord på 2,6 mio. ton/år, varierende mellem 1,7 mio. ton/år og 3,2 mio. ton/år.

Baseret på disse tal og en forventet samlet kapacitet i Lynetteholm på ca. 81,8 mio. ton for det færdige projekt vil opfyldningstiden være ca. 30 år.

Andelen af ren jord forventes at være 40 % i gennemsnit, baseret på registreringer over modtaget jord i Nordhavn.

Jeg har forgæves i forbindelse med VVM-høringen efterlyst en lidt mere kvalificeret jordanalyse (se afsnittet i vedhæftede høringssvar). Problemstillingen er helt forbigået i Trafikstyrelsens *Sammenfattende redegørelse for miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm samt temarapport for uddybning af sejlrende og klapning* fra 31. marts 2021.

Det betyder at Folketinget ikke har et tilstrækkelig oplyst grundlag for at behandle anlægsloven. Det kunne eksempelvis være fornuftigt at etapeopdele anlægget af Lynetteholm, hvis der ikke er udsigt til, at der er tilstrækkelig med overskudsjord til at opfylde Kongedybet, så man sikrer klimasikringen af København.

Med venlig hilsen

*Bent Andersen
Willemoesgade 54, 2.th.
2100 København Ø*

Høringssvar ang. Miljøvurdering af etablering af Lynetteholm, J-nr. TS6040102-00024

Ufuldstændig miljøvurdering i forhold til Afgrænsningsudtalelsen

I *Afgrænsningsudtalelse for miljøkonsekvensrapport for etablering af perimeteren til Lynetteholm* hedder det bl.a. (mine understregninger)

Foreslåede alternativer

Miljøstyrelsen gennemførte i perioden 11. oktober til 8. november 2019, som led i afgrænsningen af den del af miljøkonsekvensrapporten, der handler om jordopfyldt, en indkaldelse af ideer og forslag til det videre arbejde. Selvom denne indledende indkaldelse af ideer og forslag ikke indgår i den bekendtgørelse TBST administrerer, skal foreslåede alternativer alligevel behandles tilpas grundigt til at vurdere, om der er tale om reelle alternativer.

Ud over det, der allerede er beskrevet oven for, handler det om:

1. Rekreative interesser

Forhold for sejlere og andre, der benytter vandet. Der peges bl.a. på de ændrede besejlingsforhold ved lukning af Lynetteløbet samt de ændrede forhold ved flytning af Margretheholm lystbådehavn. Der er foreslået et alternativ, hvor der konstrueres en ny udsejling direkte til havneløbet i det tilfælde, hvor en lukning af det nuværende udløb til Øresund må lukkes af en ny vej. Et andet alternativ kan være en bro over Margretheholms udløb, der er høj nok til at lystbådene kan sejle igennem.

2. Klimasikring

Der foreslås en række alternativer til klimasikring af København, der ikke omfatter etablering af Lynetteholm. Der kan f.eks. være tale om en spunsvæg med en sluse på tværs ved Trekronerfortet. Bygherre skal vurdere rimelige alternativer til klimasikring af København.

3. Hele projektet skal beskrives

Mange af henvendelserne forventer, at Metro, Havnetunnel mv. inddrages. *Det vurderes, at disse henvendelser bør tages seriøst for at imødegå risikoen for, at der træffes afgørelse på et ufuldstændigt grundlag.*

Det bemærkes dog, at beslutning om og anlæg af de nævnte infrastrukturprojekter forudsætter, at der gennemføres særskilte VVM-undersøgelser dertilhørende høringsprocedurer mv. samt at der på tilsvarende vis vil blive udarbejdet lokalplaner for byudvikling med dertil gældende høringer. Planlagte projekter skal alene medtages i det omfang og på det niveau de er planlagte.

