



NOTAT

29. april 2021

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

Transportministeriet hørte den 15. januar 2021 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over udkast til forslag til lov om anlæg af Lynetteholm. Høringsfristen udløb den 14. februar 2021.

1. Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget:

BIOFOS, Danmarks Meteorologiske Institut, Danmarks Naturfredningsforening i København, Dansk Erhverv, Dansk Forening for Rosport og Dansk Kano og Kajak Forbund, Dansk Industri, Dansk Metal, Dansk Sejlunion, Energinet, Danske Regioner, Gentofte Kommune, HOFOR, Københavns Kajakklub, Københavns Kommune, Københavns Politi, Movia, Radius, Refshaleøens Ejendoms selskab A/S, Region Sjælland, Region Hovedstaden, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Bæredygtig Trafik og NOAH-Trafik (fælles hørings svar), Seaplanes, Sejlklubben Lynetten, Slots- og Kulturstyrelsen og Tårnby Kommune.

2. Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget:

Advokatsamfundet, Dansk Arbejdsgiverforening, FDM, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen og Rigsrevisionen.

3. Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet hørings svar til lovforslaget:

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Beredskabet – Hovedstadens beredskab, Beredskabsstyrelsen, Brancheforeningen Danske Advokater, Cyklistforbundet, Dansk Byggeri, Dansk Cyklistforbund, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Ornitologisk forening, Dansk Sejlunion, Danmarks Sportsfiskerforbund, Dansk Transport og Logistik – DTL, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Dansk Vandrelaug, Dansk Vejforening, Danske handicaporganisationer, Det Økologiske Råd, DI Transport, Domstolsstyrelsen, Dragør Kommune, Fiskeristyrelsen, Forbrugerrådet, Friluftsrådet, Geodatastyrelsen, HK Trafik & Jernbane, Håndværksrådet,



Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på øerne, KL, Københavns Museum, Landbrug & Fødevarer, Metroselskabet I/S og Rådet for Sikker Trafik.

4. Øvrige hørings svar

Transportministeriet har herudover modtaget hørings svar fra følgende høringsparter, som ikke er angivet på lovforslagets høringsliste:

Arkitektforeningen, ARC (Amager Ressource Center), Christianshavns Lokaludvalg, CTR I/S, Cyklistforbundets lokalafdeling i København, Cyklistforbundet på Frederiksberg, Danmarks Fiskeriforening, Dansk Energi, Danske Tursejlere, Den overordnede grundejerforening på Margrethesholm, Ejerforeningen Quintus, Ejerforeningen Udsigten, Foreningen Københavnertunnelgruppen, Haveforeningen Standhøj, Klimabevægelsen i Danmark, Københavns Kajakklub, Foreningen af Lystbådehavne i Danmark (FLID), Indre By Lokaludvalg, Miljøministeriet, Nordic Seaplanes, Novafos, Radius, Skanska, Socialdemokratiet i København 3. kreds (Indre By og Christianshavn) og Østerbro Havnekomité.

Og fra privatpersoner:

Anders Marc Jørgensen, Anna Hesseldahl, Anne Fangel Arnhild og Philip Naegeli Arnhild, Bjarne Eilertsen, Bo Christian Plantin, Elisabeth B. Søndergaard, Ellen Odsbjerg, familien Selvig, Florian Wendt, Henrik Christensen, Jakob og Charlotte Demant, Jane Vadstrup Poulsen, Jens Ryberg Weissfeld, John Hessing Simonson, Kasper Krag Andreasen, Katja Lange, Kåre Stokholm Poulsen, Lene Husted Andersen, Line Levenell, Mathias Hansen, Mia Precht, Mik Stangerup, Mikkel Eggers, Nynne C. Borup, Ole Kudsk Hansen, Peter Muschinsky og Cæcilia Glode, Rasmus Rise, Rikke Jespersen, Rune Dige Brandrup, Sanne Juel Bøckhaus, Sanne Sandberg, Sara Cardel Bonnesen, Sofie Posselt, Stine Linnemann, Hans Kurt Pedersen, Poul Hviid, Maj Flindt-Larsen, Hans Kargaard og Jette Duckert, Marie Vindal Larsen, Morten Lomholdt, Jakob Bülow Find, Jon Clausen, Christel Nielsen, Molly Carlsen, Bjørn Nordseth, Lisbeth Andersen, Maria Szathmari, Jeanne og Tobias Andersen, Marie Westh, Julie Falkentorp, Sune Gertsen, Ilse Jespersen, Lene Ludvigsen og Hans Larsen, Søren Kjær, Marcello Morns, Magnus Band og Tórhild Johannesen, Christian Lund, Jesper Bonnesen, Christian Folke Andersen, Camilla Esbensen, Jan Hansen, Henrik Nielsen, Niels Andreasen, Simon Sørensen, Klaus Schlichter, Kirsten Andersen, Grete Hansen, Morten Andersen, Lise Lansner, Kaj Mortensen og Vibe Anderson, Charlotte Eli,



Tine Pedersen, Lars Kjøller, Signe Rasmussen, Alberte og Birgit Lund, Lynge Smestad samt Sine Frejstrup.

Disse øvrige høringssvar er også behandlet i nærværende høringssnotat efter samme tematik, som høringssvar fra høringssparter på lovforslagets høringssliste.

Bemærkninger til lovforslaget

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar til det fremsatte lovforslag samt Transportministeriets bemærkninger hertil.

Det bemærkes, at mange af de modtagne høringssvar efter Transportministeriets vurdering vedrører forhold, som er belyst i de miljøvurderinger, som allerede har været i offentlig høring. Høringssvar til miljøvurderingerne er således allerede besvaret af miljømyndighederne i den sammenfattende redegørelse, som kan findes på Trafikstyrelsens hjemmeside, jf. link her:

<https://tbst.dk/da/Miljoevurdering/Lister/VVM-liste?project=Lynetteholm&projekt=Havne>

På den baggrund er høringssnotatet delt i to overordnede afsnit: Et afsnit om høringssvar til selve anlægsloven, jf. afsnit 2, samt et afsnit om miljøforhold, jf. afsnit 3.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

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



Indholdsfortegnelse

| | | |
|-------|---|----|
| 1 | Generelle bemærkninger..... | 5 |
| 2 | Anlægsloven | 7 |
| 2.1 | Trafikale forhold..... | 7 |
| 2.1.1 | Generelt..... | 7 |
| 2.1.2 | Refshalevej/Forlandet | 11 |
| 2.1.3 | Mulighed for at fastlægge bestemte jordtransportruter . | 12 |
| 2.1.4 | Jordtransport..... | 13 |
| 2.2 | Natur og miljø..... | 14 |
| 2.3 | Fingerplan..... | 16 |
| 2.4 | Ledninger..... | 16 |
| 2.4.1 | Betaling for flytning..... | 16 |
| 2.4.2 | Tilrettelæggelse af nødvendige arbejder | 23 |
| 2.4.3 | Tidsplan..... | 28 |
| 2.5 | Råstoffer..... | 31 |
| 2.6 | Fravigelse af lovgivning | 33 |
| 2.7 | Forurening | 42 |
| 2.8 | Vandflyveren..... | 44 |
| 2.9 | Nye adgangsvej | 45 |
| 2.10 | Støj | 49 |
| 2.11 | Klimasikring | 50 |
| 2.12 | Ekspropriation | 54 |
| 2.13 | Ændringer af projektet..... | 55 |
| 2.14 | Jord | 58 |
| 2.15 | Klapning | 59 |
| 2.16 | Økonomi..... | 60 |
| 2.17 | Borgerinddragelse | 62 |
| 2.18 | Sejlads | 65 |
| 2.19 | Arkæologi | 66 |
| 2.20 | Ikrafttrædelsestidspunkt | 66 |
| 3 | Miljøvurdering..... | 67 |
| 3.1 | Trafikale forhold..... | 67 |
| 3.1.1 | Generelt..... | 67 |
| 3.1.2 | Refshaleøen og forlandet | 71 |
| 3.1.3 | Jordtransport..... | 73 |
| 3.2 | Natur og miljø..... | 75 |
| 3.3 | Visuelle konsekvenser..... | 85 |
| 3.4 | Råstoffer | 86 |
| 3.5 | Forurening | 87 |
| 3.6 | Støj | 89 |
| 3.7 | Jorddeponi..... | 94 |
| 3.8 | Klimasikring | 95 |
| 3.9 | Sejladsmæssige forhold | 97 |



| | |
|---|-----|
| 3.9.1 Generelt | 97 |
| 3.9.2 Margretheholm Havn..... | 104 |
| 3.10 Påvirkninger for lokalområdet..... | 108 |
| 3.11 Jord..... | 111 |
| 3.12 Ledninger | 112 |

1 Generelle bemærkninger

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

Dansk Industri bemærker, at de grundlæggende er positive for etablering af Lynetteholm og de muligheder, som det giver for København og hovedstadsområdet i form af klimasikring og byudvikling.

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

Skanska udtrykker glæde over, at der lægges op til en løsning, som i meget begrænset grad vil gå ud over byudviklingsmulighederne i det nordøstlige Amager.

Østerbro Havnekomité bemærker, at det generelt er deres opfattelse, at der ikke er skabt grundlag for at gennemføre et projekt af den foreslåede størrelse ved anlæg af Lynetteholm.

Dansk Erhverv støtter etableringen af Lynetteholm og de overordnede formål med projektet. Det vil sige klimasikring af København,



areal til byudvikling, disponering af overskudsjord og bidrag til finansiering af overordnet infrastruktur (metro og havnetunnel).

Indre By Lokaludvalg bemærker, at der i lokaludvalget er delte meninger om Lynetteholm-projektet, men der er enighed om, at der skal mere og bedre information til om projektet, hvis Indre Bys borgere skal tage ejerskab til det. Så der opfordres til, at man på møder med borgerne og på de sociale medier går bredt og tydeligt ud om fordele og ulemper ved projektet i sin helhed. Lokaludvalget vil undersøge, om de kan holde digitale informationsmøder om projektet og håber i givet fald, at repræsentanter for staten, Københavns Kommune og By & Hav kan holde oplæg om projektet.

Foreningen Københavnstunnelgruppen støtter varmt planerne om Lynetteholm, som på én gang adresserer 1) klima-/stormflodssikring af Københavns Havn nordfra, 2) jordopfyld af overskudsjord, 3) muligheder for byudvikling og boligforsyning og 4) er et element i at løse trængselsudfordringen ved at bidrage til muliggørelsen af østlig ringvej og metro.

Dansk Metal bakker op om opførelsen af Lynetteholm og finder det positivt, at man er klar med en lov om anlægget af Lynetteholm, så man snarest muligt kan påbegynde anlægsprojektet. De bemærker i den forbindelse, at det er vigtigt, at man fortsat udvikler infrastrukturen klogt, så der skabes de bedst mulige forudsætninger for både lønmodtagere og virksomheder.

Socialdemokratiet i København 3. kreds er positive over for Lynetteholmkomplekset i sin helhed – altså den vision, at der i et og samme projektkompleks kan etableres en lokalitet for jorddeponering, en komponent i klimasikringen af København, en ny rumlighed for byudvikling og en kilde til medfinansiering af Østlige Ringvej og Metro, som er af bred trafikal interesse for København.

Danske Tursejlere bemærker, at forslaget givet vil løse nogle af Københavns behov for klimasikring, jordbortskaffelse, nye boligområder og ny infrastruktur, men det vil afstedkomme nye problemer og udfordringer, som kan være uoprettelige. Forslaget tager for lidt hensyn til samspillet mellem rekreative miljøer og fysiske miljøer. Mellem trivsel og trængsel. Mellem sikkerhed og udvikling. I stedet bør man kigge i retning af det forslag, som Foreningen af Lystbådehavne i Danmark har fremlagt, og som anbefaler en undersøgelse af en alternativ placering af Lynetteholm længere ude i Øresund.



FLID foreslår generelt, at politikerne undersøger et alternativ til placeringen af Lynetteholm, som er udarbejdet i samarbejde med Hasløv og Kjærsgaard Arkitektfirma – Projekt Middelgrunden.

Dansk Sejlunion bemærker, at de er særdeles kritiske over for at etablere Lynetteholm på det foreliggende grundlag. Det skyldes, at 1) den nye bydel i havet i væsentlig grad vil forringe sejlernes mulighed for at sejle til, fra og omkring København, 2) sikkerheden for lystsejladss forringes markant og 3) de har udfordringer, som projektet skal løse, kan løses på anden vis, som ikke er afsøgt.

Dansk Energi bemærker, at etableringen af Lynetteholm er et omfattende anlægsprojekt, der berører områder, hvor store og vitale forsyningsanlæg i København er placeret både til lands og til vands. Det er derfor helt afgørende, at alle forsyningsmæssige forhold inddrages således, at Folketingets partier præsenteres for et lovforslag, der reflekterer alle hensyn, og at det vedtagne lovforslag ikke pålægger ledningsejerne en uoverstigelig praktisk og økonomisk byrde.

Danske Rederier finder overordnet set, at anlæg af Lynetteholm giver en fantastisk mulighed for – ud over mange andre gode formål - at profilere København og Danmark positivt med fremtidsorienterede løsninger på miljø- og klimamæssige udfordringer i anlægsfasen såvel som senere. Lovforslaget imødekommer desværre ikke dette hensyn, tværtimod er det baseret på en hel konventionel (og unødvendig) lastbiltung løsningsmodel i anlægsfasen.

2 Anlægsloven

2.1 Trafikale forhold

2.1.1 Generelt

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

Overordnet bemærker Transportministeriet, at projektet omfatter en anlægsfase, hvor man udfører perimeteren, samt en driftsfase, som omfatter opfyldt af jorden i den etablerede perimeter.

I anlægsfasen vil der gennemsnitligt være 33 lastbiler om dagen, som skal køre til anlægsområdet. I miljøkonsekvensrapporten er det vurderingen, at påvirkningerne fra trafikken i anlægsfasen generelt er ubetydelig i forhold til det københavnske vejnet. Det



kan dog ikke afvises, at visse af transporterne vil være koncentreret over en kortere periode, og der derfor kan forekomme kortere perioder med en større grad af påvirkning på det eksisterende vejnet, herunder også lokale påvirkninger fx af området ved Margretheholm. Disse trafikmængder vil dog ikke påvirke trafikafvikling eller trafiksikkerhed mv. i betydelig grad.

I driftsfasen er det korrekt, at der må forventes daglig kørsel af gennemsnitligt 350 lastbiler med jord til Lynetteholm.

Jordtransporterne har indtil videre kørt til modtageanlægget i Nordhavn. Projektet vil medføre, at jordtransporten i stedet skal køres til modtageanlægget på Refshaleøen, hvilket vil medføre trafik på det nordøstlige Amager. Til gengæld vil trafikken i Nordhavn falde.

Københavns Kommune bemærker, at i driftsfasen vurderes både Christmas Møllers Plads og krydset Uplandsgade-Vermlandsgade at kunne være en udfordring. På Christmas Møllers Plads kan en øget trafik med store lastbiler give øget tilbagestuvning til tidligere kryds. Der er behov for løsninger, der kan forbedre trafikafviklingen i dette lyskryds og forebygge tilbagestuvning. Kommunen ønsker derfor, at By & Havn som afværgeforanstaltning, i samarbejde med kommunen, optimerer signalanlæggets faser i forhold til de ændrede trafikstrømme. Krydset Uplandsgade-Vermlandsgade vil få øget trafik med svingende lastbiler. Det kan påvirke trygheden for cyklister, der skal ligeud i krydset. Også her ønskes signalanlægget som afværgeforanstaltning tilpasset, så der sikres større tryghed og sikkerhed for cyklisterne og bedre afvikling af lastbiltrafikken.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at der er tale om kommunalveje, hvorfor det også er kommunens ansvar at holde sine veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver. Det følger af vejlovens § 8, stk. 1. Endvidere følger det af vejlovens § 8, stk. 2, at vejmyndigheden bestemmer, hvilke arbejder der skal udføres på dens veje, og afholder de udgifter, der er forbundet med sikring og andre forberedende foranstaltninger, anlæg, drift og vedligeholdelse af disse veje, medmindre andet er aftalt mellem vejmyndigheden og en anden vejmyndighed eller en fysisk eller en juridisk person eller er bestemt efter vejloven.

Ministeriet finder ikke anledning til at ændre på forudsætningen om, at den kommunale vejmyndighed selv er ansvarlig for at foretage de forbedringer, som den finder er nødvendige. I den forbindelse bemærkes det, at der ikke er praksis for, at ministeriet i



forbindelse med sine anlægsprojekter foretager forbedringer af kommunale veje.

Endvidere bemærker ministeriet også, at projektet i sig selv ikke skaber jordtransporterne i Københavns Kommune, da de allerede er der i dag. Eneste forskel er, at disse med vedtagelsen af loven vil skulle køre til Refshaleøen i stedet for Nordhavn.

Movia bemærker, at det er vigtigt at lave gode rammer for busser, der er i området og sikre langtidsholdbare løsninger for bustrafikken. De to broforbindelser Langebro og Knippelsbro samt Amagerbrogade er essentielle for busforbindelser på tværs af det centrale København. For at kunne opretholde en god busbetjening, vil det derfor være en god idé, at eksisterende tiltag til bussers fremkommelighed udvides med f.eks. forlængelse af eksisterende busbaner eller særlig prioritering i kryds.

Movia bemærker endvidere, at der under anlægsarbejdet af Metro Cityringen var store byggepladser og lastkørsel på strækninger med meget busbetjening. Her havde Movia et godt samarbejde med Metroselskabet og Københavns Kommune om at sikre bussernes fremkommelighed. Dette samarbejde kan med fordel videreføres under anlægsarbejdet vedrørende Lynetteholm.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet er enig med Movia i, at det er vigtigt med gode rammer for busser, som er et vigtigt led i den kollektive trafik. Ministeriet bemærker dog, at det følger af vejlovens § 8, stk. 1, at det er vejmyndighedens ansvar, her Københavns Kommune, at holde de offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræve.

Socialdemokratiet i København, 3. kreds bemærker, at området ved Margrethesholm Havn, hvor landtangen mellem Københavns Havn og Øresund er smallest, må forventes at blive af stadigt større rekreativ betydning, efterhånden som området byudvikles. I det lys er det bekymrende, at konflikten mellem anvendeligheden af den nye vejforbindelse som permanent nærtrafikvej og områdets rekreative udviklingsmuligheder kun kan forventes at vokse med tiden.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at anlægsloven omhandler anlægget af halvøen Lynetteholm, som skal anvendes til nyttiggørelse af den overskudsjord, som byggeprojekter i Københavnsområdet genererer, og derefter medvirke til at skabe en stormflodssikring af København fra nord.



Anlægsloven indeholder således ikke byudviklingsformål eller lignende på Lynetteholm.

I det omfang det på et senere tidspunkt bliver besluttet, at der skal byudvikles på Lynetteholm, lægger Transportministeriet til grund, at der i den forbindelse også vil blive taget hånd om de bekymringer, som Socialdemokratiet i København, 3. kreds, udtrykker.

Dansk Metal bemærker, at anlægsarbejdet vil kræve en del transport af materialer, særligt sand og grus, gennem København, hvilket kan påvirke både trafik og luftkvalitet. Det er derfor vigtigt, at man overvejer, hvordan man bedst og mest effektivt transporterer materialer til anlægsområdet, men samtidig tager hensyn til de gener, som det kan give i områderne omkring byggeriet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at der i anlægsfasen i gennemsnit vil være 33 lastbiler, som dagligt skal køre til anlægsområdet. Et antal som overordnet ikke kan antages at påvirke fremkommeligheden i København.

Herudover lægger ministeriet til grund, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S har en selvstændig interesse i, at materialer transporteres så effektivt som muligt i anlægsperioden.

Mia Precht bemærker, at en begrundelse for projektet er, at det vil afhjælpe trafikproblemerne i København. I den forbindelse spørges der ind til, hvordan det skal ske, når der bygges flere boliger og virksomhedsbygninger. Det vil ikke afhjælpe de trafikale problemer, som allerede findes. Det vil skabe et øget pres.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at anlægsloven omhandler anlægget af halvøen Lynetteholm, som skal anvendes til nyttiggørelse af den overskudsjord, som byggeprojekter i Københavnsområdet genererer, og derefter medvirke til at skabe en stormflodssikring af København fra nord.

Anlægsloven indeholder således ikke byudviklingsformål eller lignende på den kommende Lynetteholm.

Benjamin Buch-Andersen bemærker, at ét af målene med Lynetteholmen er at "lede trafikken uden om Københavns centrum". Løsningen på dette er Østlig Ringvej. Men det fremgår samtidig, at den samlede biltrafik i Københavnsområdet vil stige. Omdirigering er ikke godt nok i en tid, hvor ambitiøse klimamål er nødvendige.



Transportministeriet skal hertil bemærke, at anlægsloven ikke har til formål at lede trafikken uden om Københavns centrum, herunder omhandler loven ikke anlæg af en Østlig Ringvej.

Anlægsloven omhandler anlægget af halvøen Lynetteholm, som skal anvendes til nyttiggørelse af den overskudsjord, som byggeprojekter i Københavnsområdet genererer.

Jorden køres i dag til modtageanlægget i Nordhavn, som imidlertid er ved at være fyldt op. I stedet for at placere jorden et andet sted i København eller omegn, foreslås det, at jorden anvendes til at fylde Lynetteholm op.

Transport af jord i København ville derfor også finde sted, selvom man ikke anlægger Lynetteholm.

2.1.2 Refshalevej/Forlandet

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (RE) bemærker, at det er afgørende, at der etableres hjemmel til at sikre, at al tung trafik til det kommende jordmodtageanlæg, Amagerforbrændingen, Amagerværket og Renseanlæg Lynetten benytter den nye rute, så Refshalevej/Forlandet belastes mindst muligt med tung trafik.

Socialdemokratiet i København, 3. kreds bemærker, at Refshalevej gennem det gamle forsvarsanlæg mellem Qvintus Bastion og Qvintus Lynette er uegnet som en hovedadgangsvej til Refshaleøen og bør allerede nu beskyttes og formentlig forbeholdes bløde trafikanter og bybusserne. Det ønskes derfor, at den nye vej ad de to broer allerede fra sin åbning indrettes og anvendes som hovedadgangsvej for motorkøretøjer til og fra Refshaleøen.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det i lovforslagets § 1, stk. 1, nr. 4, foreslås at anlægge en adgangsvej fra Prøvestenen til modtageanlægget 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.

I § 2, stk. 1, 2. pkt., foreslås det, at Udviklingselskabet By & Havn I/S, bortset fra vejstrækningen på Kraftværkshalvøen fra Prøvestenskanalen til og med Vindmøllevej, er ejer heraf.

I det specielle bemærkningerne til § 2 følger det, at det er hensigten, at adgangen til adgangsvejen vil blive begrænset, så der kun er



adgang til køretøjer med et ærinde til anlægsprojektet, ARC og lignende.

Adgangsvejen ændrer imidlertid ikke ved, at "almindelig" kørsel til Refshaleøen skal foregå ved ad Refshalevej.

2.1.3 Mulighed for at fastlægge bestemte jordtransportruter

Københavns Kommune bemærker, at kommunen ser et behov for, at kommunen får et værktøj til at lede tunge jordtransporter uden om særlige strækninger eller friholde særlige tidsrum for trængsel, hvis det viser sig nødvendigt. Det vurderes ikke at kunne løses med kommunens gældende kompetencer til trafikregulering, der omfatter alle køretøjer. Kommunen ønsker at kunne indgå privatretlige aftaler med jordtransportører om transporten, der begrænser eller flytter denne fra bestemte, særligt belastede eller sårbare strækninger eller tidsrum.

Tårnby Kommune bemærker, at Amager Strandvej allerede er en meget belastet vej og har opnået sin kapacitetsgrænse. Det er derfor vigtigt at få styret jordtransporterne uden om Amager Strandvej. Kommunen kræver, at loven etablerer en tvangsrute for lastbiltrafik uden om Tårnby Kommune samt styring af jordtransporterne, så det sikres, at trafikken ikke belaster veje i Tårnby Kommune.

Christianshavns Lokaludvalg bemærker, at i det omfang, at lastbiler benyttes, må der i anlægsloven indsættes en tvangsrutebestemmelse om, at jordtransport ikke kan foregå over Knippelsbro. Der må også tages højde for, at jordtransport med diesellastbiler påvirker borgernes sundhed væsentligt langs køreruten, bl.a. i anlæggets nærområde. En løsning med fossilfri lastbiler må i givet fald etableres.

Lars Kjøller finder, at det både af trafikikkerhedsmæssige grunde (mange børn på vejen) og af trængselsmæssige grunde er uhenigtsmæssigt at belaste hele området fra Christmas Møllers Plads ud mod Lynetteholmen i perioderne fra kl. 7-9 og 14-17, hvor der i forvejen er meget trafik. Som afværgeforanstaltning kunne man forbyde/begrænse kørsel til Lynetteholmen i disse perioder, hvor børn er på vej i skole og til fritidsaktiviteter

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at ministeriet er enig i, at det vil være hensigtsmæssigt at tilføje en hjemmel i anlægsloven, som giver Københavns Kommune visse værktøjer, som



kan være med til at sikre, at jordtransporterne i Københavns Kommune sker på den mest hensigtsmæssige måde.

Ministeriet bemærker, at der allerede i dag i færdselslovens § 92, stk. 1, er hjemmel til, at vejmyndigheden for en offentlig vej med samtykke fra politiet kan træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning. Kommunalbestyrelsen kan som vejmyndighed for en privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, med samtykke fra politiet træffe tilsvarende bestemmelser, jf. dog stk. 4. Der kan bl.a. træffes bestemmelse om 1) parkering og standsning, 2) etablering af fodgængerfelter og 3) forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader.

Der er tale om et langvarigt projektet, hvor opfyld af jord kommer til at tage mange år, og hvor jorden vil komme fra mange steder i Københavnsområdet. Transportministeriet finder derfor også, at Københavns Kommunes ønske om, at der kan indgå privatretlige aftaler om jordtransporterne, er en hensigtsmæssig og fleksibel løsning.

Transportministeriet har derfor indarbejdet en ny § 18 i lovudkastet. Det foreslås således i forslaget til § 18, stk. 1, at Københavns Kommune kan indgå aftaler med leverandører af jord til Lynetteholm om, at 1) udpegede vejstrækninger ikke må benyttes til transport af jord, herunder på bestemte tidspunkter af døgnet, 2) udpegede ruter i Københavns Kommune skal benyttes til transport af jord, herunder på bestemte tidspunkter af døgnet, 3) transport af jord generelt ikke må ske på bestemte tidspunkter af døgnet i Københavns Kommune, eller 4) transport af jord foretages med pramme.

I stk. 2 foreslås det, at Københavns Kommune i forbindelse med indgåelse af aftaler efter stk. 1 kan forpligte sig til at dække de dokumenterede meromkostninger, som aftalerne påfører leverandørerne.

2.1.4 Jordtransport

Danske Rederier bemærker, at loven bør åbne for, at en stor del af transporten af jord til Lynetteholmen kan ske ad søvejen i stedet for med lastbiler gennem byen. Det kan eksempelvis være med el-drevne slæbebåde og pramme. Dette vil være til glæde for Københavns borgere, virksomheder og besøgende i den årelange anlægsfase.



Endvidere henstilles der til, at alle udkastets nuværende bestemmelser, der begrænser udfaldsrummet til lastbiltransport og foreskriver bestemt infrastruktur til understøttelse af samme lastbiltransport, ændres, således at det sikres, at (grønne) vandbårne løsninger får lige mulighed for at blive præsenteret og vurderet - og konkurrere om endelige kontrakter - da der er åbenlyse, objektive fordele herved.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at anlægsloven ikke regulerer, hvordan jorden transporteres til modtageanlægget på Refshaleøen. Det har dog i miljøkonsekvensvurderingerne været lagt til grund, at transporten sker ved lastbil, hvilket bl.a. beror på, at transport med fossildrevne pramme forholdsmæssigt vil medføre mere udledning af CO₂.

I lovforslagets § 18, stk. 1, nr. 4, foreslås det, at Københavns Kommune kan indgå aftaler med leverandører af jord til Lynetteholm om, at transport af jord kan foretages med pramme. Dette tillades dog ikke med anlægsloven, hvorfor kommunen i givet fald selv i den situation må sikre, at relevant lovgivning overholdes ved indgåelse af sådanne aftaler.

2.2 Natur og miljø

Miljøministeriet bemærker i forhold til forslaget til § 3, at det er afgørende, at det fremgår hvilke vurderinger, der konstituerer projektets ramme – dvs. de endelige miljøvurderinger i form af miljøkonsekvensrapporterne, supplerende materiale og implementeringsredegørelsen. Miljøministeriet bemærker, at det er afgørende, at de i implementeringsredegørelsen fastsatte vilkår er juridisk bindende. Det er herudover vigtigt, at de fastsatte vilkår i implementeringsredegørelsen efterfølgende skal kunne skærpes på myndighedernes initiativ, for eksempel på baggrund af EU-regulering.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at implementeringsredegørelsens indhold skal overholdes af Udviklingsselskabet By & Havn I/S i forbindelse med udførelsen af projektet. For at gøre det endnu tydeligere har ministeriet tilføjet implementeringsredegørelsen i forslaget til § 3, så denne nu har følgende ordlyd: ”Projektet nævnt i § 1 skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet samt implementeringsredegørelsen, jf. dog § 4.”. Lovforslagets § 4 omhandler projektændringer.

I forhold til muligheden for at kunne skærpe vilkår bemærker Transportministeriet, at vedtagelsen af anlægsloven ikke fraviger



fremtidige miljøkrav, som eksempelvis beror på nye EU-retlige miljøkrav. Derfor vil Udviklingsselskabet By & Havn I/S også løbende skulle sikre sig, at de netop lever op til eventuelle fremtidige forpligtelser, og i det omfang, at det ikke vil være muligt at overholde nye krav, foretage nødvendige ændringer af projektet, og anmelde disse til Trafikstyrelsen i medfør af § 4.

Det foreslås dog i § 22, stk. 3, at transportministeren kan udstede påbud til Udviklingsselskabet By & Havn I/S om at foretage sådanne tilpasninger af gennemførelsen af projektet nævnt i § 1, som er nødvendige for at overholde de nationale krav, EU-retlige krav eller internationale forpligtelser, der varetages ved dispensationer og tilladelser efter bestemmelserne nævnt i § 5, stk. 1.

I det specielle bemærkninger hertil fremgår bl.a., at:

”Påbuddet kan ikke indeholde et generelt krav om, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal overholde gældende ret. Påbuddet skal derimod påbyde Udviklingsselskabet By & Havn I/S, at de skal foretage tilpasninger af projektet, som kan være med til at sikre, at de kan overholde nationale krav, EU-retlige krav eller internationale forpligtelser. Udviklingsselskabet By & Havn I/S vil i den forbindelse skulle vurdere, om tilpasninger af projektet medfører sådanne ændringer eller udvidelser af projektet, som kan være til skade for miljøet, at det skal anmeldes til Trafikstyrelsen i medfør af lovens § 4.”

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

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet generelt er enig med Københavns Kommune i, at det er vigtigt at biodiversiteten styrkes. Ministeriet anser det derfor også for oplagt, at det indtænkes i forbindelse med anlægget af kystlandskabet på Lynetteholms østlige side.



2.3 Fingerplan

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

Transportministeriet skal hertil bemærke, at anlægsloven omhandler anlægget af halvøen Lynetteholm, som skal anvendes til nyttiggørelse af den overskudsjord, som byggeprojekter i Københavnsområdet genererer, og derefter medvirke til at skabe en stormflodssikring af København fra nord.

Anlægsloven indeholder således ikke byudviklingsformål eller lignende på den kommende Lynetteholm.

I det omfang det i fremtiden måtte blive politisk besluttet at realisere visionerne om byudvikling på Lynetteholm, forudsættes det, at der vil blive taget skridt til at sikre den koordinering og udbygning af kollektiv infrastruktur, som er forudsat i planlovens § 5 i, mens det ift. § 5 j allerede i principaftalen er fastlagt, at Lynetteholmen henlægges til byzone i tilfælde af, at den skal byudvikles.

2.4 Ledninger

2.4.1 Betaling for flytning

Novafos bemærker, at U4-spildevandsledningen sikrer, at overløb af regnvandsopblandet spildevand kan ledes væk fra de indre havne og dermed ikke forringer badevandskvaliteten i havnebade. Omkostningerne til forlængelse af ledningen er indledende vurderet til at udgøre omkring 50-100 mio. kr. Ledningen ejes i fællesskab af HOFOR og Novafos.

Endvidere har Novafos også en ejerandel i U1-udløbsledningen fra renseanlægget på Lynetten gennem selskabets delvise ejerskab af BIOFOS A/S. Omkostningerne til arbejderne med denne udløbsledning er vurderet til at udgøre omkring 500 mio. kr.

Novafos finder det helt urimeligt, at man med lovforslaget vil pålægge spildevandskunderne i bl.a. HOFOR og Novafos en omkostning for noget, som de hverken har andel i eller nytte af. Spilde-



vandskunderne vil hermed uden nogen saglig begrundelse blive påtvunget en medfinansiering af kystsikring og byudvikling i Københavns Kommune.

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

Novafos henviser til, at det fremgår af Vejledning om udlægning af telekabler og visse rørledninger på søterritoriet, at tilladelsesindehaver *”forpligter sig til at vedligeholde det i god for forsvarlig stand og til for egen regning af fjerne anlægget med alt tilbehør fuldstændigt fra søterritoriet, hvis det ikke længere benyttes, hvis det ødelægges og ikke straks istandsættes, eller hvis forholdene i øvrigt efter Kystdirektoratet eller Trafikministeriets skøn gør det nødvendigt.”*. Hertil bemærker Novafos, at der ikke er tale om et frit skøn til at kræve ledningen flyttet eller fjernet. Det skal som minimum være ”nødvendigt”. Der må således være tale om væsentlige statslige interesser, som vejer tungere end hensynet til den pågældende ledningsejer. Det omfatter efter Novafos’ opfattelse ikke opfyldning af en del af søterritoriet til brug for anlæg af et kommunalt byudviklingsprojekt.

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

Gentofte Kommune bemærker bl.a., at kommunen er medejer af ledningsselskaberne BIOFOS A/S og Novafos A/S. Med lovforslaget lægges der op til, at de berørte ledningsselskaber skal betale i størrelsesordenen 600 mio. kr. for omlægning af selskabernes ledninger på søterritoriet – en omlægning, som alene er nødvendig, fordi Lynetteholm skal anlægges. De 600 mio. kr. svar til 25 procent af de forventede omkostninger på 2,5 mia. kr. til anlæg af Lynetteholm. Kommunen finder det uhørt og åbenlyst urimeligt, at



man med lovforslaget vil pålægge spildevandskunderne i de berørte selskaber en omkostning for noget, som de hverken har andel i eller nytte af.

Gentofte Kommune bestrider, at gæsteprincippet også finder anvendelse for ledninger på søterritoriet. Det kan ikke lægges til grund, at der efter retsgrundlagets formåls- og ordlydsfortolkning kan trækkes en parallel mellem ledninger placeret på landjorden og ledninger placeret på søterritoriet. En ledningsejer på landjorden må således i modsætning til en ledningsejer på søterritoriet kunne forvente, at det som følge af anlægs- og byggearbejder på ejerens landareal vil kunne blive aktuelt at måtte flytte ledningen eller afholde udgifter til at beskytte ledningen. Afgifterne til omlægning af udløbsledningerne – affødt af Lynetteholm – må derfor afholdes af bygherren, By & Havn.

ARC bemærker, at ARC i form af leje betaler et betydeligt vederlag for bl.a. retten til at placere tekniske installationer, herunder ledninger, i tilknytning til affaldsenergianlæg mv. på det areal, ARC lejer af Københavns Kommune. Disse ledninger er derfor ikke omfattet af gæsteprincippet, da ARC betaler for muligheden for at anbringe disse ledninger. Tilladelsen hertil påhviler på lejeforholdet. Kravet om ”vederlagsfrihed”, der definerer gæsteprincippet, er således ikke opfyldt.

Endvidere bemærker ARC, at de har flere ledninger, som er essentielle for virksomheders drift, bl.a. spildevandudledning fra affaldsanlægget. I forhold til afsætningen af fjernvarme påpeges det, at det er afgørende for ARC's drift, at der kontinuerligt kan afsættes varme, da den ikke kan bortkøles.

Dansk Energi bemærker, at en henvisning til gæsteprincippet efter deres vurdering vil være en forsimplet fremstilling af de udfordringer, der reelt vil være tale om. Det kan i den forbindelse nævnes, at indholdet af gæsteprincippet længe har og fortsat er under afklaring, og at der netop i januar 2021 er afsagt to domme ved Vestre Landsret om gæsteprincippet, der nuancerer begrebets anvendelse. Det er således ikke rimeligt, at der for et anlægsprojekt som det omhandlede blot henvises til gæsteprincippet som grundlag for omkostningsfordeling ved nødvendige ledningsarbejder.

Dansk Energi kan ikke umiddelbart tiltræde de overvejelser, der er om ledninger i søterritoriet, idet de faktiske forhold for ledninger i sådanne arealer er markant forskellige fra de forhold, der må anses for at gøre sig gældende i arealer på landjorden. Bemærkningerne til lovforslaget anfører derfor en markant udvidelse af anvendelsen



af det retsprincip, der sædvanligvis omtales som gæsteprincippet, uden der er juridiske holdepunkter for en sådan udvidelse, eller det i øvrigt fremgår af bemærkningerne, at der er tale om en udvidelse.

Danske Energi bemærker, at det i bemærkningerne til § 13 fremgår, at ”Erstatningen kan helt bortfalde, hvis indgrebet skønnes at medføre større fordele for ejeren end det tab, der påføres ejeren ved foranstaltningen.”. Det fremgår ikke andre steder i lovforslaget, hvad der skulle lægges til grund ved et sådant skøn, eller hvem der skal udføre dette skøn. Det er Dansk Energis umiddelbare vurdering, at et bortfald af erstatning på baggrund af et skøn er uhjemlet og dermed ikke i overensstemmelse med den erstatning, som ledningsejer er berettiget til.

BIOFOS bemærker, at de ikke er enig i ministeriets vurdering vedrørende anvendelsen af gæsteprincippet. BIOFOS’ udløbsledning er anlagt sidst i 1970’erne efter datidens regler. Det har aldrig været på tale eller muligt at sikre en arealmæssig rettighed på søterritoriet og at stille krav om dokumentation for, at der mod vederlag er opnået en arealmæssig rettighed på søterritoriet svarende til praksis på land, er derfor helt urimelig. Derfor mener BIOFOS også, at gæsteprincippet ikke kan overføres til søterritoriet.

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

Radius kan ikke umiddelbart tiltræde de overvejelser, som ministeriet gør sig om ledninger i søterritoriet, idet de faktiske forhold for ledninger i sådanne arealer er markant forskellige fra de forhold, der må anses for at gøre sig gældende i arealer på landjorden. Bemærkningerne til lovforslaget anfører en markant udvidelse af anvendelsen af det retsprincip, der sædvanligvis omtales som gæsteprincippet, uden der er juridiske holdepunkter for en sådan udvidelse, eller det i øvrigt fremgår af bemærkningerne, at der er tale om en udvidelse. Det kan i den forbindelse nævnes, at indholdet af gæsteprincippet fortsat er under afklaring, og der netop i januar er afsagt to domme i to forskellige sager i Vestre Landsret om dette emne.

Herudover bemærker Radius, at det i bemærkningerne til § 13 fremgår, at ”Erstatningen kan helt bortfald, hvis indgrebet skønnes



at medføre større fordele for ejeren end det tab, der påføres ejeren ved foranstaltningen”. Det fremgår ikke andre steder i lovforslaget, hvad der skulle lægges til grund ved et sådant skøn, eller hvem der skal udføre dette skøn. Det er Radius’ umiddelbare vurdering, at et bortfald af erstatning på baggrund af et skøn er uhjemlet og dermed ikke er i overensstemmelse med den erstatning Radius er berettiget til i medfør af de almindelige ekspropriationsregler.

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

Søterritoriet er ikke underlagt ejendomsret fra staten. Statens beføjelser over søterritoriet hviler derimod på statens højhedsret og giver dermed alene staten en reguleringsbeføjelse med hensyn til dispositioner over søterritoriet. Det forekommer overraskende, såfremt ejendomsretlige principper vedrørende ledningsanlægs placering på fast ejendom skulle kunne overføres til søterritoriet. At tilsvarende retlig regulering, som er gældende for fast ejendom, skulle kunne overføres til at være gældende for søterritoriet, forekommer for så vidt endnu mere overraskende, såfremt ledningsanlægget skulle være ejet af andre stater eller virksomhed placeret i andre stater. Under alle omstændigheder forekommer de almindelige bemærkninger efter ordlyden på dette punkt at være formuleret på så usikkert grundlag, at de bør udgå af lovforslaget. Da der er meddelt tilladelse for placeringen af U4-spildevandsledningen inden for området omfattet af lovforslaget, skal det dog bemærkes, at den rettighed, der er indeholdt i tilladelsen, er omfattet af begrebet ”ejendom” efter grundlovens § 73, og derfor alene kan afstås mod fuldstændig erstatning.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at ministeriet anerkender, at spørgsmålet om betaling for omlægning af ledninger i nærværende lovforslag har ledningsejernes særlige interesse, særligt i forhold til ledninger, som er placeret i søterritoriet.

Det foreslås i § 11, stk. 1, at arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor projektet nævnt i § 1 skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af Udviklingselskabet By og Havn I/S, under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren. I stk. 2 foreslås det, at stk. 1 ikke finder anvendelse, hvis andet er



særligt bestemt ved aftale eller kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

En lignende bestemmelse findes også i tidligere anlægslove fra Transportministeriet. Der henvises bl.a. til lov om anlæg af en Nordhavnstunnel og lov om anlæg af en ny jernbane over Vestfyn.

Ministeriet lægger derfor til grund i loven, at det som udgangspunkt er ledningsejer, som skal betale for gennemførelsen af nødvendige arbejder på ledninger i forbindelse med projektet. Undtagelsen hertil er, hvis andet er særligt bestemt ved aftale eller kendelse afsagt af en ekspropriationskommission.

Det afspejler det såkaldte gæsteprincip. Et princip som domstolene har taget stilling til mange gange i forhold til ledninger på land.

Ministeriet har ikke kendskab til, at der er taget stilling til retsstillingen for ledninger på søterritoriet i forhold til betaling for nødvendige arbejder i forbindelse med et projekt.

Som beskrevet i de almindelige bemærkninger under pkt. 3.5.1.2. om ledninger på søterritoriet, så gælder statens højhedsret på søterritoriet, og det følger heraf bl.a., at det kræver særlig tilladelse fra staten at anbringe faste anlæg på søterritoriet, herunder ledningsanlæg. Højhedsretten er bl.a. indført i kystbeskyttelsesloven, der i § 16 a, stk. 1, nr. 2, fastslår, at der på søterritoriet til andre formål end kystbeskyttelse kun efter tilladelse fra miljøministeren (Kystdirektoratet under Naturstyrelsen) må udføres anlæg eller anbringes faste eller forankrede indretninger eller genstande. Det er i forhold til visse forsyningstyper Energistyrelsen, der har kompetencen til at give tilladelse til etablering af den pågældende forsyning på søterritoriet, hvilket gælder i forhold til rørledninger, hvori der fremføres olie, naturgas, fjernvarme samt i øvrigt ved etablering af elforsyning på alle spændingsniveauer, jf. vejledningen om udlægning af telekabler og visse rørledninger på søterritoriet.

For så vidt angår betaling for udgifter til at sikre eller flytte ledningsanlæg vurderes det at være afgørende, hvad der fremgår om dette forhold i en eventuelt givet tilladelse til ledningsanlæggets etablering i sin tid sammenholdt med lovgivningen på dette tidspunkt.



Såfremt der ikke heri er taget stilling til andet, lægger ministeriet til grund, at retsstillingen for den pågældende ledning i vand må svare til den, der gælder for ledninger, som er etableret på land under lignende omstændigheder.

Det vurderes derfor også, at en ledningsejer, der vederlagsfrit har fået tilladelse til at etablere et ledningsanlæg i vandet, ikke kan modsætte sig at sikre eller fjerne anlægget igen for egen regning, hvis statens råden over søterritoriet gør dette nødvendigt. Statens højhedsret (rådighedsret) i forhold til søterritoriet indebærer, at staten generelt har adgang til at regulere forholdene og varetage det offentliges interesser på søterritoriet, hvorfor det i forhold til ledninger i vand - i lighed med, hvad der gælder for ledninger etableret på land - må være udgangspunktet, at ledningsejeren (med et rimeligt varsel) er forpligtet til for egen regning at gennemføre nødvendige ledningsarbejder, hvis statens udøvelse af rådighedsretten nødvendiggør sådanne arbejder. Dette udgangspunkt kan som nævnt fraviges i fastsatte regler, myndighedsafgørelse eller aftaler mellem staten og den pågældende ledningsejer.