4. Side 56 om jord:

Miljøstyrelsen skal anmode By & Havn om at inddrage de indkomne bemærkninger til jordopfyldet på Lynetteholm i miljøkonsekvensrapporten. Nedenfor er oplistet de væsentligste miljøemner relateret til jordopfyld, der er adresseret i høringsfasen, og som Miljøstyrelsen forventer besvaret og belyst i miljøkonsekvensrapporten (mine understregninger)

- Jordens indhold af forurenende stoffer
- Jordopfyldets konsekvenser for vandkvalitet og badevand i Københavns Havn
- Jordopfyldets konsekvenser for natur
- Støj fra drift af jordopfyld • Luftforurening fra drift af jordopfyld
- Konsekvenser ved jordtransporter på lastbil, herunder vejadgang, trafikale og miljømæssige konsekvenser i lokalområderne Refshaleøen, Kraftværkshalvøen, Margretheholm, Margretheholm Havn og Kløvermarken (støj, vibration, luftforurening og støv)
- Konsekvenser ved jordtransporter ad søvejen, samt alternative modtagestationer til pramme blandt andet i Nordhavnen og på Prøvestenen
- Risikoen for menneskers sundhed
- Muligheder for afværgeforanstaltninger ved jordtransporter, herunder tvangsruiter, restriktioner ved kørsel, krav til køretøj, støjafskærmning og anvendelse af el-drevne lastbiler og pramme.
- Jordopfyldets konsekvenser for andre spildevandsudledninger, herunder fra Biofos
- Jordopfyldets konsekvenser for rekreative værdier
- Socioøkonomiske konsekvenser og konsekvenser for andre erhverv ved jordtransporter på lastbil • Påvirkninger af kulturarv og fredede fortidsminder, herunder på Refshaleøen. • Klimapåvirkninger fra jordopfyld og jordtransport
- Samspillet mellem miljøpåvirkninger
- Evt. afledte konsekvenser for indsatsen mod jordforurening
- Jordprognoser for opfyldningen
- Jordopfyldets konsekvenser for jordressourcen i hovedstadsområdet
- Evt. etapeopdeling af Lynetteholm (jordopfyldet) ved anlæg af kanaler
- Alternative placeringer af jordopfyld, herunder Avedøre Holme, Peberholmen og Amager Strandpark
- Konsekvenser ved 0-alternativet (udviklingen hvis jordopfyldet ikke etableres)

5. I Tilføjelsesnotatet hedder det: Københavns Kommunes udbygningsplaner skal indgå i vurderingen af anlæggets trafikbelastning

Ad 1: rekreative interesser

Det er ikke undersøgt om Lynetteløbet hvordan kan holdes åbent eller om der kan etableres et mindre løb med en frihøjde på 3 meter for småbåde og havkajakker. Begge forslag er teknisk mulige og vil selvfølgelig fordyre projektet, men merudgiften må holdes op mod de rekreative og sejladsikkerhedsmæssige gevinster i forhold til man vil bruge 400 mio. kr. på at anlægge 26 ha natur, hvor der ifølge VVM-en først vil være adgang fra 2043.

TBST bør sikre at forslagene belyses og afvejes før miljøvurderingen godkendes. Herved vil politikerne for et oplyst grundlag at træffe beslutninger på.

Ad 2: klimasikring

VVM-en side 99:

5.4.3 Kystsikring Af alternativer vedr. kystsikring er der indkommet følgende forslag:

- 1) Undersøgelser af et dige i stedet for ø eller en mindre stormflodsbarriere.

2) Undersøgelser af klimasikring af et større område, herunder nævnes Margretheholm Havn og klimasikring langs Amagers kyst, samt mod syd Kastrup og Dragør, Køge Bugt og mod nord kystlinje fra Nordhavn mod nord.

3) Undersøgelser af et scenarie, der alene belyser klimasikring.

Ad 1 + 3): Som beskrevet i afsnit 5.1.2 samt i Kapitel 2 Indledning tjener Lynetteholm ikke alene det formål at fungere som stormflodssikring, og derfor har By & Havn fravalgt at undersøge projektet som et dige eller en stormflodsbarriere.