Transportministeriet har derfor ikke imødekommet ønskerne om, at lovforslaget skal ændres til, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal betale for nødvendige ledningsarbejder i forbindelse med projektet.

I forhold til spørgsmålet om lovforslagets § 13 bemærker Transportministeriet, at det foreslås i § 13, stk. 1, at tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 11 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 12 fastsættes, hvis der ikke kan indgås aftale herom, af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. I § 13, stk. 2, foreslås det, at ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom tilsvarende anvendelse.

I de specielle bemærkninger til bestemmelsen står der bl.a., at:

”Med stk. 2 foreslås det, at reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom finder anvendelse ved erstatningsfastsættelsen. Erstatningen kan helt bortfalde, hvis indgrebet skønnes at medføre større fordele for ejeren end det tab, der påføres ejeren ved foranstaltningen.”

Det er altså de uafhængige ekspropriations- og taksationsmyndigheder, som kan træffe afgørelse om, at erstatningen helt kan



bortfalde, hvis indgrebet skønnes at medføre større fordele for ejeren end det tab, der påføres af ejeren ved foranstaltningen. Skulle en sådan afgørelse blive truffet, kan en sådan afgørelse prøves ved domstolene.

Østerbro Havnekomité bemærker, at udkastet til lovforslaget ikke indeholder en opgørelse og oversigt over omfanget af ledningsflytninger, hvilket vil blive en omkostning, som væltes over til forbrugere i hovedstadsområdet i form af øgede forbrugsafgifter.

Transportministeriet kan henvise til den overordnede beskrivelse af ledningsarbejder i de almindelige bemærkninger pkt. 3.5.2.

2.4.2 Tilrettelæggelse af nødvendige arbejder

Novafos bemærker, at forslaget til § 12, stk. 2, er bekymrende, da der hermed gives mulighed for, at andre kan udføre arbejde på deres anlæg, og at indgrebet afhænger af, om parterne kan nå til enighed om, hvilke arbejder der skal udføres. Ministeren gives hermed meget vide beføjelser, som det er umuligt at overskue rækkevidden af. Novafos mener ikke, at det harmonerer med en forsvarlig og effektiv forvaltning af deres kunders penge.

BIOFOS bemærker bl.a., at det fremgår af forslagens § 12, stk. 2, at såfremt der ikke kan opnås enighed mellem ledningsejer og By & Havn I/S om tilrettelæggelsen af arbejdet, kan transportministeren gennemføre arbejdet og kræve bestemte arbejder udført af ledningsejeren. BIOFOS finder det bekymrende, at der hermed gives mulighed for, at andre kan udføre arbejde på deres anlæg, at ministeren kan gennemtvinge bestemte arbejder, og at indgrebet afhænger af, om parterne kan nå til enighed om, hvilke arbejder der skal udføres. Ministeren gives hermed meget vide beføjelser, som det er umuligt at overskue rækkevidden af. Det må være en forudsætning, at de pålagte arbejder skal være nødvendige, fordi der ikke er mindre indgribende alternativer, og at omkostningerne og arbejdets omfang skal være proportionalt i forhold til det tilsigtede mål.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det ikke er ualmindeligt, at Transportministeriets anlægslove indeholder en sådan hjemmel. Der henvises f.eks. til § 9, stk. 2, i lov nr. 1552 af 27. december 2019 om anlæg af en Nordhavnstunnel, § 9, stk. 2, i lov nr. 1424 af 17. december 2019 om anlæg af en ny jernbane over Vestfyn og § 19, stk. 1, i lov nr. 575 af 4. maj 2015 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark.



Bestemmelsen skal sikre, at nødvendige ledningsflytninger ikke blokerer for, at projektet kan gennemføres inden for de fastlagte tidsrammer.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal, hvis forholdene gør det nødvendigt, rette henvendelse om udstedelse af et påbud til transportministeren, som afgør, om der er grundlag for at meddele påbud til ledningsejeren.

Det forudsættes, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S forinden har søgt at drøfte det planlagte anlægsarbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både projektet og ledningsejeren.

Anvendelsen af bestemmelsen forudsættes derfor også kun at finde anvendelse i det yderste tilfælde, hvor det ikke er muligt, at der i fællesskab findes en løsning imellem Udviklingsselskabet By & Havn I/S og ledningsejer.

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

Transportministeriet skal hertil bemærke, at anlægsloven bemyndiger Udviklingsselskabet By & Havn I/S til gennemføre projektet, som er omtalt i lovforslagets § 1.

Det følger af forslaget til § 12, stk. 1, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S i forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet skal tage hensyn til ledninger omfattet af § 11 og så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

I de specielle bemærkninger til bestemmelsen står der bl.a. følgende:

”Formålet er at sikre, at ledningsejeren får mulighed for at fremsætte forslag til eventuelle ændringer af det planlagte anlægsarbejde, når dette medfører, at ledningsejeren skal afholde udgifter til arbejder på eller flytning af ledningen. Ledningsejeren skal så-



ledes inddrages med henblik på at undersøge, hvordan et anlægsarbejde kan tilrettelægges på den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige måde.”

Transportministeriet vurderer derfor også, at BIOFOS' bemærkning allerede følger af lovforslaget.

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

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

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

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



HOFOR bemærker bl.a., at Amagerværket og København er helt afhængig af, at den elektricitet, der produceres, kan afsættes til Københavnsområdet via Energinets otte 132 kV kabelsystemer, der alle er placeret i jorden. Der er tale om ældre, følsomme ledningssystemer, som dels ligger i hele parkeringsområdet vest for højspændingsbygningen, dels ligger i jorden ud mod Vindmøllevej. Der er tinglyste deklARATIONER på højspændingsanlæg i jord, der giver Energinet adgang til at have ledningerne liggende og til at Energinet til enhver tid har adgang til ledningerne for reparationer, renovering og omlægning. Som følge af risikoen for skader på ledninger og de mulige konsekvenser for kraftværkets drift ved afbrydelse er hele området i dag underlagt en grænse for køretøjers totalvægt på 3,5 ton.

En afbrydelse af højspændingssystemerne til kraftværket vil i værste fald kunne føre til en fuldstændig nedlukning af værket med et dagligt tab af omsætning og dækningsbidrag på ca. 9 mio. kr./dag, henholdsvis ca. 6 mio. kr./dag. Derfor er det helt nødvendigt, at der til hver en tid kan opretholdes en stabil elforsyning fra kraftværket via Energinets kabler. Afbrydelse af højspændingssystemerne til kraftværket kan også i værste fald medføre nedsat forsyningssikkerhed til de københavnske borgere.

Tilsvarende fremgår anlægsarbejder forbundet med at forlænge eller omlægge førmtalte ledning ikke af lovforslagets § 1, pkt. 3.1. i de almindelige bemærkninger eller af bemærkninger til § 1. HOFOR må derfor antage, at anlægsloven ikke vil udgøre det retlige grundlag for denne del af nødvendige anlægsarbejder for at kunne realisere projektet for Lynetteholm, hvorfor denne del af anlægsarbejdet derved heller ikke vil være omfattet af lovforslagets § 5 og § 6 om fravigelse af anden lovgivning. Det står ikke klart for HOFOR, om den risiko, der i så fald fortsat vil være forbundet med den del af projektet, som vedrører arbejder på U4-spildevandsledningen, er inddraget ved fastlæggelse af tidsplanen for udførelse af projektet for Lynetteholm.

Energinet bemærker, at transformerstation Amagerværket er centralt placeret i det københavnske net. Stationen har forbindelser til det nordlige og sydlige elektriske indfødning til København, og er derfor essentiel for forsyningen af elektricitet til København.

Etableringen af Lynetteholm og særligt den beskrevne adgangsvej gennem "Kraftværksvej" vil berøre adskillige kabler, som Energinet har i de områder, som er omfattet af anlægsloven. Der er tale om i alt otte kabler ejet af Energinet. Et kabel ligger i området, hvor Ly-



netteholm anlægges, og syv kabler ligger i området, hvor der planlægges en ny adgangsvej. Placeringen af en adgangsvej til jordtransporter på samme lokalitet som de otte eksisterende kabler, der alle er ved at nå endt levetid, vil true såvel forsynings sikkerheden som anlægssikkerheden. Fejlhyppigheden er statistisk meget større på sådanne ”udtjente” anlæg, og især muffesamlinger er sårbare for vibrationer, tryk og andre påvirkninger. Der er flere sårbare muffe i arealet foran stationen, hvor adgangsvejen er planlagt placeret efter anlægsloven.

Flere samtidige fejl på forbindelser til station Amagerværket kan have alvorlige konsekvenser for forsyningen af København, da det vil medføre betydelig overbelastning andre steder i nettet. Det kan potentielt lede til afkobling af store dele af forbruget i København for at nedbringe overbelastningen i nettet.

Herudover bemærker Energinet, at Energinet i lange perioder over en årrække har behov for at lave omfattende gravearbejder i det samme areal, hvor den skitserede adgangsvej i anlægsloven planlægges placeret. Anlæggelse af adgangsvejen vil reelt betyde, at Energinet bliver forhindret i at udskifte disse kabler, hvilket også på sigt er en alvorlig trussel for forsynings sikkerheden i København. Hvis Energinet ikke kan gennemføre de planlagte reinvesteringer til nyanlæg, vil det tillige have en lang række afledte kritiske konsekvenser, heriblandt vil havvindmølleparken Nordre Flindt ikke kunne tilsluttes. Samtidig vil der være en betydeligt øget risiko for havari, hvor anlæg tages ud af drift pga. fejl eller skader. Skal anlæg tages ud af drift kan det betyde, at elproduktion fra Amagerværket og Amager Ressourcecenter ikke vil kunne sendes ud i nettet, og der vil være stor risiko for, at elforbrugere i København vil blive koblet af.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at der på baggrund af de modtagne høringssvar vedrørende placeringen af adgangsvejen på Kraftværkshalvøen har været en tæt dialog mellem de forskellige forsynings selskaber og Udviklingsselskabet By & Havn I/S for at finde det bedst mulige vejtracé, jf. kortbilag 1 til lovforslaget.

På baggrund af dialogen med forsynings selskaberne er der nu fastlagt et vejtracé, som balancerer de forskellige hensyn, så forsynings sikkerheden fastholdes, og der kommer en ny adgangsvej for jordtransport. Det valgte vejtracé forudsætter, at ARC's planlagte affaldssorteringsanlæg delvis omprojekteres, da vejen fører over en del af grundarealet for affaldssorteringsanlægget. Ligele-



des er det nødvendigt at rykke HOFOR's planlagte varmeakkumuleringsstårn for at give den nødvendige plads til vejen. Med den valgte vejtracé er det muligt at opretholde hovedstadsområdets forsyning med Energinets og Radius' elkabler samt HOFORs og CTR's fjernvarmeledninger samtidig med, at ledningsnettene kan vedligeholdes og fornyes.

Linjeføringen af adgangsvejen i lovens kortbilag 1 er på den baggrund ændret.

Gentofte Kommune bemærker, at der bør foretages en selvstændig miljøvurdering for omlægning af de to større udløbsledninger med henblik på en vurdering af påvirkning af badevandskvalitet, tangspredning og sedimenttransport på Gentofte Kommunes strande.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at omlægningen af de to udløbsledninger skal følge de almindelige regler herfor, herunder også gennemføre miljøkonsekvensvurderinger i det omfang, at det er påkrævet i medfør af reglerne herom.

CTR I/S bemærker, at de aktiviteter, som er beskrevet til at skulle ske i nærheden af CTR's anlæg, ikke umiddelbart medfører et behov for omlægning af CTR's anlæg. Disse aktiviteter kan dog forhindre en hurtig adgang til CTR's anlæg, hvis sådant et behov opstår i forbindelse med f.eks. havari. CTR's berørte anlæg består af ledninger i betonkanaler samt tilhørende kamre, som forsyner hele Storkøbenhavn med fjernvarme og en hindret tilgang, udsætter fjernvarmeforsyningen for en unødigt risiko. Omlægning af CTR's ledningsanlæg udgør et tocifret mio. beløb og hertil betydeligt driftstab.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at CTR's anlæg med det foreslåede projekt ikke vil blive påvirket.

2.4.3 Tidsplan

Novafos bemærker, at det fremgår af lovens § 12, at By & Havn så tidligt som muligt skal drøfte det nødvendige arbejde med ledningsejeren for at kunne tilrettelægge det på hensigtsmæssig måde. Anlægsloven indeholder ingen tidsrammer for den nødvendige omlægning af ledninger på søterritoriet, men en omlægning inden 2025 – som angivet i miljøkonsekvensrapporten – vil ikke være mulig at efterkomme. Planlægning, indhentning af myndighedstilladelser mv. samt anlægsarbejde må forventes tidligst at være afsluttet i 2028.



Transportministeriet kan bekræfte, at anlægsloven ikke indeholder tilladelsen til ledningsomlægninger. Udviklingselskabet By & Havn I/S skal i overensstemmelse med loven gå dialog med alle ledningsejere i forbindelse den videre udførelse af projektet, herunder også drøfte tidsmæssige aspekter af fornødne ledningsarbejder.

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

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

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

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



BIOFOS har estimeret, at omkostningerne til sikring og forlængelse af U1 og overløbsbygværk samt omlægningen af el-forsyningen, der også ligger på havbunden under Lynetteholm, bliver i størrelsesordenen 0,5 mia. kr.

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

I stedet for at forstærke U1, så den kan holde til jordpåfyldningen, kan ledningen relativt simpelt sikres midlertidigt ved at friholde ledningstraceet for opfyldning, f.eks. ved at afskærme ledningen for opfyld og etablere faste transportveje hen over ledningen, når der skal fyldes op i Fase 2-depotet. Hvis Renseanlæg Lynetten flytter væk fra Refshaleøen, vil ejendommen tidligst kunne fraflyttes omkring 12 til 15 år efter en sådan beslutning er taget, da der skal stå et nyt renseanlæg klar på en ny lokalitet. I denne periode skal U1 være i funktion. Herefter kan udløbsledningen nedlægges, og By & Havn kan fylde traceet op og disponere over arealet.

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

HOFOR bemærker, at ejerkredsen af U4-spildevandsledningen ønsker, at etableringen af øens afgrænsning fase 2 erstattes med en ”ny fase 2”, som medfører, at flytning eller forlængelse af U4-spildevandsledningen udskydes til 2028. HOFOR er dog positive over for andre løsninger for etableringen af øens afgrænsning, som kan sikre, at der er tid til, at spildevandsledningen kan flyttes eller forlænges, hvilket anslås at være i 2028. Ejerkredsen vurderer, at en omlægning eller forlængelse tidligst vil kunne være etableret og idriftsat i 2028, da der bl.a. skal være tid til den sædvanlige myndighedsbehandling.

Det er ejerkredsens vurdering, at en fremtidssikret erstatning for U4-spildevandsledningen vil kræve en investering på 50-100 mio. kr. Det skal fremhæves, at det er kritisk for HOFOR, at en ny placering eller forlængelse understøtter fremtidens spildevandsforsyning af området. Såfremt man allerede nu går i gang med en flytning eller en omlæggelse uden at have færdiggjort analysen for



fremtidens spildevandsforsyning af området, risikeres det, at flytningen ikke understøtter fremtidens spildevandsforsyning. Dermed risikeres det, at investeringen på 50-100 mio. kr. vil gå tabt.

Endelig bemærker HOFOR, at det ser ud til, at den eksisterende stenmole ved Trekroner påtænkes at blive fjernet. Dette vil have en konsekvens for det nuværende udluftningstårn for HOFORS store Ø1800 spildevandsledning til Renseanlæg Lynetten.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S har oplyst, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S og BIOFOS har nedsat en teknikergruppe, som undersøger mulige løsningsmodeller under hensyntagen til Lynetteholms udførelse og opfyldningsstrategi samt de forventelige overordnede infrastrukturprojekter. I løsningsmodellerne indgår, forstærkning, omlægning og etapevis frembygning. By & Havn forventer at anlægge perimeteren ud for U1-udløbsledningen fra oktober 2022.

I forhold til omlægning af U4 oplyser Udviklingsselskabet By & Havn I/S, at de og HOFOR arbejder på en midlertidig løsning, der vil muliggøre en væsentlig reduktion eller nedlæggelse af spildevandsafloadningerne fra det eksisterende U4-udløb, indtil en permanent løsning for spildevandsafloadningerne kan etableres. Derved bliver der ikke behov for den i miljøkonsekvensrapporten beskrevne forlængelse af udløbet. Den midlertidige løsning skal fungere fra 2023. Etablering af den permanente løsning med en indbygget spildevandsledning i dæmningskonstruktionen planlægges startet i 2024.

Energinet bemærker, at det efter deres opfattelse er bydende nødvendigt at indbygge hensyn til kablernes kritiske funktion således, at hensynet i forslaget til § 12 udvides til tillige at omfatte kritikalteten og samfundsnyttens af det pågældende ledningsanlæg.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at bemærkningerne til § 12 er udvidet med en beskrivelse af de særlige kritiske forsyningssikkerhedshensyn, der gør sig gældende i området.

2.5 Råstoffer

Region Hovedstaden bemærker bl.a., at ressourcebehovet ifølge de foreliggende oplysninger vil være 4 mio. m³ marint sand fra Kriegers Flak og 170.000 m³ sten og ral. Volumen af det marine sand svarer til ca. 50 % af det aktuelle årlige råstofforbrug i Region Hovedstaden. Ved at benytte denne store volumen til Lynetteholm vil



der være tilsvarende mindre råstof tilgængeligt for bygge- og anlægsarbejder på landsplan og i regionen, ligesom der er tale om en betydelig og ikke-fornyelig ressource, som trækkes ud af den ”nationale ressourcebank”.

De afledte konsekvenser i forhold til Region Hovedstadens råstofplanlægning vil være, at det vil gøre regionens arbejde vanskeligere i forhold til forpligtelsen til at sikre råstofforsyningen inden for en 12-årig horisont og kan påvirke markedet for landbaserede råstoffer, hvilket er lig med mere råstofkortlægning og øget udlæg af gravearealer. Hvis der i tilgift er tale om et behov for gode råstofkvaliteter, som er egnede til betonproduktion, kan det få langsigtede konsekvenser for byggebranchen i form af højere priser.

Hvis regionerne reelt skal have mulighed for at tage et samlet ansvar for råstofindvindingen på land, kræver det, at råstofloven ændres, således at det rigide krav om, at alle regioner skal udlægge råstoffer til regionens eget behov i 12 år, fjernes, og således at regionerne i meget højere grad kan koordinere tværs af regionsgrænserne.

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

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det ikke kan undgås, at et projekt som anlæg af Lynetteholm vil medføre, at der skal anvendes en stor mængde råstoffer.

Udviklingselskabet By & Havn I/S har i konstruktionen af Lynetteholm og i anlægsprocessen som mål at begrænse forbruget af råstoffer mest muligt. Således er perimeteren primært konstrueret af sand- og stendæmninger frem for stålspuns. Der anvendes opfyld med ren overskudsjord i konstruktionen af kystlandskab i stedet for marint sand. I anlægsarbejderne genbruges så vidt muligt sten fra midlertidige dæmninger og fra bølgebrydere ved Trekroner. Det er et konkurrencekriterium ved udbuddet af entreprisekontrakterne, at de bydende entreprenører skal beskrive en materialekortlægning af eksisterende materialer med henblik på optimering af genbrug og genanvendelse, samt indtænke genbrug og genanvendelse af konstruktioner og konstruktionsdele, efter de har nået deres levetid.



Region Sjælland bemærker, at anlægget af Lynetteholm kan få en betydning for råstofplanlægningen i Region Sjælland. En del af materialeforbruget til etableringen af selve Lynetteholm udgøres af primære råstoffer, herunder sten, ral og marint sand. Det fremgår af høringsmaterialet, at det er sandsynligt, at del af de nødvendige mængder sten og ral skal køres til fra områder uden for Region Hovedstaden. De eventuelle landbaserede materialetyper, der angives som nødvendige, er kvalitetsmaterialer, som Region Sjælland vurderer hovedsageligt må hentes i råstofgrave i Region Sjælland. Der er færre og færre ressourcer tilbage i Region Sjælland, og de resterende råstoffer er samtidig blevet vanskeligere at finde. Projektet vil kunne lægge yderligere pres på de i forvejen sparsomme kvalitetsråstoffer.

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

Transportministeriet er enig med Region Sjælland i, at der i forbindelse med udførelsen af projektet skal være fokus på en god råstofbehandling, herunder genbrug i det omfang, at det er muligt. Som det fremgår ovenfor, har Udviklingsselskabet By & Havn I/S fokus på spørgsmålet.

2.6 Fravigelse af lovgivning

Miljøministeriet bemærker, at henvisningen i § 5, stk. 1, til råstoflovens § 21, rettelig bør være til § 21, stk. 2, ud fra tanken, at det er nyttiggørelse og ikke efterforskning, der skal omfattes. Miljøministeriet bemærker også, at § 20 b i råstofloven vedrører nyttiggørelsestilladelser.

I forhold til lovforslagets undtagelse af miljøbeskyttelseslovens § 28, stk. 3, om tilslutning til kloak, har Miljøministeriet bemærket, at den fortsat bør gælde for det samlede projekt.

Miljøministeriet bemærker, at § 8, stk. 4, i bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter, i § 5, stk. 1, skal slettes. Det er Miljøministeriets vurdering, at det ikke kan blive relevant at anvende bestemmelsen i dette projekt, allerede fordi dette vil indebære et markant brud med hidtidig praksis, idet den merudledning af næringsstoffer, som projektet vil medføre til kystvandet Øresund Nord, er af en helt anden størrelsesorden end de få udledninger,



som miljøministeren hidtil har tilladt. Det er således en forudsætning, at der som led i projektet iværksættes de nødvendige kompenserende foranstaltninger i forbindelse med udledning af næringsstoffer til vandområdet.

Om fravigelsen af klageadgange bemærker Miljøministeriet bl.a., at det bør stå klart, at en afgørelse i medfør af råstofloven forstås som en afgørelse om udførelse af anlægsprojektet. Om kystbeskyttelsesloven står det efter Miljøministeriets opfattelse ikke klart, hvilke typer af afgørelser der påtænkes.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at der siden høringsversionen er foretaget en ændring af forslaget til § 5, stk. 1, som bl.a. betyder, at undtagelserne efter råstoflovens §§ 20 b og 21, miljøbeskyttelseslovens § 28, stk. 3, og § 8, stk. 4, i bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdet ikke længere er fraveget i lovforslagets § 5, stk. 1.

Herudover bemærkes det, at ministeriet har genovervejet nødvendigheden af at have kystbeskyttelsesloven omfattet af forslaget til § 6 og fundet, at den ikke behøver at blive fraveget.