Dette er ikke en vurdering af rimelige alternativer til klimasikring af København, men en simpel afvisning fra bygherrens side. Det ville være OK hvis det var en privatbygherre og projektet ikke krævede en anlægslov for at blive gennemført. På denne baggrund **bør TBST afvise at godkende miljøvurderingen før alternativer til klimasikring i stedet for Lynetteholm er belyst og miljøvurderet.**

Ad 3: beskrivelse af hele projekter

Anlægget af Lynetteholm som jorddepot vil genere mange afledte projekter (i parentes økonomiske følgevirkninger):

- Byudvikling af ny by med 35.000 indbyggere og 35.000 arbejdspladser (-12 til -15 mia. kr. ved salg af byggeretter)
- Metroforbindelse (5-20 mia. kr.)
- Østlig Ringvej (19-25 mia. kr.)
- Flytning af Renseanlæg Lynetten (10-12 mia. kr.)
- Cykelbroer over havnen (0,5 mia. kr.)
- Dokport ved Kongeløbet (1 mia. kr.)

Der er sikkert noget mere. De samlede økonomiske følgevirkninger bliver, at der skal bruges 24-44 mia. kr. til dækningen af meromkostningerne ved følgeprojekterne. De socioøkonomiske konsekvenser for københavnernes er ikke undersøgt.

I VVM-en refereres der kun til følgeprojekter, hvis de har en positiv effekt som f.eks. finansiering af Østlig Ringvej, på jordtransport gennem byen efter 2035 mv. Negative kommutative virkninger behandles slet ikke. Nogle eksempler er

- Sænketunnelerne på tværs af Kronløbet til hhv. Østlig Ringvej og metro vil i anlægsfasen
 - påvirke sejladsen gennem Kronløbet, da løbet må indskrænkes eller helt lukkes i perioder. Det vil i væsentlig grad påvirke sejladssikkerheden ved passage af løbet. Det er ikke undersøgt i VVM-en
 - ophvirvle sediment der yderligere vil have en negativ påvirkning af ålegræsset i området. Det er ikke undersøgt i VVM-en
- konsekvenserne af den yderligere øgede lastbiltrafik gennem byen til området oven i jordtransporterne er ikke undersøgt i VVM-en
- på Prøvestenen er der foreslået et karteringsanlæg for forurenede jord, et serviceareal for metroen, tilslutningsanlæg til ringvejen, placering af det udflyttede rensningsanlæg. Ud over, at der bliver trængsel på arealet, er den kumulative effekt ikke undersøgt i VVM-en

HOFORs realiseringen af klimasikringsplanerne for København frem til 2030 vil i perioder reducere fremkommeligheden rundt om i byen og generer yderlige tung trafik.

Ad 4: Jord

Jordmængder

Der mangler en kvalificeret analyse af hvilke mængder jord der vil være til rådighed for opfyldning af Lynetteholm. Det har stor betydning for miljøvurderingen på følgende punkter:

- Når byggemulighederne i København og Frederiksberg kommuner tørrer ud om 10 år skal jorden importeres udenbys. Det vil øge CO2 bidraget fra lastbiltransporten og gøre det mere CO2-venligt at pramme jorden fra syd og nord.
- Er det areal perimeteren dækker for stort og hvad er mulighederne for en reel etape opdeling eller for en fremtidig reduktion af perimeteren. Lynetteholm skulle nødtigt fremstå som et nyt "Marmorkirkeprojekt" som det tog 145 år at færdiggøre.

Den fremlagte jordanalyse bygger på opgørelser for 2018-19 for Nordhavnsdepot, hvor der blev leveret 2,6 mio.

ton årligt (40 % ren og 60 % forurennet jord). 70 % af jorden kom fra København og Frederiksberg Kommuner. Det er en 90-års fødselsdagsanalyse: the same procedure as last year at antage det vil være sådan de næste 30 år.

Jeg har her lavet min egen jordanalyse på baggrund af tilgængelige kilder og lidt skøn. Den understreger at der er et behov for en kvalificeret analyse af hvilke mængder jord der vil være til rådighed for Lynetteholm i et 30 års-perspektiv.

Analyse af jordmængder

	Mio. tons.	Kilde
Nordhavnstunnel	0,25	VVM-en
Svanemølle Skybrudstunnel	0,16	HOFOR-notat om forlængelsen til Fiskerihavnen
Østlig Ringvej	1,50	Mit skøn, omkring halvdelen antages klappet
Metro M-vest	4,25	0,27 mio. tons pr. km for Cityringen
Sum	6,2	
Fra KMC-Nordhavn depotet	3,5	Miljøstyrelsens godkendelse 20/9/2020
"Kendte jordmængder"	9,7	
Behov til opfyldning af perimetren	-80	
Jord fra byggeri mv.	-70	<i>Hvad kræver det af byggeri?</i>

Eksempel hvor der genereres 1,25 tons jord pr. etagekvadratmeter

Jord fra Stejlepladsen

Ud fra lokalplansforslaget og VVM-en kan følgende lille regnestykke opstilles:

72.000 etage m2, jord der skal bortkøres 45.144 m3, dvs. 0,63 m3 jord/etage m2 eller 1,25 tons jord/etage m2. Byggeprocenten er 140.

På Lynetteholm planlægges der 2,8 mio. etage m2 (byggeprocent 132). Der skal bruges ca. 81 mio. ton jord, efter fradrag af "kendte" jordmængder, mangler der 70 mio. ton svarende til 70/1,25 ~ 56 mio. etage m2.

Hvis al den manglende jord skal komme fra byggeri svarer det til 20 gange byggeriet på Lynetteholm, hvor der skal komme 35.000 indbyggere og 35.000 arbejdspladser på 250 ha. Det kræver vist et sandt stort Storkøbenhavn, hvis der de næste 30 år skal bygges på $2,5 * 20 = 50 \text{ km}^2$ (= 50 % af det nuværende areal for København og Frederiksberg kommuner).

Regnestykket er kun baseret på et sæt data, så det skal tages med et vist forbehold, men størrelsesordenen vil næppe ændre sig.

Evt. etapeopdeling af Lynetteholm (jordopfyldt) ved anlæg af kanaler

Dette punkt ses ikke at være belyst. Hvis ovenstående analyse af jordmængder bare er nogenlunde korrekt vil en etapeopdeling være udtryk for klog planlægning.

Alternative placeringer af jordopfyld, herunder Avedøre Holme

Dette punkt ses ikke at være belyst. Flere holme ud for Avedøre Holme er jo på planlægningsstadiet og når jorden i Københavns Kommune tørrer ud på sigt, er det fornuftig planlægning, hvis man ønsker at reducere trafikbelastningen og CO2-aftrykket fra jordtransporten.

Ad 5: Københavns Kommunes udbygningsplaner i forhold til trafikbelastning

Det ses ikke at være behandlet i VVM-en. Der er ingen beskrivelse af udbygningsplaner for København. Det nærmeste jeg kan komme, er en bemærkning om at fremtidige trafiktal er usikre, hvorfor de ikke indgår analyser af trafikbelastning. Det er vel næppe tilstrækkeligt til at opfylde afgrænsningsudtalelsen.

Samtidig vil realiseringen af HOFORs klimasikringsplaner for København frem til 2030 reducere fremkommeligheden periodevis rundt om i byen og derved øge belastningen fra trafikken gennem kødannelser.p

Opsummering

På en række punkter lever VVM-en ikke op til kravene afgrænsningsudtalelsen. Jeg har ikke haft mulighed for systematisk at gennemgå VVM-en i forhold til afgrænsningsudtalelsen – det må dybest set være TBST opgave og ansvar. **TBST bør systematisk at gennemgå VVM-en i forhold til afgrænsningsudtalelsen og sikre at kravene er opfyldt.** Hvis TBST allerede har gjort det, vil jeg gerne have tilsendt en kopi af notatet.

Høringssvar til supplerende miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Klimasikring

Lynetteholm er IKKE klimasikrende. Efter anlæggelse af Lynetteholm, vil København ikke være beskyttet.

Klimabeskyttelse rundt om hele København bør undersøges, inden man begynder at anlægge dele, der skal indgå i denne. I Københavns Kommunes egen stormflodsplan fra 2017 pkt. 3, står der da også: *“at sikring af København mod stormfloder fra syd igangsættes nu.”*

Derfor virker det modstridende, at VVM rapporten kun omhandler en utilstrækkelig sikring fra nord, som kan vente årtier og dermed går kontra på Kommunens egen plan. I opdateringen fra 2019, står der: *“Det skal generelt undersøges, om investeringer i stormflodssikring kan og skal kobles med andre udviklings- og infrastrukturprojekter.”* Denne undersøgelse er ikke blevet foretaget. I så fald, har den været skjult for offentligheden.