Region Hovedstaden bemærker, at udførelse af arbejder efter anlægsloven ikke kræver en tilladelse efter § 8 i lov om forurenede jord. Regionen går ud fra, at det kun er gældende i forbindelse med anlæggelsen og opfyldningen af Lynetteholm, og dermed ikke for den eventuelle fremtidige anvendelse til bolig og andre følsomme arealanvendelser på Lynetteholm.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet kan bekræfte Region Hovedstaden heri. Loven omfatter kun anlægget af perimeteren og opfyldt af jord. Den eventuelle efterfølgende anvendelse af Lynetteholm reguleres ikke i nærværende lov.

Dansk Industri bemærker bl.a., at der ikke er anvist en alternativ procedure til at sikre overholdelse af gældende miljøkrav ud over anlæggelse af retssager. Der er henvist til en implementeringsredegørelse for projektet, som dog ikke er en del af det udsendte høringsmateriale. Det er derfor ikke muligt direkte at læse, hvordan det sikres, at relevant EU-lovgivning samt nationale miljøkvalitetskrav håndhæves, herunder hvordan forskellige forhold vurderes i sammenhæng, f.eks. miljøforhold og økonomiske vilkår.

Herudover bemærker Dansk Industri, at det anbefales, at lovforslaget tilføres relevant tekst om en transparent metode for ressortmi-



nisteriets procedurer med tilladelses- og godkendelsessager, opfølgning herpå samt, hvordan henvendelser fra den berørte offentlighed og virksomheder vil blive behandlet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at der er udarbejdet en implementeringsredegørelse, som bl.a. indeholder de vilkår, som Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal overholde, jf. lovforslagets § 3, i forbindelse med udførelsen af projektet, såfremt anlægsloven vedtages. Vilkårene er udarbejdet af relevante miljømyndigheder, herunder Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen.

Transportministeren fører, jf. § 20, tilsyn med, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S overholder bestemmelserne i loven, regler udstedt i medfør heraf samt afgørelser truffet i medfør heraf. Det er imidlertid hensigten, at kompetencen til at føre tilsyn delegeres, jf. § 21, til de myndigheder, som har specifikke faglige forudsætninger for at føre tilsynet. I det omfang, at loven ikke har fraveget anden lovgivning i § 5, stk. 1, vil Udviklingsselskabet By & Havn I/S fortsat skulle følge reglerne og tilsynet herfor efter de almindelige regler.

Gentofte Kommune bemærker bl.a., at kommunen finder det dybt urimeligt, at lovforslaget tilsidesætter en række retssikkerhedsgarantier og i stedet har et ensidigt fokus på, at ”sikre fremdrift” af Lynetteholmprojektet. Kommunen finder det urimeligt, at Folketinget sætter den sædvanlige klageinstans (Fødevarer- og Miljøklagenævnet) helt ud af spil og på den måde gør det sværere at forhindre uvedkommende hensyn i forvaltningen.

Dansk Sejlunion bemærker, at bestemmelserne i §§ 5, 6 og 8 er meget vidtgående. Den sætter anden lovgivning og den gældende klageadgang m.v. ud af kraft og overlader varetagelsen af de hensyn, som den eksisterende lovgivning er tænkt at tilgodese, til bygherren. Det er ikke i overensstemmelse med god forvaltningsskik. Hensynet til hurtig igangsættelse og effektivt byggeri må ikke tilsidesætte borgernes berettigede krav på at kunne klage og få en ordentlig behandling af klagerne.

Østerbro Havnekomité bemærker, at lovudkastets kapitel 3 annullerer en lang række retsgarantier, og alle rettigheder overlades til bygherren.

Rådet for Bæredygtig Trafik bemærker, at det er bekymrende, at lovforslaget indeholder en indskrænkning af andre myndigheders beslutningskompetence og anden lovgivning. Denne centralisering



af magten i forhold til gældende miljølovgivning og valgte kommunalforsamlinger peger endnu en gang på samme problemstilling: eventuelle kommende miljøproblemer og lokal varetagelse af befolkningens sundhed skal ikke udgøre en snublesten for Lynetteholm-projektets realisering.

Morten Andersen bemærker, at §§ 5 og 6 bør udgå, da de lægger for meget magt over på Udviklingsselskabet By & Havn I/S og transportministeren ved at tilsidesætte miljølove (§ 5) og almindelige retsstatsprincipper (§ 6). Da anlægsprojektet finder sted i midten af København og har en forventet varighed på over 30 år, er det en rigtig dårlig ide at tilsidesætte miljøets og befolkningens rettigheder. Miljøloven er vedtaget af en årsag - for at beskytte miljøet - og retsstatsprincipper bør fortsat opretholdes, fordi der er tale om et komplekst projekt af ekstraordinær størrelse.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at med Folketingets vedtagelse af loven, giver Folketinget også tilladelsen til, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S kan gå i gang med at udføre det projekt, som selskabet er bemyndiget til i forslaget til § 1. Det ikke er ualmindeligt inden for Transportministeriets område, at anlægslove indeholder fravigelser af anden lovgivning, hvormed der ikke skal indhentes sædvanlige administrative godkendelser. Der kan eksempelvis henvises til lov om anlæg af en Nordhavns-tunnel, lov om anlæg af en ny jernbane over Vestfyn og lov om anlæg af et nyt Statens Naturhistoriske Museum.

I projekter af denne størrelse og kompleksitet er det således vanlig praksis, at Folketinget tilvejebringer et samlet retligt grundlag for projektets gennemførelse ved vedtagelse af en anlægslov. Som det også fremgår af lovforslagets § 5, stk. 3, så varetages hensynene efter den lovgivning, som fraviges, af Udviklingsselskabet By & Havn I/S i medfør af anlægsloven, ligesom selskabet vil skulle gennemføre projektet i lyset af tilsynsmyndighedernes løbende kontrol og håndhævelsesmuligheder.

Transportministeriet bemærker desuden, at forslaget om at anlægge Lynetteholm bl.a. skal ses i lyset af, at det nuværende modtageanlæg for overskudsjord i Nordhavn næsten er fyldt op. Derfor er der behov for et alternativ hertil. Med vedtagelsen af nærværende lovforslag i sin fremsatte form sikres dette. Hvis det ikke er tilfældet, vil der skulle findes et andet sted, hvor overskudsjorden kan afleveres.

Det følger af lovforslagets § 6, stk. 1, at transportministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsens, regionens eller en



statslig myndigheds afgørelse om udførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1, som træffes efter byggeloven, lov om kystbeskyttelse m.v., lov om naturbeskyttelse, lov om vandforsyning m.v., lov om miljøbeskyttelse, lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om råstoffer, lov om forurenede jord eller lov om bygnings-fredning og bevaring af bygninger og bymiljøer eller regler udstedt i medfør af disse love, midlertidigt ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

I de specielle bemærkninger til § 6 står der bl.a. følgende:

”Selve projektet er opdelt i en anlægsfase og en driftsfase. I den forbindelse omfatter anlægsfasen konstruktionen af halvøens afgrænsning (perimeter) med ny adgangsvej og modtageanlæg for nyttiggørelse af overskudsjord. Anlægsfasen forventes færdiggjort 2025. Driftsfasen omfatter modtagelse af ren og forurenede jord og opfyldning i Lynetteholm. Driftsfasen forventes at have en varighed på ca. 30 år.

Afskæringen af klageadgange i medfør af den foreslåede § 6 vedrører alene afgørelser, som skal træffes vedrørende arbejder m.v. til brug for selve projektet. Når projektet er afsluttet, vil den bekendtgørelse, hvorefter transportministeren har afskåret klageadgange blive ophævet igen. Det er hensigten, at klageadgangene efter de nævnte love vil blive afskåret frem til den samlede perimeter til Lynetteholmen, dvs. både fase 1 og 2-etableringerne, samt anlæg af adgangsveje, dæmninger m.v., er færdige. Det betyder på de foreliggende forudsætninger og tidsplaner, at klageadgangene genetableres ultimo 2024, evt. primo 2025. Forsinkes projektet, forlænges afskæringen af klageadgangene tilsvarende.”

Danmarks Naturfredningsforening København bemærker, at det er et problem, at forslaget til anlægslov gennem sine delegationsbestemmelser fritager By & Havn for at skulle søge tilladelse efter en række bestemmelser i blandt andet lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om kystbeskyttelse, lov om miljøbeskyttelse m.v. Denne delegation betyder, at de lovfæstede klagemuligheder i forhold til disse love sættes ud af kraft. Selskabet bemyndiges videre til uden godkendelse af foretage ændringer og udvidelser af projektet. Endvidere bemyndiges transportministeren til administrativt at godkende ændringer og udvidelser, som kan være til skade for miljø og natur. Disse godkendelser kan ikke ankes. Danmarks Naturfredningsforening København finder, at en så vidtgående bemyndigelse for dybt bekymrende og uhensigtsmæssig.



Den lange og usikre tidshorison t giver efter Danmarks Naturfredningsforenings opfattelse alt for rigide rammer for fremtidens klima-, miljø- og naturpolitik, herunder hensynet til de igangværende bestræbelser for at gøre Øresund til nationalt og internationalt marint beskyttelsesområde. Danmarks Naturfredningsforening frygter helt konkret, at nogle af de ændringer og udvidelser, der administrativt kan gives tilladelse til med det foreliggende forslag, kan blive u hensigtsmæssige hindringer for fremtidens nationale implementering af vandrammedirektivet og havstrategidirektivet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det ikke er ualmindeligt inden for Transportministeriets område, at anlægslove indeholder fravigelser af anden lovgivning, hvormed der ikke skal indhentes en administrativ godkendelse. Der kan eksempelvis henvises til lov om anlæg af en Nordhavnstunnel, lov om anlæg af en ny jernbane over Vestfyn og lov om anlæg af et nyt Statens Naturhistoriske Museum for at nævne nogle nyere eksempler.

I projekter af denne størrelse og kompleksitet er det således vanlig praksis, at Folketinget tilvejebringer et samlet retligt grundlag for projektets gennemførelse ved vedtagelse af en anlægslov. Som det også fremgår af lovforslagets § 5, stk. 3, så varetages hensynene efter den lovgivning, som fraviges, af Udviklingsselskabet By & Havn I/S i medfør af anlægsloven, ligesom selskabet vil skulle gennemføre projektet i lyset af tilsynsmyndighedernes løbende kontrol og håndhævelsesmuligheder.

Herudover bemærker Transportministeriet, at det ikke er korrekt, når det anføres, at selskabet (Udviklingsselskabet By & Havn I/S) bemyndiges til at kunne foretage ændringer og udvidelser af projektet uden godkendelse. Det følger således af lovforslagets § 4, stk. 2, at ændringer eller udvidelser af projektet, som kan være til skade for miljøet, kræver en tilladelse fra Trafikstyrelsen. Af § 4, stk. 3, 1. pkt., følger det, at Trafikstyrelsen på grundlag af en anmeldelse fra Udviklingsselskabet By & Havn I/S, og efter høring af relevante myndigheder, afgør, om der skal udarbejdes en supplerende miljøkonsekvensvurdering, inden der gives tilladelse efter stk. 1.

Endelig bemærker Transportministeriet, at det er korrekt, at opfyldningen af Lynetteholm har en lang tidshorison t. Det ændrer imidlertid ikke ved, at Danmark fortsat vil skulle leve op til sine EU-retlige forpligter.



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

Transportministeriet kan bekræfte BIOFOS i, at loven ikke giver hjemmel til at foretage ændringer i tilladelser til udledning fra Renseanlægget Lynetten.

Advokat Jacob Glistrup på vegne af Ejerforeningen Quintus Bastion bemærker, at det i lovforslagets § 5, stk. 2, anføres, at museumslovens kapitel 8 og 8 a uforbeholdent tilsidesættes, både hvad angår projektet som beskrevet under § 1 og ændringer/udvidelser dertil, jf. § 7. Dette forekommer som et vidtgående og disproportionalt indgreb uden den fornødne legitimitet og er grundlæggende unødvendigt for projektets udførelse. Enhver tilsidesættelse af anden gældende lovgivning bør rimeligvis specificeres til enkelte forhold og ikke hele kapitler af en så central beskyttelseslovgivning som museumsloven udgør i denne sammenhæng som konsekvens af fortidsmindet Christianshavns Vold. Det bør fortsat være Slots- og Kulturstyrelsen som skal varetage hensynene.

Endvidere bemærker Advokat Jacob Glistrup på vegne af Ejerforeningen Quintus Bastion, at projektet fremstår unødigt stort i omfang og procesmæssigt mangelfuldt. Det er derfor forvaltningsmæssigt meget bekymrende, at By & Havn jf. lovforslagets § 5, stk. 3, selv skal varetage hensynene bag de tilsidesatte love og regler med kun begrænset modspil fra myndigheder og sædvanlig planlægning, samtidig med at § 5, stk. 2, som nævnt, helt tilsidesætter både museumslovens Kapitel 8 og 8 a samt relevant kommune-/lokalplanlægning uden tilsagn om, at de bagvedliggende hensyn skal tilgodeses.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det ikke er uvant i forhold til anlægslove inden for Transportministeriets område at fravige anden lovgivning. I projekter af denne størrelse og kompleksitet er det således vanlig praksis, at Folketinget tilvejebringer et samlet retligt grundlag for projektets gennemførelse ved vedtagelse af en anlægslov. Som det også fremgår af lovforslagets § 5, stk. 3, så varetages hensynene efter den lovgivning, som fraviges, af Udviklingsselskabet By & Havn I/S i medfør af anlægsloven, ligesom selskabet vil skulle gennemføre projektet i lyset af tilsynsmyndighedernes løbende kontrol og håndhævelsesmuligheder.



Henrik Nielsen finder, at med anlægsloven tilsidesættes og fraviges de almindelige danske bestemmelser angående planlægningsmæssige, kulturhistoriske og miljømæssige forhold og det overlades til selskabet By & Havn som bygherre at sørge for det. Ovenikøbet er bestyrelsesmøder og beslutninger i bestyrelsen for By & Havn lukket for offentligheden. Der er ingen ankemuligheder, og offentligheden kan alene søge rettens vej, hvis forholdene ikke er i orden.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S vil skulle udføre projektet i overensstemmelse loven, herunder bemærkningerne, de udførte miljøkonsekvensvurderinger samt implementeringsredegørelsen, som bl.a. indeholder fastsatte vilkår, jf. lovforslagets § 3.

Herudover følger det af lovforslagets § 20, at transportministeren fører tilsyn med, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S overholder lovens bestemmelser, regler udstedt i medfør af loven eller afgørelser truffet i medfør af loven. Det er intentionen, at delegere kompetencen til at føre tilsyn med projektet til de myndigheder, som har specifikke faglige forudsætninger herfor. Endvidere er Udviklingsselskabet By & Havn I/S underlagt et selskabsretligt tilsyn fra ejerkredsen, dvs. Københavns Kommune og staten, hvor selskabets forvaltning også kan indgå.

Det er korrekt, at Folketingets vedtagelse af loven også vil træde i stedet for visse administrative tilladelser, som ellers ville skulle være givet, hvor der ville være en klageadgang. Dette er vanlig praksis i forbindelse med anlægslove inden for transportministeriets område. Det ændrer imidlertid ikke ved, at der fortsat er mulighed for at prøve spørgsmålet ved domstolene.

Klaus Schlichter finder, at det pågældende område tilhører almenvellet, altså befolkningen i Danmark, og der er allerede afholdt flere omkostninger og vidtrækkende dispositioner og følgevirkninger gældende for dette areal, som først ved en endelig vedtagelse af anlægsloven tilhører Københavns havn. Dette er ulovligt, da den til anlægslovens endelige vedtagelse værende ejendomsret for dette havområde ikke respekteres.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at i forhold til henvisningen til almenvellet og ejendomsretten, at det ikke står klart for ministeriet, hvad der konkret henvises til. Det bemærkes dog, at der netop lagt op til, at projektet vedtages ved lov. I det omfang, at der måtte blive behov herfor, kan transportministeren med hjemmel i forslaget til § 14 ved ekspropriation erhverve de arealer



og rettigheder, der er nødvendige for gennemførelse og drift af projektet.

E/F Udsigten bemærker, at anlægsloven tilsidesætter anden lovgivning, herunder miljøbeskyttelsesloven. Anlægsloven bør derfor tilpasses, således at minimumskrav i miljøbeskyttelsesloven stadig gælder, og at Transportministeriet ikke kan træffe afgørelser, der stiller borgere ringere end, hvis miljøbeskyttelsesloven var gældende. Derudover begrænses muligheden for at klage over afgørelser, og der pålægges derfor borgere en ekstra byrde i at skulle anlægge sag ved domstolene, såfremt uenigheder ikke kan løses i mindelighed. Det bør sikres, at borgeres mulighed for at få prøvet deres krav/klager ved domstolene ikke begrænses af borgernes økonomi eller trækkes i langdrag i årevis.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det er korrekt, at det følger af forslaget til § 5, stk. 1, at forskellige bestemmelser i en række love, herunder miljøbeskyttelsesloven, fraviges. I projekter af denne størrelse og kompleksitet er det vanlig praksis, at Folketinget tilvejebringer et samlet retligt grundlag for projektets gennemførelse ved vedtagelse af en anlægslov. Som det også fremgår af lovforslagets § 5, stk. 3, så varetages hensynene efter den lovgivning, som fraviges, af Udviklingsselskabet By & Havn I/S i medfør af anlægsloven, ligesom selskabet vil skulle gennemføre projektet i lyset af tilsynsmyndighedernes løbende kontrol og håndhævelsesmuligheder.

I § 6, stk. 1, foreslås det, at transportministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsens, regionens eller en statslig myndigheds afgørelse om udførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1, som træffes efter byggeloven, lov om naturbeskyttelse, lov om vandforsyning m.v., lov om miljøbeskyttelse, lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om råstoffer, lov om forurenede jord eller lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer eller regler udstedt i medfør af disse love, midlertidigt ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

I de specielle bemærkninger til § 6 står der bl.a.:

”Selve projektet er opdelt i en anlægsfase og en driftsfase. I den forbindelse omfatter anlægsfasen konstruktionen af halvøens afgrænsning (perimeter) med ny adgangsvej og modtageanlæg for nyttiggørelse af overskudsjord. Anlægsfasen forventes færdiggjort 2025. Driftsfasen omfatter modtagelse af ren og forurenede jord og opfyldning i Lynetteholm. Driftsfasen forventes at have en varighed på ca. 30 år.



Afskæringen af klageadgange i medfør af den foreslåede § 6 vedrører alene afgørelser, som skal træffes vedrørende arbejder m.v. til brug for selve projektet. Når projektet er afsluttet, vil den bekendtgørelse, hvorefter transportministeren har afskåret klageadgange blive ophævet igen. Det er hensigten, at klageadgangene efter de nævnte love vil blive afskåret frem til den samlede perimeter til Lynetteholmen, dvs. både fase 1 og 2-etableringerne, samt anlæg af adgangsveje, dæmninger m.v., er færdige. Det betyder på de foreliggende forudsætninger og tidsplaner, at klageadgangene genetableres ultimo 2024, evt. primo 2025. Forsinkes projektet, forlænges afskæringen af klageadgangene tilsvarende.”.

Afskæringen af klageadgangene vil derfor også - set i forhold til projektets samlede tidsplan – være kortvarig, og skal være med til at sikre, at perimeteren kan anlægges og blive klar til modtagelse af overskudsjord. Hermed etableres den aflastning af jordopfyldet i Nordhavn, som er tæt på at være fyldt op.

I forhold til spørgsmålet om en mulig prøvelse ved domstolene forhindres på grund økonomi, bemærker Transportministeriet, at det følger af forslaget til § 24, at ved søgsmål om miljøforhold, der er omfattet af loven, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

2.7 Forurening

Region Hovedstaden bemærker, at modtagekriterierne fra det eksisterende depot i Nordhavn ikke er lettere forurenet jord, idet der dels er meget høje indhold af tungmetaller, dels flygtige stoffer, herunder klorerede opløsningsmidler. Regionen kan ikke i miljøvurderingen/lovforslaget finde modtagekriterier for Lynetteholm. Hvis jorden tilføres på Lynetteholm med samme modtagekriterier som i Nordhavn, vil det kunne give sundhedsmæssige problemer ved en fremtidig brug af arealet til følsomme formål på grund af af-dampning, hvilket skyldes det høje indhold af klorerede opløsningsmidler, benzen og lette oliestoffer. Desuden danner modtagekriterierne baggrund for beregning af blandt andet udsivning til overfladevandet.

I begge tilfælde vil forhøjede niveauer kunne medføre, at regionen efterfølgende må fastlægge offentlige indsatser over for ”forureningen”. Det anbefales derfor, at der fastsættes faste modtagekriterier, der sikrer, at der ikke er miljø- eller sundhedsmæssige risici som følge af den deponerede jord.



Endvidere bemærker Region Hovedstaden, at det ikke fremgår af lovforslaget, hvordan forureninger, som måtte konstateres i forbindelse med anlægsarbejdet, påtænkes håndteret, herunder i forhold til miljø- og sundhedsmæssige vurderinger, kortlægning og afværgetiltag. I den forbindelse bemærker regionen, at såfremt der under bygge- og jordarbejde på et areal, der ikke er kortlagt, konstateres en forurening af jorden, skal arbejdet standses, jf. jordforureningslovens § 71, stk. 1.

Det er regionens samlede vurdering, at lovforslaget indebærer, at Transportministeriet overtager de forpligtelser, som regionen har vedrørende forurenede grunde om kortlægning, undersøgelser og afværge af forureninger i medfør af jordforureningsloven på arealer omfattet af projektet i anlægsperioden, og at forholdene behandles efter lovens almindelige regler. Region Hovedstaden forudsætter, at der ikke vil blive efterladt restforureninger, som vil have skadelig virkning på grundvand, overfladevand, internationale naturbeskyttelsesområder eller på mennesker på et areal med følsom anvendelse. Endelig forudsætter Region Hovedstaden, at eventuelle udgifter forbundet med, at ministeren overtager kompetencen, herunder nødvendig kortlægning og offentlig indsats efter loven, og som ikke kan dækkes af projektet, finansieres af den kompetente myndighed, dvs. Transportministeriet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at der er udarbejdet en implementeringsredegørelse, som bl.a. indeholder vilkår, som skal overholdes i forbindelse med udførelsen af projektet. Heri er bl.a. fastsat modtagekriterierne for jorden til modtageanlægget. Kriterierne er fastsat af Miljøstyrelsen.

I det omfang at en regel ikke er fraveget i lovforslagets § 5, vil lovforslaget ikke påvirke de normale kompetencer, som andre myndigheder har. Er der derimod fraveget en regel, vil det være transportministeren, som med hjemmel i lovforslagets § 20 fører tilsyn med, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S udfører projektet i overensstemmelse med loven, de udførte miljøvurderinger og implementeringsredegørelsen.