Endvidere er der ikke undersøgt, eller taget stilling til en dokport. Lynetteholm kan ikke klimasikre København fra nord uden en dokport, så i sig selv er jorddeponiet ikke en klimasikring af København, og ikke en løsning, der hviler i sig selv.

Vandkvalitet i sammenhæng med dokport

Vandkvaliteten i Inderhavnen og Svanemøllebugten er i fare. Vandgennemstrømning i havnen fra nord vil blive reduceret med mindre udskiftning af vand til følge.

Efter anlæg af Lynetteholm vil Kronløbet mellem Nordhavn og Lynetteholm være 195m bredt. Men for at Lynetteholm skal være klimasikrende, skal Kronløbet kunne lukkes med dokport. De afsøgte løsninger, hvoraf den foretrukne portløsning med skydeporte vil indsnævre havneløbet til kun 80m. Lynetteholm bør ikke vedtages førend det er klarlagt på hvilken måde kronløbet skal kunne lukkes af. De 2 projekter skal vurderes i sammenhæng.

Salamislicing i strid med EUs VVM direktiv

På alle tidspunkter fremlægges Lynetteholm som løsning på klimasikring, trængsel (havnetunnel og metro), og ønsket om at imødekemme befolkningstilvæksten i København. Denne VVM handler kun om opfyld, det er useriøst og i åbenlyst strid med EU-direktiv omkring slicing af store projekter. Helhedssyn umuliggøres. Der er ingen borgere, der har mulighed for at forstå udstrækningen af den samlede påvirkning af, at der bygges på denne lokation, uden at bruge betydelige mængder tid til at forstå det store spil Lynetteholm tænkes ind i.

I stedet for at starte anlæg af et kæmpe område og dermed binde ufattelige mængder naturressourcer i form af jord, til dette projekt, bør der i stedet laves komplet klimasikring af København og omegn først. Dette vil betyde et dige i havneløbet, med flere porte og sluser efter Hollandsk eksempel.

I afgrænsning af VVM står det anført at alternativer i form af dige, ikke vil blive undersøgt da det ikke opfylder alle dele i principaftalen. Dette er stærkt kritisabelt og useriøst, specielt set i

lyset af at depot af affaldsjord, heller ikke selvstændigt løser de problematikker der er skitseret i den politiske aftale.

Østersøens havmiljø

Havmiljøet i Østersøen er skrøbeligt, til trods for forbedring i de senere år. Østersøen er meget afhængig af tunge understrømme med saltvand og ilt fra Nordsøen i gennem Øresund og Storebælt. Espoo konventionen, der er underskrevet af FNs medlemslande, forpligter landene til at opretholde denne tilstrømning af saltvand. Med Lynetteholm vil man blokere Kongedybet der med sin dybde, er en vigtig transportvej af saltvand.

Den nedsatte gennemstrømning i Øresund pga. Øresundsbroen, Nordhavn, Ydre Nordhavn og nu Lynetteholm, skal tages meget seriøst.

Øresund bidrager med ca. 25% af saltvandet til Østersøen, resten kommer igennem Storebælt. På ruten mellem Nordsøen og Østersøen igennem Storebælt er der Storebæltbroen, byggeri af Fermen-forbindelsen, samt planer for en Kattegatforbindelse. Det er meget vigtigt at se på alle disse projekter i sammenhæng og vurdere de fremtidige scenarier sammen.

Det er også vigtigt at vægte klimaforandringerne påvirkninger. VVM rapporten angiver at afværgeforanstaltninger for den nedsatte gennemstrømning ikke er nødvendig, da havstigninger vil udligne denne forringelse. Bortset fra at det er en dybt uansvarlig argumentation, så viser det trods alt forståelse for at klimaforandringerne sker. Derfor må det også være relevant at tage højde for at klimaforandringerne vil øge havet temperatur, og derved nedsætte mængden af ilt i vandet. Som Velux Fonden skriver i deres "Status og muligheder for det danske hav" udarbejdet af Aarhus Universitet, august 2015: "klimaændringer modarbejder Danmarks indsats for at forbedre miljøkvaliteten med stigende temperaturer, mindre ilt og ændringer i vind og nedbørsforhold."