Det er intentionen af tilsynskompetencen delegeres, jf. forslaget til § 21, til de myndigheder, som har den relevante faglighed herfor.

Dansk Industri bemærker, at det samlede anlægsprojekt vil medføre en del lastbiltransportarbejde. Det vil kunne påvirke den samlede luftkvalitet i Københavns byområde. Området er underlagt EU's Ambient Air direktivs krav om luftkvalitet i byer. Lovforslagets tekst om luftkvalitet forholder sig ikke til dette direktiv. En



samlet overholdelse af direktivet kan medføre stramme krav for andre aktiviteter i byen, som bør opregnes under lovforslagets konsekvensafsnit. Det skal i øvrigt bemærkes, at direktivet forventes foreslået revideret af EU-Kommissionen inden for få år med henblik på at forfølge Zero-Pollutionsstrategien.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at projektet vil medføre lastbiltransport. Det bør dog holdes for øje, at projektet er opdelt i en anlægsfase og en driftsfase. Anlægsfasen omfatter bl.a. anlægget af adgangsvejen, modtageanlægget på Refshaleøen og Lynetteholms perimeter. I driftsfasen fyldes perimeteren op med overskudsjord.

I forhold til driftsfasen bemærkes det, at transporten af overskudsjord vil ske, selvom nærværende lovforslag ikke vedtages. Loven vil alene medføre, at jorden vil skulle transporteres til Refshaleøen med henblik på at fylde perimeteren op. Uden en vedtagelse af lovforslaget vil overskudsjorden skulle transporteres et andet sted hen, hvilket potentielt kan være længere væk, og dermed resultere i yderligere udledninger.

2.8 Vandflyveren

Seaplanes bemærker bl.a., at uanset at miljøkonsekvensrapporten konkluderer, at konsekvensen for vandflyverne bliver moderat, stilles der spørgsmålstegn ved, om det rent faktisk bliver muligt at fortsætte driften med vandflyene, medmindre det bliver godkendt at operere mere vest for Trekroner, da der vil være forventeligt større behov herfor specielt, men ikke kun, i anlægsfasen.

For Seaplanes er det ikke et spørgsmål om at sejle ind og ud af havnen og ud i Øresund som for alle andre. Det vigtigste er, at flyene kan starte og lande på roligt vand, primært mod vinden eller i sidevind og helst ikke hen imod store hindringer som skorstene, vindmøller og antenner m.v. som på Lynetten.

Der vil ifølge materialet fra By & Havn være en masse blød trafik i området mellem Trekroner og Lynetteholm, så det vil sandsynligvis være sikkerhedsmæssigt nødvendigt at kunne starte og lande med vandflyene i hele området med Kronløbet, vandet rundt om Trekroner og sydpå mod Nordre Toldbod.

Arealet øst for Trekroner mellem Trekroner og Lynetteholm kan formodentlig i fremtiden bruges som forudsat af By & Havn, men det er afhængig af anden trafik, og det er specielt usikkert, hvordan anlægsfasen vil forløbe. Dog er det oplyst, at Lynetteløbet skal



lukke, og hvis molerne samtidigt er fjernet, vil det stort set umuliggøre flyvning, medmindre man kan starte inden for molerne. Det bør derfor være en mulighed, at Seaplanes nævnes direkte i loven eller i bemærkningerne, så det undgås, at det skal være et diskussionspunkt efterfølgende.

Det bør skrives ind i loven eller i bemærkningerne, som en absolut afgørende forudsætning for fortsat kontinuerlig drift af vandflyet – specielt, men ikke kun – under anlægsfasen, at vandflyene kan og må starte og lande vest for Trekroner, når det er påkrævet, og altså uanset de begrænsninger, der er i miljøgodkendelsen i dag. Alternativet er, at driften ellers må indstilles.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet ikke kan imødekomme ønsket om, at det skrives ind i loven, at vandflyene kan og må starte og lande, hvor det foreslås.

Lovforslaget omfatter projektet omkring anlæg af Lynetteholm, som kan få konsekvenser for vandflyveren, idet vandflyveren anvender det område, hvor Lynetteholmen skal ligge. Anlægsloven er imidlertid ikke til hinder for at Seaplanes og Trafikstyrelsen går i dialog om at finde løsningsmuligheder for den fortsatte drift af vandflyverne, herunder evt. ved udstedelse af ny revideret tilladelse. Ministeriet tager ikke herved stilling til, hvorvidt det er muligt i praksis, men nævner det blot som en mulighed.

Det bemærkes endeligt, at der i lovforslagets § 10 er indarbejdet en hjemmel, hvorefter bl.a. Trafikstyrelsen helt eller delvis kan tilbagekalde tilladelser, såfremt tilladelsen vedrører anvendelse af området, hvor Lynetteholm anlægges, og det dermed er nødvendigt af hensyn til projektet.

I forslaget til § 10, stk. 2, følger det, at udgør tilbagekaldelsen et ekspropriativt indgreb, ydes fuldstændig erstatning til den berørte. Sager herom behandles efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

2.9 Nye adgangsvej

Movia bemærker, at med de øgede aktiviteter på Refshaleøen vil det på sigt være fordelagtigt at kunne betjene området med kollektiv bustransport indtil metroanlæg og stationer er etableret. Derfor vil det bl.a. være hensigtsmæssigt at se på, om der i forbindelse med anlæggelsen af den nye adgangsvej til modtageanlægget kan åbnes for, at Movia-busser kan benytte adgangsvejen, såfremt der kommer et ønske om en bedre betjening af Refshaleøen.



Transportministeriet skal hertil bemærke, at det følger af forarbejderne til lovforslagets § 2, at det er hensigten, at adgangen til vejen vil blive begrænset, så der kun er adgang til køretøjer med et ærinde til anlægsprojektet, ARC og lignende. Foruden køretøjer med et ærinde til anlægsprojektet vil adgangsvejen også kunne anvendes af renovationsbiler, som skal til ARC på Kraftværks-halvøen og lignende.

Dette er ikke tiltænkt almindelig færdsel til Refshaleøen, som ligesom i dag må anvende den eksisterende vej.

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (RE) bemærker, at anlægget af vejdæmningen på ydersiden af Refshaleøen mod øst påvirker RE's ejendom direkte og vil betyde, at byggedokken ikke længere vil kunne benyttes til dokaktiviteter, som tilfældet er i dag. 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. Inden anlægsloven vedtages, er det afgørende for RE, at der er fundet en løsning på disse problemstillinger. Det gælder bl.a. en økonomisk kompensation for tabt indtægt fra udlejning af dokken og en fysisk løsning, der sikrer, at det nuværende niveau af vandkvalitet i dokken som minimum fastholdes, eksempelvis gennem mekanisk vandudskiftning.

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (RE) bemærker endvidere, at det er afgørende for RE, at den nuværende rørføring til afledning af overfladevand gennem kloakrør på begge sider af dokken føres gennem det nye anlæg, så funktionaliteten opretholdes som eksisterende. RE forudsætter, at udgifterne hertil afholdes af projektet.

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

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

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



ARC gør opmærksom på, at det er afgørende for dem, at den foreslåede transportvej over Kraftværkshalvøen tilrettelægges, så den påvirker ARC's muligheder for at opretholde og udvikle eksisterende aktiviteter mindst muligt. ARC er lejer af et større areal ejet af Københavns Kommune. Lejemålet er uopsigeligt og gælder for en 30-årig periode med mulighed for forlængelse. Det foreslås, at ejerforholdene for adgangsvejen også beskrives for strækningen på Kraftværkshalvøen, og at By & havn forpligtes til at holde ARC skadefri i enhver henseende, herunder omkostninger i forbindelse med eventuelle ændringer af planlagte aktiviteter inden for det af ARC lejede areal og i forhold til den planlagte private vej.

Radius bemærker, at det i lovforslaget er beskrevet, at der skal etableres en adgangsvej over Kraftværkshalvøen, øst om Amager Ressourcecenter. Det har ikke umiddelbart været muligt for Radius at lokalisere den præcise placering af adgangsvejen, men Radius har fra HOFOR fået tilsendt et kort, udarbejdet af COWI d. 17. november 2020, der angiver 3 mulige skitserede adgangsveje. Hvor den ene mulighed er placeret på en ejendom ejet af Radius. Radius anvender ejendommen som hovedtransformerstation sammen med Energinet og HOFOR, og ejendommen indgår således som en vital del af elforsyningen af København. I arealerne uden for den på ejendommen placerede bygning er der et betydeligt antal kabler og forsyningsledninger, der er tilsluttet de tekniske anlæg placeret i bygningen på ejendommen. Mængden af kabler er så betydelig, at en flytning af kablernes placering ikke kan anses for at være en mulighed.

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

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

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



HOFOR foreslår, at vejen flyttes yderligere mod vest, der flugter med indkørselsvejen, som renovationsbilerne benytter til ARC. Det skyldes, at denne mere vestlige løsning samtidig giver mulighed for at etablere et sorteringsanlæg ved Kraftværksvej på Københavns Kommunes arealer.

Helt overordnet skal der – uanset hvilken vejføring, der vælges – til enhver tid være uhindret mulighed for kørsel til kraftværket. Det vil sige ved etablering af krydsende trafik er det ikke muligt at lukke Kraftværksvej, da der er behov for kørsel af leverancer og udrykningskøretøjer mv.

Af hensyn til driften af kraftværket og varmforsyningen af København er det afgørende, at der er tilstrækkeligt med plads til, at der kan køre store lastbiler med bulkvarer som træpiller, sand og flyveaske mv. ind til Amagerværket. Det er vigtigt, at der sikres plads til et opmarchområde for to ventende lastbiler samtidig med, at der kan foregå udvejning af lastbiler, som er på vej ud af kraftværket. Det kræver et vejareal på selve Kraftværksvej på ca. 75 meter i retning vest for indkørselsporten.

Herudover bemærker HOFOR, at hele kraftværksområdet er terrørsikret. Ændringer i terrørsikringen vil kræve nærmere dialog med Energistyrelsen, der er myndighed på området, om, hvilke tiltag der er nødvendige ved en ændring af terrørsikringen. Generelt gælder desuden, at der ikke kan gives adgang til byggeplads med mere gennem kraftværkets sikrede område. Kraftværkets faciliteter kan ikke inddrages i projektplanlægningen.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at der på baggrund af de modtagne høringssvar vedrørende placeringen af adgangsvejen på Kraftværkshalvøen har været en tæt dialog mellem de forskellige forsyningsselskaber og Udviklingsselskabet By & Havn I/S for at finde det bedst mulige vejtracé.

På baggrund af dialogen med forsyningsselskaberne er der nu fastlagt et vejtracé, som balancerer de forskellige hensyn, så forsyningssikkerheden fastholdes, og der kommer en ny adgangsvej for jordtransport. Det valgte vejtracé forudsætter, at ARC's planlagte affaldssorteringsanlæg delvis omprojekteres, da vejen fører over en del af grundarealet for affaldssorteringsanlægget. Ligeledes er det nødvendigt at rykke HOFOR's planlagte varmeakkumuleringsstårn for at give den nødvendige plads til vejen. Med den valgte vejtracé er det muligt at opretholde hovedstadsområdets forsyning med Energinets og Radius' elkabler samt HOFORs og



CTR's fjernvarmeledninger samtidig med, at ledningsnettene kan vedligeholdes og fornyes.

Linjeføringen af adgangsvejen i lovens kortbilag 1 er på den baggrund også ændret.

Familien Selvig og Henrik Christensen påpeger, at adgangsvejen over Margretheholm Havn mangler at blive undersøgt for støj. Det bør allerede nu blive tænkt ind, at der skal sættes støjværn op på vestsiden, der vil skåne havnen og bebyggelse på Margretheholm, der har mere end 350 soveværelser ud mod den østlig adgangsvej. Adgangsvejen bør også søges belagt med støjreducerende belægning.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at boligbebyggelsen Margretheholm ligger for langt væk (mere end 500 meter) fra adgangsvejen til, at støj fra lastbilerne vil udgøre en støjbelastning, som bør have en selvstændig vurdering. Herudover er vejen placeret i et område ved Kraftværkshalvøen og Vindmøllevej, hvor der i forvejen er meget lastbiltrafik. Endelig vil der kun være lastbiltrafik med jordtransport i dagtimerne. Udviklingselskabet By & Havn I/S har derfor heller ikke vurderet det for nødvendigt, at sætte støjværn på dæmningen eller etablere støjdæmpende asfalt.

2.10 Støj

Miljøministeriet bemærker, at § 8 fastsætter, at transportministeren kan fastsætte regler om forurening og gener fra anlægsprojektet. Det må lægges til grund, at dette også gælder i forhold til nyttiggørelsesanlægget, der i henhold til miljøbeskyttelsesloven ville være godkendelsespligtigt, men hvor bestemmelsen i § 5 ophæver denne godkendelsespligt. Det bør i lovbemærkningerne beskrives eksplicit, at transportministeren i den forbindelse har overtaget beføjelserne og varetager de hensyn, der ligger bag den eller gældende miljøgodkendelsespligt, samt hvorledes kompetencen om godkendelsespligtig virksomhed for projektet er delegeret.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at bestemmelsen i § 8 er tiltænkt at kunne anvendes til at fravige miljøbeskyttelseslovens regler for støj under anlægsfasen af projektet, men vil kun skulle finde anvendelse i den situation, hvor en overholdelse af gældende støjregler eventuelt betyder, at projektets gennemførelse bremses i sådan en grad, at det går væsentligt ud over projektets tidsplan eller økonomi. Henset til de udførte miljøundersøgelser lægger Transportministeriet til grund, at sandsynligheden



for, at det vil blive nødvendigt at benytte bestemmelsen er beskednen.

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (RE) bemærker, at det er væsentligt, at etableringen af Lynetteholm såvel i anlægs- som driftsfasen sker på en sådan måde, at støjkravene til de eksisterende anvendelser, herunder også boligerne, på Refshaleøen overholdes.

Herudover ønskes det, at der afsættes midler til at anlægge støj-dæmpende asfalt på såvel eksisterende vej som på den nye adgangsvvej til jordmodtageanlægget for at nedbringe den støjmæssige belastning af Refshaleøen i såvel anlægs- som driftsfasen.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at støj i anlægsfasen ikke er fraveget i anlægsloven. Det betyder også, at anlægsdelen skal overholde de almindelige støjregler. Dog foreslås det i § 19, at Københavns Kommune fører tilsyn med overholdelsen af miljøbeskyttelseslovens regler for støj m.v. i forbindelse med anlægget af Lynetteholms perimenter på søterritoriet.

I forhold til driftsfasen kan der henvises til implementeringsreguleringens kapitel 6.1. om "Vilkår for drift af nyttiggørelsesanlæg", her fremgår, at støj fra modtageranlægget være reguleret af Miljøstyrelsens vejledning om ekstern støj fra virksomhedsstøj.

Valg af maskiner, arbejdsmetoder og indretning af driften bliver tilrettelagt således, at omgivelserne generes mindst muligt.

Overholdelse af gældende grænseværdier for naboer i driftsfasen vil blive eftervist, inden modtage- og nyttiggørelsesanlæg tages i brug i fase 1. Støjpåvirkningen vil blive bestemt ved beregninger med mere konkrete oplysninger om materiel og driftstider, eventuelt suppleret med støjmålinger.

2.11 Klimasikring

Rådet for Bæredygtig Trafik og NOAH-Trafik bemærker bl.a., at sikre København mod stormflod er et godt formål, men denne sikring skal ikke kun være fra nord. Lynetteholm er tilmed kun en delvis sikring mod nord. Der omtales en eventuel sluseport som til-lægssikring mod nord, men den er ikke med i projektet, og mod syd er der ingenting med i projektet. Truslen om stormflod er tilmed større fra syd end mod nord. En effektiv stormflodssikring både mod nord og syd er grundigt analyseret af COWI. Den kan sikre hele byen bedre og koste 2-3 milliarder kroner. Der er derfor ingen



grund til at bygge Lynetteholm for at få en beskeden og delvis stormflodssikring i en retning.

Danmarks Naturfredningsforening København bemærker, at det er et problem, at Lynetteholm fremhæves som en nødvendig del af klimasikringen af Københavns mod stormflod fra nord uden at gøre opmærksom på, at der findes langt billigere og mere miljøvenlige løsninger. Den type klimasikring, som Lynetteholm kan være en del af, er at etablere en stormflodsbarriere ved den nordlige indsejling til Københavns Havn. Det nævnes ikke, hverken i miljøvurderingen eller i lovforslagets bemærkninger, at den stormflodsbarriere udmærket kan etableres uden at anlægge Lynetteholm. Eksempelvis ved at anlægge et dige langs bølgebryderen på begge sider af Trekroner Fortet eller en smal tange, fra Lynetten, tværs over Lynetteløbet, kombineret med en barriereport tværs over munden til havnen.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Lynetteholm anlægges som et bidrag til stormflodssikringen af København.

Det er korrekt, at loven ikke omfatter en sluseport, som er et projekt, der sker i regi af Københavns Kommune, som planlægger at etablere en dokport ved Kronløbet mellem Nordhavn og Lynetteholm for at lukke af mod stormflod.

Transportministeriet skal herudover bemærke, at klimasikring af København selvfølgelig kan ske på andre måder end ved etablering af Lynetteholm. Det er dog vigtigt at holde sig for øje, at Lynetteholm etableres med overskudsjord og giver dermed københavnsområdet sikkerhed for, at bygge- og anlægsprojekter i Stor København kan komme af med såvel ren som forurenede overskudsjord til nyttiggørelse tæt på oprindelsesstedet og i en meget lang periode.

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

Transportministeriet lægger til grund, at Udviklingselskabet By & Havn I/S vil benytte sig af det autoritative datagrundlag, som



Danmarks Meteorologiske Institut henviser til i det omfang, at det bliver relevant.

Christianshavns Lokaludvalg bemærker, at af Lynetteholms-projektets fire formål anser Lokaludvalget klimasikring som en meget høj prioritet. Lokaludvalget finder derfor, at en miljøkonsekvensvurdering af dokporten i Kronløbet må igangsættes straks, så dokporten kan være på plads, ikke om 15-20 år, men hurtigst muligt, hvilket bør være i umiddelbar forlængelse af, at Lynetteholms perimeter er etableret. I det foreliggende lovforslag er der ingen omtale af en dokport i Kronløbet. Det bør der være. Hermed vil klimasikringsaspektet i forbindelse med stormflod fra nord være medinddraget i overensstemmelse med den prioritet, som sagen tillægges i den politiske beslutning om projektet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det er korrekt, at loven ikke omfatter en sluseport, som er et projekt, der sker i regi af Københavns Kommune, som planlægger at etablere en dokport ved Kronløbet mellem Nordhavn og Lynetteholm for at lukke af mod stormflod. Lynetteholm vil dog – også uden dokport – udgøre et væsentligt bidrag til stormflodssikring af byen.

Familien Selvig og Henrik Christensen anfører, at 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.

Rune Dige Brandrup opfordrer til at kigge til Holland, der har god erfaring med sikring af landet mod stormflod.

Transportministeriet har taget bemærkningerne om stormflodssikringsløsninger i Holland til efterretning.

Jakob og Charlotte Demant påpeger, at der mangler en helhedsplan for klimasikring rundt om hele København og omegn, og klimasikringen skal foreligge, inden man går videre med tankerne om eventuelt at etablere Lynetteholm.

Kåre Stokholm Poulsgaard og Sine Frejstrup bemærker, at anlægget af øen italesættes som kystsikring af København, men det er en utilstrækkelig og dyr form for kystsikring. Lynetteholm vil kun være en delvis sikring af kysten mod nord, men – som det er dokumenteret i en analyse af Rambøll - er der også, og endog i højere grad, brug for sikring mod stormflod fra syd, der i værste fald kan



det betyde tab for op mod 28 milliarder kroner. Der findes således langt mere nødvendige og billigere måder at kystsikre København på end ved at bygge en kunstig ø.

Mia Precht bemærker, at man kan lave en meget billigere klimasikring end at putte en masse jord ud i havet, som både ødelægger havmiljø og hverdagen i København.

Mikkel Eggers foreslår, at klimasikringen af København vil kunne foretages på mindre indgribende måder end en ø, f.eks. med stormflodsporste ved Trekrøner eller lignende. Andre områder i København vil kunne byudvikles på måder, hvor man ikke på samme måde lukker Københavns Havn inde.

Nynne C. Borup mener ikke, at man kan bygge sig ud af havstigningsproblemer med en ekstra ø.

Jan Harries Hansen finder, at klimasikring kan realiseres billigere og bedre.

Lise Lansner bemærker, at det er kystsikring, der er brug for – ikke et trafikeret Manhattan. Signe Lehmann Rasmussen bemærker, at Lynetteholm-projektet i høj grad er blevet markedsført som en nødvendig og smart måde at klimasikre det eksisterende København mod fremtidens vandmasser kommende fra Øresund og havnen. At man vælger at udvide byen med ekstra boliger og dertil nødvendig infrastruktur på den klimasikrende foranstaltning, stiller helt andre krav til omfanget og dermed konsekvenserne på alle planer, som en sådan klimasikrende kunstig holm vil have. Der findes andre måder at klimasikre København på, som er mindre omkostningsfulde, både hvad angår økonomi, miljø på flere planer, havmiljø, og demografiske hensyn.

Transportministeriet gør opmærksom på, at forslaget om at anlægge Lynetteholm bl.a. skal ses i lyset af, at det nuværende modtageanlæg for overskudsjord i Nordhavn næsten er fyldt op. Derfor er der behov for et alternativ hertil. I stedet for at finde en anden lokalitet, hvor jorden kan placeres, foreslås det, at jorden kan benyttes til at anlægge Lynetteholm, som dermed kan indgå i løsningen af stormflodssikringen af København.

Lene Husted Andersen bemærker, at Lynetteholm ikke klimasikrer København. Desuden vil Lynetteholm ikke alene være nok til at klimasikre København. Det vil kun sikre mod stormflod fra nord og kun op til 50 cm. Der mangler dokporte til ca. 900 mio. samt diger og forhøjelse af eksisterende diger, herunder Amager Strandpark,



for at København er sikret. Det kan gøres for 3,2 milliarder kroner jf. Københavns stormflodsplan 2017.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det er korrekt, at Lynetteholm ikke vil sikre mod stormfloder fra syd. Men sikringen af Lynetteholm er baseret på en 1.000 års stormflodshændelse.

Herudover bemærkes det, at dokporte ikke er en del af nærværende lovforslag.

2.12 Ekspropriation

Gentofte Kommune bemærker bl.a., at det ikke fremgår klart af lovforslaget, hvorledes den nye ø Lynetteholm afgrænses i forhold til Refshaleøen. Derfor er ekspropriationsbestemmelsen i lovforslagets § 14 ikke klart afgrænset. Anlægsloven bør klart beskrive og afgrænse en så indgribende bestemmelse. Kommunen forstår på lovforslaget, at loven ikke giver hjemmel til ekspropriation af rensningsanlægget Lynetten. Endvidere fremhæver kommunen, at det hverken af lovforslaget eller bemærkningerne hertil fremgår, at det for anlæggelse af Lynetteholm er nødvendigt at erhverve arealer eller rettigheder på arealer, der tilhører selskaberne Novafos A/S eller Biofos A/S, som Gentofte Kommune er medejer af. Disse selskabers arealer – i særdeleshed Rensningsanlægget Lynetten – bør for at fjerne enhver fortolkningstvivel udtrykkeligt undtages fra ekspropriationsbestemmelsen i lovforslagets § 14.

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

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at det følger af forslaget til § 14, stk. 1, at transportministeren bemyndiges til for Udviklingselskabet By & Havn I/S ved ekspropriation at erhverve de arealer og rettigheder, der er nødvendige for gennemførelse og drift af projektet nævnt i § 1.

Efter stk. 2 følger det, at ekspropriation efter denne bestemmelse sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, hvis der ikke kan indgås aftale herom.



Som beskrevet i de almindelige bemærkninger til lovforslaget under pkt. 3.3. skal ekspropriation i henhold til lovforslaget ske med henblik på etablering af Lynetteholm.

Ekspropriationerne sker som udgangspunkt efter reglerne herom i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. For så vidt angår disse ekspropriationer foretager Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne en tilbundsående og uvildig prøvelse af, om den enkelte ekspropriation er nødvendig. Kravet om, at ekspropriationen skal være nødvendig, er udtryk for, at det almindelige proportionalitetsprincip skal være opfyldt. Tvangsmæssig afståelse af ejendom kan således ikke gennemføres, hvis det, der tilsigtes med ekspropriationen, kan gennemføres på en for grundejeren mindre indgribende måde.

2.13 Ændringer af projektet

Miljøministeriet bemærker, at det bør fremgå klart af § 4, stk. 1, at bestemmelsen også gælder for driftsfasen. Driftsfasen strækker sig over en meget lang periode – ca. 30 år – og det kan ikke udelukkes, at der vil ske eller kan blive behov for ændringer, der kan have en påvirkning, som skal vurderes.

Miljøministeriet bemærker endvidere, at det samtidigt vil være nødvendigt, at det i denne eller en tilsvarende bestemmelse anføres, hvordan der skal anmeldes med henblik på vurdering af projektændringers mulige påvirkninger af Natura 2000-områder, strengt beskyttede arter og/eller målsatte vandforekomster.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at § 4, stk. 1, også gælder for driftsfasen. Transportministeriet har tydeliggjort dette i bemærkningerne til anlægsloven.

I forhold til Miljøministeriets bemærkning om, at det vil være nødvendigt, at det anføres, hvordan der skal anmeldes med henblik på vurdering af projektændringers mulige påvirkninger af Natura 2000-områder, strengt beskyttede arter og/eller målsatte vandforekomster, skal Transportministeriet bemærke, at det følger af forslaget til § 4, stk. 1, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal anmelde ændringer eller udvidelser af projektet, som kan være til skade for miljøet, til Trafikstyrelsen.

Af § 4, stk. 2, fremgår det, at ændringer eller udvidelser af projektet, som kan være til skade for miljøet, kræver en tilladelse fra Trafikstyrelsen.



Af forslaget til § 4, stk. 3, følger det, at Trafikstyrelsen på grundlag af en anmeldelse, jf. stk. 1, fra Udviklingselskabet By & Havn I/S, og efter høring af relevante myndigheder, afgør om der skal udarbejdes en supplerende miljøkonsekvensvurdering, inden der gives tilladelse efter stk. 2. Reglerne i bekendtgørelse om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne finder anvendelse.

Denne bekendtgørelses kapitel 4 omhandler konsekvensvurdering af Natura 2000-områder.

Gentofte Kommune bemærker, at det bør præciseres i § 4, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen ikke kan tillade ændringer, medmindre der er tale om ændringer, som følger af tekniske forhold og lignende. En udvidelse af det opfyldte areal eller ændringer, som i øvrigt medfører en væsentlig merbelastning for mennesker og miljø – som ovenikøbet måtte være begrundet i rene økonomiske betragtninger – bør således ikke være omfattet af undtagelsesbestemmelsen. Sådanne ændringer må forelægges til Folketingets beslutning.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det følger af lovforslagets § 4, stk. 2, at ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet, kræver en tilladelse fra Trafikstyrelsen.

I de specielle bemærkninger til § 4 står der bl.a. ”Anlæggelse af Lynetteholm er et anlægsprojekt af betydelig størrelse og tidsramme. Det kan formentlig ikke undgås, at der efter anlægslovens ikrafttræden kan opstå behov for at foretage visse justeringer eller tilpasninger m.v. af det vedtagne projekt. Det kan blive nødvendigt at gennemføre ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet som følge af f.eks. tilstødte tekniske komplikationer, ny viden eller andre forhold, som ikke er forudset ved projekteringen af anlægget, og som i forhold til de miljømæssige påvirkninger eventuelt ligger uden for rammerne af de miljømæssige vurderinger i miljøkonsekvensrapporten, der ligger til grund for vedtagelsen af anlægsloven.

Det vurderes ikke at være hensigtsmæssigt, såfremt der ikke er hjemmel i anlægsloven til, at en sådan ændring kan foregå administrativt, idet det eller vil kræve en ændring af anlægsloven, hver gang projektet skal justeres.”



Selvom der således lægges op til, at der administrativt kan gives tilladelse til ændringer af projektet, så skal det fortsat ligge inden for de bemyndigelser, som Udviklingselskabet By & Havn I/S får i medfør af forslaget til § 1.

Heri ligger også, at skulle det blive nødvendigt at ændre projektet så væsentligt, at det ikke kan holdes inden for rammerne af anlægsloven som vedtaget af Folketinget, så kan det ikke godkendes administrativt af Trafikstyrelsen, men vil kræve en lovændring.

ARC bemærker, at Lynetteholm og anlægget heraf kan have betydning for strømforhold i Øresund og dermed indirekte påvirke eksisterende virksomheders udledningsforhold. ARC har meget væsentlige interesser i forhold til at kunne opretholde normal drift i henhold til affaldsenergianlæggets miljøgodkendelse, hvilket ses i fare for at blive tilsidesat med de foreslåede bestemmelser. ARC foreslår derfor indsat en bestemmelse i loven om, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal høre virksomheder med partsinteresse i forbindelse med eventuelle ændringer af rammerne for projektet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at der er tale om en forvaltningsretlig afgørelse når Trafikstyrelsen vurderer en anmeldelse om en ændring af et projekt. Derfor vil Trafikstyrelsen i sin behandling heraf også skulle overholde bl.a. forvaltningslovens regler, herunder reglerne om partshøring. Transportministeriet finder ikke anledning til at skrive disse regler direkte ind i loven, da det netop er reguleret i anden lovgivning. Hertil kommer, at Trafikstyrelsen efter VVM-reglerne også vil være forpligtet til at inddrage berørte myndigheder i forbindelse med miljøvurderinger af projektændringer.

Østerbro Havnekomité bemærker bl.a., at det bør være Miljøstyrelsen, som er miljøinstans i forslagets § 4, og miljøministeren som kan fastsætte nærmere regler i medfør af § 4, stk. 5. Endvidere bemærkes det, at det er uhørt og en ophævelse af demokratiet, hvis en lille gruppe i By & Havn de næste 50 år skal kunne skalte og valte med offentlige natur- og kulturværdier uden, at det kan påklages. Endvidere bemærkes det til gebyrbestemmelsen i § 4, stk. 6, at det er helt urimeligt, at indbyggere i hovedstadsområdet skal betale for det fuldstændig unødvendige Lynetteholm-projekt.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det følger af § 20, at transportministeren fører tilsyn med, at Udviklingselskabet By & Havn I/S overholder bestemmelserne i denne lov, regler udstedt i medfør heraf samt afgørelser truffet i medfør heraf.



Transportministeren kan i medfør af § 21 stk. 1, bemyndige en myndighed under ministeriet, en anden statslig myndighed efter forhandling med vedkommende minister eller Københavns Kommune til at udøve de beføjelser, som er tillagt ministeren i denne lov.

Det følger af de specielle bemærkninger til § 21, at det er intentionen, at transportministeren delegerer kompetencen til at føre tilsyn med projektet til de myndigheder, som har specifikke faglige forudsætninger herfor.

I forhold til kommentaren om, at By & Havn de næste 50 år skal skalte og valte med offentlige natur- og kulturværdier uden at det kan påklages, skal Transportministeriet bemærke, at det følger af de specielle bemærkninger til § 6, at "Afskæringen af klageadgange i medfør af den foreslåede § 6 vedrører alene afgørelser, som skal træffes vedrørende arbejder m.v. til brug for selve anlægsprojektet. Når projektet er afsluttet, vil den bekendtgørelse, hvorefter transportministeren har afskåret klageadgange blive ophævet igen. Det er hensigten, at klageadgangene efter de nævnte love vil blive afskåret frem til den samlede perimeter til Lynetteholmen, dvs. både fase 1 og 2-etableringerne, samt anlæg af adgangsveje, dæmninger m.v., er færdige. Det betyder på de foreliggende forudsætninger og tidsplaner, at klageadgangene genetableres ultimo 2024, evt. primo 2025. Forsinkes projektet, forlænges afskæringen af klageadgangene tilsvarende."

Det er derfor ikke korrekt, at klageadgangene fraviges de næste 50 år.

Endelig skal Transportministeriet oplyse, at gebyret omtalt i forslaget til § 4, stk. 6, ikke skal betales af borgerne i København. Hvis hjemlen anvendes, vil det være By & Havn, som skal betale gebyret. Det bemærkes, at bestemmelsen i forhold til høringsversionen nu fremgår af forslaget til § 4, stk. 6, nr. 6.

2.14 Jord

Rådet for Bæredygtig Trafik bemærker, at hele Lynetteholm konstruktionen står og falder med tilgængelighed af en tilstrækkelig mængde jord til en tilstrækkelig salgsværdi. I afsnit 4.1. om anlægsøkonomien står det anført, at By & Havn regner med "at der kan skabes en indtægt på gennemsnitligt 50 kr. pr. ton jord, der modtages til deponering.". Da udgangspunktet er et beregnet behov for i alt 80 mio. tons jord til opfyldning af hullet i Øresund, vil



den estimerede pris for modtagelse af 80 mio. tons jord beløbe sig til en samlet indtægt på 4 mia. kr.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det i forhold til økonomien fremgår af punkt 4.1. i de almindelige bemærkninger til anlægsloven om anlægsøkonomien, at "Den resterende del af anlægsomkostningerne forventes finansieret over en ca. 30-årig periode ved modtagelsen af jord. Her viser erfaringerne fra jorddepotet i Ydre Nordhavn, at der kan skabes en indtægt på gennemsnitligt 50 kr. pr. ton jord, der modtages til deponering.

Da indtægterne falder over en ca. 30-årig periode, er finansieringen behæftet med en vis usikkerhed. Der tages bl.a. højde for denne usikkerhed ved tilbagediskontering af de fremtidige driftsindtægter, hvorved indtægterne længere ude i fremtiden tillægges mindre værdi. Samlet set skabes en løbende driftsindtægt, der vurderes tilstrækkelig til at opveje anlægsomkostningen over tid."

2.15 Klapning

HOFOR gør på det kraftigste opmærksom på, at den klappads, som Lynetteholm agter at benytte, ligger inden for anlægsområdet ved Aflandshage. Der ville ikke være adgang til klappadsen i HOFORs anlægsperiode, og det vil derfor hverken være sikkerhedsmæssigt eller praktisk muligt. HOFOR anbefaler, at det undersøges og afdækkes nærmere, hvorledes Lynetteholms muligheder er for at få udlagt en ny klappads tættere på Lynetteholm.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet er bekendt med, at der har været afholdt møde mellem Udviklingssekretariatet By & Havn I/S og HOFOR om problematikken, samt at der skulle være enighed om, at der kan ske klapning af materialet i overensstemmelse med lovforslaget uden at det går ud over HOFORs projekt.

Miljøministeriet bemærker, at § 1, stk. 1, nr. 7, også bør indeholde en henvisning til nyttiggørelse. Således foreslår Miljøministeriet følgende formulering: "7) foretage nyttiggørelse af materiale eller klapning af materiale i Køge Bugt."

Herudover bemærker Miljøministeriet, at Kystdirektoratet ikke er rette myndighed for klapning, hvorfor kompetencen til at føre tilsyn ikke bør overføres til dem. Miljøministeriet bemærker, at Miljøstyrelsen inden for Miljøministeriets system almindeligvis vil



være rette myndighed og behandle alle klaptilladelser. Det bør derfor være Miljøstyrelsen der fører tilsyn med klapping i forbindelse med anlæg af Lynetteholm.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S har oplyst over for ministeriet, at materialet ikke kan nyttiggøres, hvorfor Transportministeriet ikke kan imødekomme Miljøministeriets forslag.

Transportministeriet har noteret sig bemærkningen om rette myndighed for så vidt angår klapping.

2.16 Økonomi

Susanne Ulrik, Haveforeningen Strandhøj bemærker, at anlægsomkostninger altid bliver dyrere end forventet, og projektet medfører store omkostninger til etablering af offentlig transport.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at anlægget af Lynetteholm forventes finansieret over en ca. 30-årig periode ved modtagelsen af jord.

I forhold til etablering af offentlig transport bemærkes det for en ordens skyld, at nærværende lovforslag ikke omhandler en evt. efterfølgende benyttelse af Lynetteholm, herunder etablering af offentlig transport til Lynetteholm.

Bjørn Ole Barkholt Nordseth finder, at der intet solidt fundament er for de økonomiske udsigter for projektet. Et 5-siders referat er det eneste Københavns Kommune har kunnet tilbyde borgerne, siden Ernst & Young rapporten ikke er frigivet, og derfor ikke valid.

Som det fremgår af de almindelige bemærkninger til anlægsloven under punkt 4.1. om anlægsøkonomien, så beløber de forventede anlægsomkostninger sig til omkring 2,5 mia. kr., hvoraf ca. 400 mio. kr. forventes at finansiere etablering af et kystlandskab med rekreative faciliteter og natur. I anlægsoverslaget er indarbejdet en reserve til dækning af usikkerhed og uforudsete omkostninger på ca. 25 pct.

Københavns Kommune har i en delaftale til budget 2021 om Lynetteholm givet en garantistillelse på 400 mio. kr. Garantien dækker anlægget af kystlandskabet i det tilfælde, det ikke kan finansieres inden for anlægsøkonomien.



Den resterende del af anlægsomkostningerne forventes finansieret over en ca. 30-årig periode ved modtagelsen af jord. Her viser erfaringerne fra jorddepotet i Ydre Nordhavn, at der kan skabes en indtægt på gennemsnitligt 50 kr. pr. ton jord, der modtages til deponering.

Da indtægterne falder over en ca. 30-årig periode, er finansieringen behæftet med en vis usikkerhed. Der tages bl.a. højde for denne usikkerhed ved tilbagediskontering af de fremtidige driftsindtægter, hvorved indtægterne længere ude i fremtiden tillægges mindre værdi. Samlet set skabes en løbende driftsindtægt, der vurderes tilstrækkelig til at opveje anlægsomkostningen over tid.

Transportministeriet vurderer derfor også, at projektet beror på en solid økonomisk forudsætning.

Transportministeriet skal herudover bemærke, at den omtalte rapport fra Ernst & Young ikke omhandler økonomien i forhold til anlægget af selve Lynetteholm.

Jane Vadstrup Poulsen bemærker, at projektet ikke vil tjene sig ind forureningsmæssigt eller økonomisk før om flere hundrede år.

Mia Precht finder, at det vil skabe et milliardunderskud, som almindelige skatteborgere skal betale i endnu flere år.

Familien Selvig og Henrik Christensen bemærker, at der regnes med at betaling for at modtage jord holder en minimumspris. En pris, der i det senere stykke tid er steget og må forventes at falde igen.

Kasper Krag Andreasen finder, at så vidt projektets formål er klimasikring, er dette ikke en omkostningseffektiv måde at opnå dette på, og både Staten og Københavns Kommune påtager sig store finansielle risici ved at koble projektet til infrastruktur og byudvikling. Kasper Krag Andreasen bemærker videre, at de trafikale tiltag som ønskes løftet som en del af projektet er særdeles dyre investeringer med et samfundsøkonomisk afkast, som grundlæggende er dårligt. Hvad værre er, at det med stor sandsynlighed begrænser eller umuliggør andre infrastrukturinvesteringer i Københavns omegn og resten Sjælland, fordi der bindes arbejdskraft, gæld og risici til disse projekter på en meget stor skala.

Tine Munch Pedersen bemærker, at den samlede økonomi i projektet er 20 mia. kroner. Det er dog meget usikkert, om det estimat vil holde de næste 50 år, og det er også uklart, hvorfra projektet vil



skaffe finansiering, hvis det viser sig, at de 20 mia. ikke er nok. Med erfaringen fra andre store projekter, fx det nye signalsystem på jernbanen, er det meget usandsynligt, at de første estimater holder.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at anlægsloven kun omhandler anlægget af halvøen Lynetteholm. Loven omfatter ikke mulig fremtidig byudvikling af halvøen eller infrastruktur til halvøen.

Som det fremgår af de almindelige bemærkninger til anlægsloven under punkt 4.1. om anlægsøkonomien, så beløber de forventede anlægsomkostninger sig til omkring 2,5 mia. kr., hvoraf ca. 400 mio. kr. forventes at finansiere etablering af et kystlandskab med rekreative faciliteter og natur. I anlægsoverslaget er indarbejdet en reserve til dækning af usikkerhed og uforudsete omkostninger på ca. 25 pct.

Københavns Kommune har i en delaftale til budget 2021 om Lynetteholm givet en garantistillelse på 400 mio. kr. Garantien dækker anlægget af kystlandskabet i det tilfælde, det ikke kan finansieres inden for anlægsøkonomien.

Den resterende del af anlægsomkostningerne forventes finansieret over en ca. 30-årig periode ved modtagelsen af jord. Her viser erfaringerne fra jorddepotet i Ydre Nordhavn, at der kan skabes en indtægt på gennemsnitligt 50 kr. pr. ton jord, der modtages til deponering.

Da indtægterne falder over en ca. 30-årig periode, er finansieringen behæftet med en vis usikkerhed. Der tages bl.a. højde for denne usikkerhed ved tilbagediskontering af de fremtidige driftsindtægter, hvorved indtægterne længere ude i fremtiden tillægges mindre værdi. Samlet set skabes en løbende driftsindtægt, der vurderes tilstrækkelig til at opveje anlægsomkostningen over tid.

Transportministeriet vurderer derfor også, at projektet beror på en solid økonomisk forudsætning.

2.17 Borgerinddragelse

Lisbeth Garly Andersen bemærker, at et så omfattende projekt, et af de største byggeprojekter i Københavns historie, hvis ikke det største, ikke bør besluttes uden en meget højere og mere 'tålmodig' grad af høringer, borgermøder og borgerinddragelse, end det har været tilfældet hidtil.



Marcello Andrade Morns udtrykker sin skepsis over for det hyppigt fremførte argument om, at Lynetteholm klimasikrer Københavns Havn. Det er meget muligt, at det vil føre til en klimasikring mod nord, men det skaber stadig et demokratisk problem i og med, at københavnernes kun er blevet præsenteret for denne ene løsning. Kigger man mod Holland, ser man hvordan borgergrupper er blevet grundigt inddraget i det lands omfattende projekter for stormflodssikring, ligesom man har arbejdet med mange forskelligartede løsninger i blandt andet det berømte Deltaprojekt.

Den overordnede grundejerforening på Margretheholm bemærker, at den demokratiske proces omkring etableringen af så stort et areal, som vil forandre Københavns kortet for altid, er vigtigt. Det er vigtigt, at berørte borgere reelt bliver lyttet til og inddraget i de radikale beslutninger, som vil have påvirkning på deres daglige liv og boligsituation. På den baggrund er de meget kritiske over for den proces, der er kørt fra myndighedernes side. De beslutninger anlægsloven rummer, burde træffes på baggrund af høringssvarene på den offentliggjorte miljøkonsekvensrapport, da det vil bestemme, hvad der skal ske for de kommende flere årtier. Det er kolossalt vigtigt, at de beslutninger er truffet på absolut mest kvalificerede grundlag. Det grundlag er pt. ikke til stede.

Jan Harries Hansen bemærker, at det har været mere end almindeligt svært at få en konstruktiv dialog med By & Havn i denne sag. Projekt Lynetteholmen skal etableres, koste hvad det vil. Der er et mærkbart element af hastværk. Samt ensidig fokus på bygherres behov og ønsker. Der er naturligvis økonomiske motiver til dette. Det er håbet, at behandlingen i Folketinget kan tilføre projektforslaget den helhedsvurdering, der skal til. Dertil en grundig analyse af brugbare alternativer.

Henrik Nielsen finder, at et så stort projekt burde være offentligt belyst og der burde være velbeskrevne sammenfatninger, som politikere og borgere kan tage stilling til for og imod. Udsendelse af tusinder sider med usorterede detailfakta løser ikke dette problem, men har karakter af at skjule væsentlige oplysninger for offentligheden.

Klaus Schlichter finder, at anlægsloven er ulovlig, både med hensyn til sin unødige hastebehandling, samtidig med at Folketingets restriktioner, forbyder enhver forsamling over 5 personer fysisk at samles og deraf manglende mulighed for dialog og nødvendig information til befolkningen.



Lise Lansner påpeger uforholdsvist og forbløffende lidt offentlighed omkring projektet – mange almindeligvist orienterede borgere har ikke hørt det omtalt.

Henrik Nielsen bemærker, at lovforslaget er fremsat, inden man kender det fulde omfang af miljøbelastningerne og de evt. indsigelser, der måtte komme gennem de offentlige høringer, der ikke er afsluttet. Det er udemokratisk. Ligesom der lægges op til en opdeling i en række særskilte høringer og lovforslag, selvom hele projektet i sit udkast og ide er meget omfattende.