Sverige er blevet hørt via Espoo konventionen omkring grænseoverskridende miljøpåvirkninger. Det er rigtig fint, da Sverige dele Øresund med Danmark. Men grundet risikoen for uoprettelig skade på Østersøen, bør et land som Tyskland også høres. Arkonabassinet ligger mellem Falster og Bornholm, samt mellem Sverige og Tyskland. 40% af de store saltvandsindbrud til Arkonabassinet går gennem Øresund. Det er tyskerne der forsker i det, så derfor er det særdeles vigtigt at inddrage tyskerne.

Østlig Ringvej / Havnetunnel

Lynetteholms principaftale har byudvikling som et element af aftalen, og en hel fundamental del af byudvikling er infrastruktur. Denne infrastruktur er skitseret som en Østlig Ringvej (havnetunnel), der kan laves som en sænketunnel fra Nordhavn, over Lynetteholm, og ned til Kastrup Lufthavn. Det vil være det billigste, dog stadig >20 mia i udgifter. At lave en sænketunnel på omkring 7,5km fra Lynetteholm til Kastrup Lufthavn, vil have stor indvirkning på Øresund og miljøet der. Det må forventes at det yderligere vil begrænse gennemstrømning og forstyrre salttransporten til Østersøen.

Det viser igen problemet med opdeling af projektet. En opdeling der er i strid med EUs VVM direktiv. Helheden mangler.

Utilstrækkeligt grundlag

Det er kommet frem at Transportministeren har mørklagt finansieringsrapporten og detaljer omkring, hvordan han tænker anlæg og udvikling af området skal finansieres. Det er meget problematisk at Folketingets politikere ikke må få indsigt og mulighed for at efterprøve finansieringsplanen.

Lynetteholm må betegnes som et højrisikoprojekt. Alle detaljer skal frem i lyset og hele projektet skal vurderes i sin helhed.

Venlig hilsen
Jesper Bonnesen

Sundkaj 37, 5th.
2150 Nordhavn

Transportministeriet

Lovkontoret
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Høring over implementeringsredegørelse til anlæg af Lynetteholm

Med henvisning til Transportministeriet mail af den 21. april 2021 – id nr.: 767332 – høring over implementeringsredegørelsen til anlæg af Lynetteholm, skal Hovedstadens Beredskab anføre følgende:

Ad 2.5.11 Adgangsvej til modtageanlæg

Det fremgår ikke af høringsmaterialer, hvordan der i praksis – som i dag – sikres beredskabet en uhindret adgang til områderne inden for den dæmning, der anlægges.

Det fremgår alene, at der etableres en dæmning over Prøvestenskanalen med åbning med henblik på vandgennemstrømning og for at tilgodese ud- og indsejling til Københavns Motorbådsclub.

Herudover fremgår det, at der anlægges en ny dæmning over indsejling til Margretheholm Havn til Refshalevej. Dæmningen anlægges med en oplukkelig bro, så masteskibe fra Margretheholm Havn kan passere vejen på hverdagsaftener og i weekenden, når vejen på dæmningen ikke anvendes til jordtransport.

Dæmningernes etablering fritager ikke 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.

Den 3. maj 2021

Journal nr. 2021-0003017

OPERATIV STYRING
Hovedstadens Beredskab
Gearhalsvej 1
2500 Valby

www.hovedstadensberedskab.dk

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.

Ad 3.19 Trafik

Hovedstadens Beredskab savner en mere detaljeret oversigt over transporter og deres belastning af vejnettet hen over døgnet og over de år, 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.

Hovedstadens Beredskab indgår gerne i en dialog med henblik på udarbejdelse af en plan, der sikrer beredskabets muligheder for at varetage sine opgaver i medfør af gældende lovgivning for området.

Med venlig hilsen

Tim Jensen
Chef for Operativ Styring