Grete Ellemose Hansen foreslår, at bemærkninger til lovforslaget indledes med en beskrivelse af, at det materiale, der ligger til grund for lovforslaget, er anfægtet af de omkring 800 hørings svar, der er indkommet til VVM rapporten, og at disse svar endnu ikke er gennemgået og færdigbehandlet. Det bør som minimum nævnes, at det kan betyde ændringer i grundlaget

Lars Kjølner bemærker, at som beboer på Margretheholm har han fulgt processen omkring planlægningen af Lynetteholm med stor interesse. Han har nu erfaret, at der allerede er en anlægslov i høring, inden høringsprocessen i forhold til miljøkonsekvensrapporten er afsluttet, og inden en implementeringsredegørelse foreligger.

Signe Lehmann Rasmussen håber, at man vil stoppe op tidligt i denne proces og tage de mange - og meget alvorlige - punkter op, der skal undersøges meget grundigt, før man eventuelt går videre i en ny og bedre tilrettelagt demokratisk høringsproces.

Transportministeriet skal samlet set bemærke, at ministeriet ikke er enig i præmissen om, at der ikke har været tilstrækkelig offentlighed i processen, som har været gennemført op til anlægsloven for Lynetteholm.

Først og fremmest bemærkes det, at der har været kendskab til den overordnede vision om Lynetteholm siden den daværende regering indgik en aftale med Københavns Kommune tilbage i oktober 2018.

I overensstemmelse med reglerne for miljøkonsekvensvurderinger havde Miljøstyrelsen i perioden d. 11. oktober – 8. november 2019 første offentlighedsfase – den såkaldte idéfase – over projektet i offentlig høring. I den forbindelse modtog Miljøstyrelsen 195 hørings svar fra borgere, foreninger, virksomheder og myndigheder.



Miljøkonsekvensvurderingerne har endvidere været i offentlig høring. Det drejer sig om 1) Miljøkonsekvensrapporten om anlæg af Lynetteholm fra november 2020, 2) Tillæg til miljøkonsekvensrapporten om uddybning af sejlrende og klappning af havbunds-materiale fra december 2020, som supplerede med vurderinger af klappingens påvirkning af målopfyldelsen for havstrategidirektivet og endelig 3) tillæg til miljøkonsekvensrapporterne vedr. vandplaner, Danmarks Havstrategi og uddybning af sejlrender fra marts 2021.

Under den offentlige høring af miljøkonsekvensvurderingerne fra ultimo 2020 afholdt Udviklingssekretariatet By & Havn I/S d. 5. januar 2021 et virtuelt borgermøde over miljøkonsekvensvurderingerne, hvor selskabet orienterede om rapporten samt besvarede spørgsmål fra deltagere på mødet. Det er korrekt, at der under normale omstændigheder ville være afholdt et fysisk møde i stedet for et virtuelt. Det var imidlertid ikke muligt på grund af Covid-19.

Transportministeriet sendte et udkast til forslag til lov om anlæg af Lynetteholm i offentlig høring i perioden 15. januar – 14. februar 2021.

Endelig er der også iværksat en høring over implementeringsredegørelsen med høringsfrist den 2. maj 2021.

Ministeriet er derfor uenig i, at der ikke har været offentlighed om projektet. Der er i overensstemmelse med alle relevante krav gennemført høringer af projektet.

2.18 Sejlads

Christianshavns Lokaludvalg bemærker, at sejlads i Københavns Havn vil blive berørt negativt af anlæggelsen af Lynetteholm. Det vil gælde sejlads til og fra hele havneområdet, herunder Christianshavn. Forholdene for sejlads til og fra Margretheholm Havn vil i særdeleshed blive negativt påvirket, medmindre der findes en løsning som f.eks. en adgangsvej med tunnel. Derfor finder Lokaludvalget det afgørende, at der gennemføres kompenserende foranstaltninger, som mindsker Lynetteholm-projektets konsekvenser for både fritidssejlads og kommerciel sejlads, og at sådanne kompenserende foranstaltninger indskrives i anlægsloven.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at der er udarbejdet en implementeringsredegørelse, hvor der på side 63-64 er foreslået diverse afværgeforanstaltninger, som skal være med til at sikre



sikker sejlads i Københavns Havn i både anlægs- og driftsfasen af projektet.

Det følger af forslaget til § 3 i anlægsloven, at projektet skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet samt implementeringsredegørelsen.

2.19 Arkæologi

Marie Vindal Larsen finder, at Kongedybet har historisk betydning. Det var her Slaget på Reden fandt sted i 1801. I området findes vragede og evt. rester af bopladser fra stenalderen. Den undersøgelse skal i gang først. Det er et historisk vigtigt område.

Skabelsen af en kunstig ø midt ude i Kongedybet er et betydeligt indgreb i Københavns geografi og i muligheden for at genfortælle og fornemme byens lange historie som havn og maritim kultur.

Transportministeriet skal bemærke, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S efter lovforslagets § 5, stk. 3, er forpligtet til at varetage hensynene efter museumslovgivningen inden for rammerne anlægsloven, ligesom der i udkast til implementeringsredegørelsen under pkt. 5.4. er stillet vilkår om arkæologiske undersøgelser.

2.20 Ikrafttrædelsestidspunkt

Dansk Sejlunion bemærker, at loven bør træde i kraft på et senere tidspunkt, når yderligere analyser er foretaget og nødvendige afværgeforanstaltninger fastlagt.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet ikke kan imødekomme Dansk Sejlunions ønske, da sagen er tilstrækkeligt oplyst til, at loven kan behandles af Folketinget.



3 Miljøvurdering

Det bemærkes indledningsvist, at det er Udviklingsgesellschaft By & Havn I/S, der har udarbejdet miljøvurderingerne, som ligger til grund for projektet.

Det drejer sig om:

- 1) Miljøkonsekvensrapporten om anlæg af Lynetteholm fra november 2020.
- 2) Tillæg til miljøkonsekvensrapporten om uddybning af sejlrende og klappning af havbundsmateriale fra december 2020, som supplerede med vurderinger af klappningens påvirkning af målopfyldelsen for havstrategidirektivet.
- 3) Tillæg til miljøkonsekvensrapporterne vedr. vandplaner, Danmarks Havstrategi og uddybning af sejlrender fra marts 2021.

Der henvises i vidt omfang hertil, for så vidt angår besvarelsen af de høringssvar til anlægsloven, som relaterer sig til miljøforhold.

3.1 Trafikale forhold

3.1.1 Generelt

Københavns Politi finder anledning til at henlede opmærksomheden på de trafikale forhold, hvor den tunge trafik øges. Der tænkes i den forbindelse særligt på trafiksikkerheden i nærområdet, idet en øget trafikbelastning må anses for at øge risikoen for alvorlige ulykker med f.eks. lastbiler. Det må forventes, at den tunge trafik også vil køre ad Amager Strandvej for at ramme motorvejsnettet. Amager Strandvej er – særligt i sommermånederne – tæt trafikeret med cyklister, fodgængere og bilister. Det må ligeledes forventes, at det øvrige vejnet belastes yderligere.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at der i forbindelse med udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten også er foretaget analyser af, hvordan jordtransporter til Refshaleøen – i stedet for Nordhavn – vil påvirke vejnettet sammenlignet med i dag. Beregningerne viser, at netto-ændringerne af jordtransporter på Amager Strandvej er minimal.

Der henvises særligt til Miljøkonsekvensrapporten om anlæg af Lynetteholm side 489.



Anders Marc Jørgensen, Anne Fangel Arnhild og Philip Naegeli Arnhild, Bo Christian Plantin, Elisabeth B. Søndergaard, Florian Wendt, Jens Ryberg Weissfeld, Katja Lange, Mik Stangerup, Ole Kudsk Hansen, Sanne Juel Bøckhaus, Sara Cardel Bonnesen, Sofie Posselt, Hans Kurt Pedersen, Poul Hviid, Maj Flindt-Larsen, Jon Clausen, Christel Emke Nielsen, Molly Høm Carlsen, Maria Szathmari, Lene Ludvigsen og Hans Larsen, Jesper Bonnesen, Christian Folke Andersen, Camilla Esbensen, Charlotte Eli, Lyngø Gørtz Smestad, Kåre Stokholm Poulsgaard, Sine Frejstrup, Peter Mutschinsky og Cæcilia Margareta Gerdström Glode gør overordnet gældende, at lastbiltrafikken gennem København vil påvirke livskvaliteten for alle københavnere negativt, og at konstruktionen af Østlig Ringvej på sigt vil øge mængden af biltrafik i kommunen.

Her bemærkes det blandt andet, at 72 lastbiler hver time gennem allerede svært overbelastede trafikknudepunkter såsom Christmas Møllers Plads kun vil øge de allerede eksisterende problemer i disse områder. Ydermere dør ca. 550 københavnere for tidligt hvert år grundet luftforurening, som især er koncentreret omkring trafikknudepunkterne. Dette tal må forventes at stige, når trafikmængden forøges.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at der allerede i dag foregår en transport af jord i København. Således sker transporten i dag til Nordhavn.

Det er en bunden opgave, at der skal findes et alternativ til, hvor overskudsjorden kan deponeres, da det eksisterende anlæg i Nordhavn næsten er fyldt op. Hvis ikke det bliver Refshaleøen i forbindelse med anlæg af Lynetteholm, vil det nødvendigt at finde et andet sted, som også vil indebære behov for transport af jord.

Loufforslaget vil derfor også lede til, at transporten af jord ændres i København. Det afspejles også i miljøkonsekvensrapporten, hvor der på side 489 er et kort, hvor nettoændringer i antal jordtransporter på vejnettet fremgår. Her fremgår det klart, at der vil ske markante fald omkring Nordhavn, hvorimod der sker en kraftig stigning på det nordøstlige amager.

Herudover bemærkes det for en ordens skyld, at nærværende lovforslag ikke omhandler etablering af en Østlig Ringvej.

Dansk Sejlunion påpeger, at det er bemærkelsesværdigt, at pkt. 7.1.1. opgør trafikken nominelt til ca. 33 lastbiler, hvorimod trafikken i 7.1.2. omtales som en relativ forøgelse. Det er tidligere oplyst, at der vil køre 350 lastbiler med jord til Lynetteholm og tilsvarende



retur i døgnet de næste 30 år. Det er en væsentlig belastning for lokalmiljøet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at projektet omfatter en anlægsfase, hvor man udfører perimeteren, samt en driftsfase som omfatter opfyldet af jorden.

I anlægsfasen vil der gennemsnitligt være 33 lastbiler om dagen, som skal køre til anlægsområdet. I miljøkonsekvensrapporten er det vurderingen, at påvirkningerne fra trafikken i anlægsfasen generelt er ubetydelig i forhold til det københavnske vejnet. Det kan dog ikke afvises, at visse af transporterne vil være koncentreret over en kortere periode, og der derfor kan forekomme kortere perioder med en større grad af påvirkning på det eksisterende vejnet og herunder også lokale påvirkninger fx af området ved Margretheholm. Disse trafikmængder vil dog ikke påvirke trafikafvikling eller trafiksikkerhed mv. i betydelig grad.

I driftsfasen er det korrekt, at der må forventes kørsel af gennemsnitligt 350 lastbiler med jord til Lynetteholm.

Jakob Bülow Find finder, at følgende ikke er tilstrækkeligt belyst: partikelforurening, støjgener, trafikkaos og stigning i antal trafikulykker grundet tung trafik gennem København.

Transportministeriet skal henvise til de almindelige bemærkninger pkt. 7.1. i forhold til trafikale forhold, pkt. 7.14. i forhold til støj og pkt. 7.15. i forhold til klima- og luftkvalitet.

Herudover henvises der til, at klima- og luftkvalitet er behandlet i miljøkonsekvensrapportens kapitel 14, støj er behandlet i kapitel 15 og trafikale forhold er beskrevet i kapitel 23.

Lisbeth Garly Andersen efterlyser, at der udarbejdes en mere samlet helhedsvurdering af trafikmønstret og den relaterede sikkerhed og tryghed for cyklister og andre bløde trafikanter i byen, især nærområdet, under anlægs- og driftsfasen, end det er tilfældet med den foreliggende VVM. Det efterlyses i den forbindelse, at der redigøres mere specifikt for, hvilke trygheds- og sikkerhedsskabende foranstaltninger, der vil blive foretaget og i hvilken grad lokalområdets beboere tænkes inddraget i processen, da de jo er daglige brugere af cykelveje i området og derfor har viden, der kan nyttiggøres i den forbindelse.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at der i miljøkonsekvensrapporten samt baggrundsrapporten om trafikale forhold



er nærmere redegjort for, hvilke konsekvenser projektet vil have. I forhold til spørgsmålet om, hvilke trygheds- og sikkerhedsskabende foranstaltninger der vil blive vedtaget, bemærkes det, at det er en kommunal opgave at sikre sig at holde sine veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver. Det følger af vejlovens § 8, stk. 1. Loven tager derfor ikke stilling til det spørgsmål.

Søren Bjerregaard Kjær bemærker, at den massive tilgang af lastbiler bekymrer. Set fra et lokalt perspektiv er det færdslen omkring Langebro og Knippelsbro og særligt Torvegade samt Vermlandsgade. I baggrundsrapporten om trafikale forhold bliver det påstået, at forøgelsen af antal uheld i værste fald er 0,3. Der sættes spørgsmålstegn ved, om det er retvisende.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet noterer sig, at der i omtalte baggrundsrapport står følgende på side 39:

”Afvikles både de løbende jordtransporter og transporten af yderligere 2,7 mio. ton fra KMC, sker der en mindre forøgelse på 0,3 uheld i alt på de undersøgte lokaliteter. Ved tilsvarende beregninger af uheld på vejstrækningerne imellem vejkryds, observeres der ved anvendelse af samme metode ingen ændring i antal uheld. Det skal bemærkes, at der ikke findes uheldsmodeller, som specifikt tager hensyn til forøgede lastbilandele og ej heller modeller for utryghed. Imidlertid kan trygheden for de lette trafikanter påvirkes af flere tunge transportere, hvis der ikke er en velegnet sti langs vejen, eller der mangler stikrydsninger eller støttepunkter til lette trafikanter. Påvirkningen af trygheden vurderes ud fra, om der er tilstrækkelige af ovenstående faciliteter på vejene, og at der er en betydelig stigning i tung trafik.”

Mikkel Eggers bemærker, at jordtransporten kan forårsage uacceptabelt øget trafik på det nordøstlige Amager via flaskehalsene Langebro, Knippelsbro og Christmas Møllers Plads. Det kan godt være, at lastbilerne kører rundt i hele København i forvejen, men nu skal trafikken koncentreres omkring et geografisk afgrænset område, som i forvejen lider under meget trafik.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det er korrekt, at loven vil medføre forøget transport af jord til modtageanlægget på Refshaleøen. Til gengæld vil den transport som i dag kører til Nordhavn falde, og dermed aflastes området i Nordhavn.

Rune Dige Brandrup udtrykker, at som beboer med vinduer ud til Vermlandsgade er man meget bekymret over udsigten til den planlagte voldsomme stigning i af tung trafik i forbindelse med den



mulige anlæggelse af Lynetteholm i mange år. Det vil medføre trafikstøj, trængsel, partikelforurening og mindre trafiksikkerhed lige uden for vedkommendes dør.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det foreslåede projekt utvivlsomt vil medføre gener i området omkring Vermlandsgade, da loven vil medføre, at jordtransporterne i fremtiden skal køre til Refshaleøen i stedet for som i dag til Nordhavn. Til gengæld vil Nordhavn opleve et fald i tung trafik.

Der er i den bagvedliggende Miljøkonsekvensrapporten om anlæg af Lynetteholm kapitel 23 redegjort for, hvilke konsekvenser projektet vil have.

3.1.2 Refshaleøen og forlandet

Københavns Kommune bemærker, at anlægsfasen vil medføre trafik, der ikke kan benytte den nye adgangsvej til jordtransport over Prøvestenen, da den vej også vil være under anlæg i denne periode. Kommunen påpeger, at den konkrete strækning til anlægstrafik fra Forlandet ad Refshalevej til Refshaleøen er særligt sårbar. I krydsene Refshalevej/Krudtløbsvej og Refshalevej/Forlandet er der i stigende omfang bløde trafikanter, der skal krydse Refshalevej. Her øges utrygheden i anlægsperioden, fordi der er behov for krydsning, men situationen i dag er, at der ikke er krydsningspunkter, og at der er smalle vejforhold og snævre sving. Der er også behov for at sikre afviklingen af trafikken og sikkerheden for de bløde trafikanter, der færdes langs Refshalevej mellem de to omtalte kryds. Her findes smalle steder, hvor vejbredden udgør en "flaskehals", og hvor der ikke er en sikker sti/fortov til de bløde trafikanter. En tilfredsstillende løsning af disse forhold kræver efter kommunens vurdering en ændring af lovforslagets § 1. Strækningen inkl. de to kryds ønskes tilføjet til opstillingen af anlæg i § 1, stk. 1, som By & Havn bemyndiges til at udføre anlæg på.

Københavns Kommune bemærker, at det er en udfordring for mulighederne for at forbedre vejanlægget og dermed sikkerheden, at området fra midt på Forlandet i syd til Refshalevej på Refshaleøen i nord er omfattet af forskellige former for fortidsmindebeskyttelse.

Magnus Bang og Torhild Johannesen, Christian Lund og Alberte og Birgit Lund bemærker bl.a., at trafiksikkerheden på Refshalevej/Forlandet ikke er i orden, som den er nu, og denne vej kan bestemt ikke klare en forøgelse af lastbilture. De er bare en af utrolig mange familier med små børn, der hver dag skal cykle fra



Margretheholmen til Christianshavn til skole og institution og dermed krydse Refshalevej/Forlandet.

Den overordnede grundejerforening på Margretheholm foreslår følgende afværgetiltag: Forbedring af vejforholdene hurtigst muligt og forud for anlægsfasen, dvs. bedre cykel- og gangforhold igennem det kommunale projekt samt etablering af vejbumper mhp. at reducere fart. Anlæggelse af adgangsvej før påbegyndelse af anlægsfasen. Krav om benyttelse af adgangsvejen, så snart den er anlagt. Dette bør gælde så tidligt som muligt (startende primo 2023) og fortsætte igennem hele driftsfasen, og bør desuden inkludere trafik til ARC, Biofos, mv. med henblik på at forbedre de trafikale forhold ad Forlandet, Kløvermarksvej og Raffinaderivej. Forpligtelse til at transportere så meget tungt materiel (sten, sand, spuns) som muligt ad vandvejen.

Endvidere bemærkes det, at det er uforståeligt, at der ikke er planlagt afværgetiltag med tanke om, at By og Havn i første offentlighedsfase vurderede Refshalevej som "utilstrækkelig".

Transportministeriet skal hertil bemærke, at som beskrevet i de almindelige bemærkninger til lovforslaget under pkt. 7.1., er påvirkningerne fra trafikken i anlægsfasen generelt ubetydelig i forhold til det københavnske vejnet, da der i gennemsnit er tale om i størrelsesorden 33 lastbiler om dagen. Foruden dette forventes dagligt ca. 100 personbiler for medarbejdere, hvilket kan give en trafikbelastning i spidsbelastningstimer på ca. 40 personbiler.

Herudover er det vigtigt at holde sig for øje, at adgangsvejen efter planen vil kunne blive taget i brug i januar 2023, hvorefter lastbiler med tilknytning til Lynetteholm fra det tidspunkt skal anvende denne og dermed ikke køre via Refshalevej.

Henset til det korte tidsperspektiv, hvor Refshalevej skal benyttes, er det Transportministeriets opfattelse, at det vil være tilstrækkeligt, at der udføres midlertidige foranstaltninger i perioden indtil, at adgangsvejen – efter planen – kan anvendes i januar 2023.

Der er tale om en offentlig vej, hvor Københavns Kommune er vejmyndighed. Transportministeriet vurderer derfor også, at kommunen må stå for at udføre midlertidige foranstaltninger i det omfang, at det vurderes at være nødvendigt.



3.1.3 Jordtransport

Socialdemokratiet i København, 3. kreds bemærker, at valget af lokaliteten for Københavns deponi har fordele, men efterlader det indre København med et sundhedsskadeligt støj-, partikel- og trafik-sikkerhedsproblem, som er uforeneligt med en acceptabel trafik- og miljøpolitik. Lovforslagets beskrevne løsning må justeres, så jordkørslen gennem tætbefolkede gader minimeres. Konkret foreslås det, at 1) jord fra det nordlige Københavns sejles fra Nordhavn med eldrevne fartøjer og 2) at jordtransport undgås over Knippelsbro.

Det antages, at det er en fejl, at der ikke var redegjort for det økonomiske grundlag for valget af jordtransport i VVM-redegørelsen. Der anmodes derfor om, at beregningsgrundlaget indarbejdes.

Endelig ønskes, at modtageanlægget i Nordhavn bevares, så en senere beslutning om yderligere pramning fra Nordhavn ikke vanskeliggøres, og det i lovforslaget tilkendegives, at Lynetteholmselskabet anerkender behovet for hurtigst mulig overgang til fossilfri lastbiltransport i den københavnske miljøzone.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at som det fremgår af miljøkonsekvensrapporten vedrørende anlæg af Lynetteholm s. 16, så er der foretaget en screening af mulighederne for at sejle jorden til Lynetteholm. Hvis jorden sejles, kan omfanget af jordtransport med lastbil på Nordøstamager reduceres. Mængden af lastbiltrafik fra byggepladserne gennem byen som helhed til et evt. udskibningssted eller karteringsplads vil dog være uændret. Endvidere er sejlads af jorden forbundet med øgede anlægs- og driftsomkostninger samt en højere miljøbelastning, som følge af en ekstra håndtering af jorden med entreprenørmaskiner og pramsejladts sammenlignet med lastbilkørsel.

I forhold til spørgsmålet om fossilfri lastbiltransport skal Transportministeriet hertil bemærke, at dette per automatik vil ske i forbindelse med, at der sker en udbredelse af fossilfri lastbiler i samfundet. Såfremt man indsatte et krav om, at transporten af jord til modtageanlægget på Refshaleøen skal ske med fossilfrie lastbiler, vil det betyde, at store mængder af overskudsjord i så fald ikke vil kunne blive kørt til Refshaleøen, hvilket vil betyde, at jorden vil skulle køres et andet sted hen. Det kan betyde, at jorden skal køres længere væk, og dermed også vil resultere i mere udledning af CO₂.



Danske Tursejlere bemærker bl.a., at ifølge de tilgængelige informationer skal jorddepot og opfyldning på Lynetteholm ske med 700 lastbiler hver arbejdsdag gennem 40 år. Det svarer til en lastbil hvert andet minut hver vej ved en 24/7 model. Indskrænkes kørslen til kun i dagtimerne svarer det til en lastbil hvert minut i hver retning. Der bliver trængsel i den københavnske trafik, når så mange tunge lastvogne dagligt skal transportere enorme jordmængder gennem byens gader til Lynetteholm. Dertil skal lægges de omfangsrige transport af byggematerialer og andre leverancer, der tilsammen vil afstedkomme massive støj-, luft- og trængselsproblemer. I den forbindelse gør Danske Tursejlere opmærksom på, at der findes alternative former for jordtransport via vandvejen. På floderne i Holland, Belgien, Tyskland og Frankrig ser man stadig flere eldrevne pramme. Udviklingen er via støtte fra de respektive lande og EU så fremskreden, at teknologien er at finde i små fragtpramme såvel som store containerskibe. Danske Tursejlere er bekymret for, at der vælges en traditionel løsning på transportproblematikken. I stedet kunne Danmark agere foregangsland i grøn innovation og samle visionære ingeniører for at finde og realisere løsninger, der ikke belaster miljø og mennesker.

FLID foreslår, at overskudsjord fra Nordhavn skal sejles i pramme til Lynetteholm. Jord fra Københavns sydlige del og fra nabokommuner kan sejles fra Avedøre Holme. Jorden kan køres til disse to havne ad overordnede veje. I søfartsnationer – som Storbritannien og Holland – udvikles eldrevne pramtransport af gods og affald af hensyn til miljøet, ulykker i trafikken og forsinkelser i trafikken og mindre støj og støv.

Christianshavns Lokaludvalg bemærker, at det for at undgå jordtransport på lastbiler gennem beboede områder i København finder Lokaludvalget det afgørende, at jorden sejles til Lynetteholm. Lokaludvalget er uforstående over for, at det skule være uøkonomisk og ønsker dokumentation herfor fremlagt.

Cyklistforbundet på Frederiksberg opfordrer til, at jordtransporten foregår via søvejen. Transport i lastbiler vil ud over den store miljøpåvirkning fra store lastbiler i byen betyde en stor sikkerhedsrisiko for byens cyklister.

Dansk Sejlunion bemærker, at jorden til Lynetteholm med fordel kan sejles med pramme fra Nordhavn og Avedøre. Der er særdeles positive erfaringer fra udlandet med denne løsning.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at i forhold til antallet af lastbiler til Lynetteholm er det vigtigt at skelne mellem



anlægsfasen, hvor perimeteren skal konstrueres og driftsfasen, som er den del af projektet, hvor perimeteren skal fyldes op med jord.

I forhold til anlægsfasen skal Transportministeriet hertil bemærke, at der i gennemsnit er tale om i størrelsesorden 33 lastbiler om dagen. Foruden dette forventes dagligt ca. 100 personbiler for medarbejdere, hvilket kan give en trafikbelastning i spidsbelastningstimer på ca. 40 personbiler.

I forhold til bemærkningen om de 700 lastbiler dagligt er det vigtigt at holde sig for øje, at det ikke er 700 lastbiler, som vil skulle køre til Lynetteholm på daglig basis. Tallet er 350 lastbiler, som i sagens natur skal køre til modtageanlægget og tilbage igen.

I forhold til muligheden for at transportere jorden via vandvejen skal Transportministeriet bemærke, at som det fremgår af miljøkonsekvensrapporten vedrørende anlæg af Lynetteholm s. 16, så er der foretaget en screening af mulighederne for at sejle jorden til Lynetteholm. Mængden af lastbiltrafik fra byggepladserne gennem byen som helhed til et evt. udskibningssted eller karteringsplads vil dog være uændret. Endvidere er sejlads af jorden forbundet med øgede anlægs- og driftsomkostninger samt en højere miljøbelastning som følge af en ekstra håndtering af jorden med entreprenørmaskiner og pramsejlds sammenlignet med lastbilkørsel.

3.2 Natur og miljø

Danmarks Fiskeriforening bemærker, at processen har været kort, og der ikke er blevet givet den fornødne tid til at gennemføre tilstrækkelige videnskabelige udregninger i forhold til grænseoverskridende miljøpåvirkning for projektet. Fiskerne er meget bekymret omkring begrænsningen af vandgennemstrømningen i Øresund, da Østersøen er meget afhængig af saltholdigt vand fra Kattegat ned gennem Øresund. Mange af de fiskebestande, der findes i Østersøen, er meget afhængige af, at der findes en vis saltkoncentration i Østersøen for at kunne vokse og formere sig. Ved at begrænse denne bevægelse af vand gennem Øresund er det fiskernes frygt, at man på sigt vil gøre Østersøen uegnet for mange af de fiskearter, der findes i dag. Forholdene skal undersøges til bund, inden projektet evt. endeligt godkendes.

Rune Dige Brandrup udtrykker bekymring over, hvordan anlægget vil påvirke Østersøens saltindhold, og påvirke den skrøbelige torskbestand der.



Transportministeriet skal hertil bemærke, at det fremgår af s. 18 i miljøkonsekvensrapporten om anlæg af Lynetteholm, at den samlede vandføring gennem Øresund reduceres med 0,23- 0,25%. Salttransporten reduceres med 0,21-0,23%. En vandspejlstigning på under 2 cm vil ophæve den reducerede vandføring. Med den nuværende stigningstakt vil reduktionen være udlignet efter omkring 10 år.

Herudover bemærker Transportministeriet, at den bagvedliggende miljøvurdering ikke eksplicit har vurderet den reducerede salttransports påvirkning af fiskearterne i Øresund. Imidlertid indeholder miljøvurderingen et helt kapitel, som netop omhandler projektets påvirkning af fisk.

I Miljøkonsekvensrapporten om anlæg af Lynetteholm står der på side 23 bl.a. følgende:

”Det er vurderet, at arealinddragelsen, frigivelse af sediment og forstyrrelser fra anlægsaktiviteter har lille og lokal betydning for fisk, herunder fødegrundlag for fisk, da de fiskearter der primært findes i projektområdet, er karakteriseret ved at være hurtigt koloniserende og have livskraftige bestande og der ikke er tale om et vigtigt habitat- eller gydeområde for bundlevende fisk.

I driftsfasen vil der være tydelige ændringer i habitatet for fisk ved Trekroner, som i fremtiden vil ligge i en beskyttet bugt inde i havnen. Ændringer i væksten af ålegræs i havnen og introduktion af nye faste strukturer og hårdt substrat f.eks. som følge af de nye dæmninger kan betyde et skift fra de organismer, der foretrækker blød bund til en dominans af makroalger og muslinger. Dette kan have en positiv indvirkning ved at tiltrække arter af fisk knyttet til sådanne faste strukturer.

Ændring af habitat vurderes at have en lille og lokal betydning for fisk. Intensiteten af påvirkningen ved arealinddragelsen vurderes at være ubetydelig for den samlede fiskebestand, men den lokale reduktion af de mindre fisk som fødeemne for fisk, marine pattedyr og fugle, kan potentielt føre til en negativ påvirkning af disse.”

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (RE) bemærker, at mødet med Refshaleøen, i form af forskel i kote mellem de to områder, skal ske på en måde, så mødet mellem de to områder kan ske på en naturlig og æstetisk måde. Det skal sikres, at terrænbearbejdningen sker på Lynetteholm, at regnvand ikke afledes til Refshaleøen, og at der i



overgangen mellem de to områder sikres en markering af overgangen, så Refshaleøen fastholdes som en selvstændig enhed. I den forbindelse ønskes det, at der stilles krav om etablering af kanaler, bassiner, søer eller lignende i mødet mellem Lynetteholm og Refshaleøens nordlige kant for at sikre, at Refshaleøen kan fastholde sin historiske identitet som ø.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Lynetteholm er udformet som en opfyldning, der er landfast med Refshaleøen. Baggrunden herfor er bl.a. for at begrænse antallet af åbninger mellem havnen og Øresund af hensyn til kommende klimasikring.

Om selve tilslutningen mellem Refshaleøen og Lynetteholm er dette bl.a. beskrevet i miljøkonsekvensrapporten s. 56, hvor der står følgende:

”På hovedparten af strækningen er Refshaleøen i dag afgrænset af en stenkastning, mens en mindre strækning mod sydøst består af en spunsvæg. Tilslutningen af Lynetteholm til Refshaleøen udføres ved at dækstenene fra den eksisterende stenkastning fjernes, hvorefter Lynetteholm fyldes på med jord mod den eksisterende skråning.”.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S har oplyst, at de vil sikre, at der sker en æstetisk terrænbearbejdning i mødet med Refshaleøen, og at regnvand fra Lynetteholm ikke ledes til Refshaleøen. Lynetteholm vil få separat kloaksystem til afledning af regnvand.

FLID bemærker, at de aktive brugere af havnen frygter for vandkvaliteten i Københavns Havn. Udsivning af miljøfremmede stoffer fra transport, oplag og behandling af forurenede jord er kun overfladisk belyst. Med en spunsning af hele Lynetteholms perimeter, blokering af Lynetteløbet og etablering af en dokport, vil Lynetteholm projektet føre til betydelig mindre vandgennemstrømning i havnen. Det truer vandkvaliteten i hele havnen og badevandskvaliteten ved Islands Brygge i særdeleshed.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det først og fremmest er vigtigt at holde sig for øje, at anlægsloven ikke omfatter etableringen af en dokport. Miljøkonsekvensrapporten til anlæg af Lynetteholm omtaler på side 90, at Københavns Kommune planlægger at etablere en dokport ved Kronløbet mellem Nordhavn og Lynetteholm for at lukke af mod stormflod. Projektet forventes tidligst realiseret om 15 – 20 år.



Herudover bemærkes det, at det i Miljøkonsekvensrapporten om anlæg af Lynetteholm på side 32 står, at det er vurderet, at badevandsforholdene fra anlægsaktiviteter kan påvirkes som følge af forøgelse af sediment, næringsstoffer og forureninger i vandet. Badevandskvalitet er beregnet at kunne opretholdes som "udmærket" langs Lynetteholm, og som "udmærket" eller "god" i Københavns Havn.

Danmarks Naturfredningsforening København bemærker bl.a., at udformningen og placering af Lynetteholm medfører, at både gennemstrømning og sejlads i Kongedybet bliver blokeret, hvilket har alvorlige konsekvenser. Blokeringen af Kongedybet medfører, at der transporteres mindre salt vand gennem Øresund til Østersøen. Både miljøvurderingen og lovbemærkningerne underbelyser disse mulige konsekvenser. Det er derfor ikke muligt på baggrund af de gennemførte beregninger at afvise, at Lynetteholm vil påvirke Østersøens miljø negativt.

Det er videre et problem, at miljøvurderingen underbelyser de negative konsekvenser for Øresunds lavvandede områder med ålegræs, som er en vigtig forudsætning for Øresunds biologiske mangfoldighed og for Øresund som opvækstområde for fisk.

Miljøvurderingen gør heller ikke i tilstrækkeligt grad rede for konsekvenserne for Natura 2000-området ved Saltholm.

Såfremt man mener, at Lynetteholm skal anlægges, skal det foreliggende projekt justeres på en sådan måde, at blokerings-effekten i Øresund undgås, og at der tilstræbes en såkaldt nul-løsning på linje med de forudsætninger, som blev besluttet for etablering af Øresundsforbindelsen. Herunder bemærker de, at de er uenige i tolkningen af modelberegningerne, som er omtalt på side 45 i bemærkningerne til lovforslaget [Nu lovforslagets s. 29]. De forventede klimaforandringer medfører et voksende iltforbrug i Østersøens bundvand. Netop denne bundvandmasses iltindhold er helt afhængig af tilførslen af iltrigt bundvand gennem Øresund. En forringelse af den dybe indstrømning gennem Øresund gør derfor klima-effekten i Østersøen større. De opfordrer til, at man – ligesom ved projektering af Øresundsforbindelsen – lader en uvildig ekspert gennemgå Dansk Hydraulisk Instituts beregninger og ikke mindst fortolkningen af dem, inden man går videre med en optimering af projektet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det er vurderingen, at Lynetteholms påvirkning af Øresund på kort sigt ikke vurderes at have nogen mærkbar effekt for havmiljøet, da påvirkningen af



gennemstrømningen ligger inden for den almindelige variation over årene. På længere sigt, vil der heller ikke være en mærkbar påvirkning af havmiljøet, da den svagt reducerede dynamik vil blive udlignet af stigninger i havspejlet. Lynetteholm etableres kystnært på et sted i Øresund, hvor gennemstrømningen til Østersøen i forvejen er stor og ikke udgør en begrænsende faktor. Lynetteholms etablering vurderes derfor at være ubetydelig i forhold til salttransport sammenlignet med Drogden og placeringen af Øresundsbroen.

Der henvises til miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm kapitel 10 om hydrografi og tilhørende Baggrundsrapport.

Påvirkningen af ålegræs er meget lokal og vurderes ikke at have væsentlig betydning for Øresunds økologi.

Der henvises til miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm kapitel 17 om bundvegetation og fauna, samt tillæg nr. 2 til miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm om vandplanlægning, Danmarks havstrategi, uddybning af sejlrender mv.

Natura 2000 området ved Saltholm er behandlet i miljøkonsekvensrapporten om Lynetteholm, kapitel 22, tillæg til miljøkonsekvensrapporten om klappning og tillæg til miljøkonsekvensrapporten om vandplanlægning, Danmarks havstrategi, uddybning af sejlrender mv.

Dansk Sejlunion bemærker bl.a., at anlæg af Nordhavn har medført tydelige ændringer i strømforhold i Øresund nær Nordhavn og i bugten mod Svanemøllen, Hellerup og Svanemøllen. Der sker øget tilsanding i buget og ved Hellerup Lystbådehavn. Det er ikke tilstrækkeligt undersøgt, hvordan Lynetteholm vil forstærke denne tilsanding. Det må antages, at etableringen af Lynetteholm, der vil fungere som en ”prop” i Kongedybet, forstærker tilsandingen i bugten.

Herudover bemærker Dansk Sejlunion, at opgravning af forurenede jord ved Lynetteholm og klappning i Køge Bugt vil medføre tilførsel af næringsstoffer og tungmetaller til Østersøen, hvilket er bekymrende.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at strøm og bølgeforhold er undersøgt i miljøkonsekvensrapporten om Lynetteholm kapitel 10 og 12 samt baggrundsrapporter 1 og 2.



Ved etableringen af Lynetteholm vil der ske en svag reduktion i strømmen nord og syd for Lynetteholm, mens den vil øges mod øst omkring Middelgrunden, da blokeringen af Kronløbet presser mere vand øst over. Der vil på årsbasis være en lille stigning i strømmen gennem havneløbet i Københavns Havn.

Lokalt vil der ske en ændring af bølgerne, men på grund af skyggeeffekter fra Nordhavn og Refshaleøen vil effekten ikke nå de omkringliggende sandstrande som Amager Strand, Hellerup Strand og Charlottenlund Strand, og således heller ikke medføre tilsanding ved Hellerup Lystbådehavn.

Østerbro Havnekomité bemærker, at sedimentet, der skal flyttes, indeholder yderst farlige kemikalier, hvoraf flere cellegiftstoffer, der i lav koncentration i høj grav vil skade både planter og dyr samt mennesker, der spiser fisk og skaldyr fra Øresund. Det drejer sig om tungmetallerne kviksølv, kobber, cadmium og bly. Sundhedsskadelige polyaromatiske hydrocarboner (PAH), hvor bl.a. benz(a)pyren anses for at være kræftfremkaldende i meget lave doser. Endvidere opløste næringsalte kvælstof og fosfor, der øger væksten af planteplankton, som derved nedsætter lystes indtrængen i vandet og hæmmer væksten af de meget vigtige havskove i området. Østerbro Havnekomité gør gældende, at sediment af denne meget farlige art overhovedet ikke bør flyttes.

Selve arbejdet ude på vandet er ikke medregnet i VVM-rapporten ift. udledning af CO₂. Kun en forventet total lastbilkørsel på 9.960 kørsler af 80 km. Den del vil årligt være 13.863 tons CO₂, 113 tons NO_x, 1 ton SO₂ og 4 tons partikler mindre end 2,5 µm, hvilket harmonerer dårligt med klimalovens mål om 70 procent nedsættelse inden 2030.

Herudover er tabet af CO₂-fangst fra de nedlagte eller ødelagte ålegræsenge i Kongedybet, på Middelgrunden, i Køge Bugt og på Kriegers Flak heller ikke medregnet. Projektet står også i skærende modsætning til konceptet om "naturbaserede løsninger", som vinder stærkt frem som klimaforbedring bl.a. i EU-sammenhæng.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at i miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm, samt de to tillæg, er påvirkningen af ålegræsforekomster undersøgt. Da påvirkningen er lille, er der ikke vurderet på betydningen for CO₂-optagelse.

Ifølge miljøkonsekvensvurderingerne er der en væsentlig forekomst af ålegræs omkring Trekroner og en mindre forekomst vest for Middelgrunden, der kan blive påvirket af Lynetteholm. Det



henvises til rapportens kapitel 17 om bundvegetation og bundfauna. Der er ikke registreret ålegræsforekomster, hvor selve Lynetteholm skal etableres, ved sejlrender, der skal uddybes eller, hvor der skal klappes materiale i Østersøen.

Ålegræsforekomsten ved Trekrøner vil blive påvirket af aflejring af sediment i forbindelse med bundudskiftningen under perime-terkonstruktionen i anlægsfasen. Bundudskiftningen vil finde sted i vinterhalvåret uden for vækstsæsonen, hvorfor påvirkningen vil blive mindsket. Det er vurderingen i miljøkonsekvensvurderingen, at ålegræsforekomsten ved Trekrøner forventeligt vil komme sig igen i løbet af nogle år, og at påvirkningen således er reversibel. Der vurderes ikke at være påvirkning af ålegræsforekomsterne fra miljøforurenende stoffer.

Det vurderes i miljøkonsekvensvurderingerne, at den samlede miljøpåvirkning af ålegræs, øvrige blomsterplanter og makroalger som følge af spredningen af sedimenter i anlægsfasen er lille, da den kun udgør en ubetydelig del af den samlede forekomst i Øresund, og fordi der er tale om en reversibel påvirkning.

I forhold til påstanden om, at arbejdet på vandet ikke er medregnet i miljøkonsekvensvurderingen, kan Transportministeriet afkræfte det, da det følger af den bagvedliggende miljøkonsekvensrapport om anlæg af Lynetteholm side 312, at de beregnede totale emissioner for anlægsfasen omfatter anvendelse af entreprenørmateriel, skibe, lastbiler mv.

HOFOR bemærker, at det i forhold til sedimentaflejring omkring Amagerværket ikke ifølge miljøkonsekvensvurderingen ser ud til, at der bliver markante udfordringer. HOFOR ønsker dog, at det sikres, at sedimentspredning fra etablering af Lynetteholm ikke forårsager øget oprensingsbehov ved Amagerværkets havn, hvilket vil fordyre varmeomkostningen for HOFOR og dermed for varmemeforbrugerne i København.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Udviklingselskabet By & Havn I/S har oplyst, at hvis der som følge af etableringen af Lynetteholm kommer problemer med vanddybden omkring Amagerværkets Havns, vil selskabet sørge for den nødvendige oprensning.

Stine Linnemann og Sune Adler Gertsen bemærker, at anlægsprocessen vil påvirke både naturen, borgere og virksomheder. Det vil blandt andet føre til årtier med: Ålegræs der forsvinder, således der mistes den CO₂, som de binder pt. samt den biodiversitet, som har



ålegræsegene som naturligt habitat og negativ påvirkning af havmiljøet forårsaget af oprensingsprocessen.

Marie Vindal Larsen finder, at anlæggelsen af Lynetteholm direkte og indirekte vil udlede mange tusinde tons CO₂ og mindske tangskove, der optager CO₂. Ålegræs optager CO₂ tilsvarende en skov med tilsvarende areal, så det er et stort negativt indgreb, der foretages. Bedre beregninger af risici for ålegræssets vækstvilkår og alternative etableringsmetoder bør fremlægges.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at påvirkningen af ålegræsset er vurderet i miljøkonsekvensrapporten for anlæg af Lynetteholm s. 22, som dog ikke kun omfatter ålegræs, men bundvegetation og bundfauna. Påvirkningen er vurderet til at være lille. Placeringen af Lynetteholm er rykket mod øst for at bevare ålegræsområdet omkring Trekroner. Trekroners bølgebrydere fjernes/bortgraves efter etableringen af Lynetteholms perimeter. På sigt må det forventes at ålegræsset vil brede sig til området, hvor der i dag er bølgebrydere. Der vil være en påvirkning af ålegræsset i området, men der er ikke tale om, at det forsvinder.

Ålegræsforekomsten ved Trekroner vil desuden blive påvirket af aflejring af sediment i forbindelse med bundudskiftningen under perimeterkonstruktionen i anlægsfasen. Bundudskiftningen vil finde sted i vinterhalvåret uden for vækstsæsonen, hvorfor påvirkningen vil blive mindsket. Det er vurderingen i miljøkonsekvensrapporten, at ålegræsforekomsten forventeligt vil komme sig igen i løbet af nogle år.

Lynetteholm opfyldningen vil bevirke en mindre strømforstærkning på dele af Middelgrunden. Store område af Middelgrunden er dækket af ålegræs og oplever allerede i dag perioder med kraftig strøm, uden at det har ført til en erosion og ødelæggelse af ålegræsset. I de to analyser med henholdsvis kraftig nordgående og kraftig sydgående strøm, er strømforstærkningen lille i området på Middelgrunden med ålegræsforekomst set i forhold til de absolutte strømhastigheder, som optræder i de pågældende strømsituationer. Risikoen for erosion af ålegræsområderne vurderes derfor at være lille.

Bjørn Ole Barkholt Nordseth finder, at selve konstruktionen af "øen" vil have potentielt afgørende betydning, ikke kun for havbunden i selve Københavns kanaler, men for selve saltvandsstrømmen til det omkringliggende Øresund.



Henrik Nielsen påpeger, at det er kendt fra metroen og andre byggerier i København, at jorden mange steder er forurennet. Den seneste miljørapport viser, at der også i Øresund, hvor øen skal ligge, er betydelige forureninger med tungmetaller og kræftfremkaldende stoffer. Hvad foreslår man: at grave og hvirvle det op, noget skal på land, andet fragtes med pramme og dumpes i Køge Bugt. Ifølge miljørapporten nær et Natura 2000 område ved Falsterbo i Sverige, et af Europas mest betydelige fuglereservater.

Jesper Bonnesen finder, at løsning med etablering af en kunstig kæmpe ø i Øresund, vil være en voldsom miljøkatastrofe for fauna og de biologiske miljø. Der foretages end ikke erstatnings afgravning for at sikre uhindret vandgennemstrømning i Øresund, som bl.a. var krævet da Øresundsbroen skulle bygges.

Transportministeriet skal hertil særligt henvide til s. 633ff i miljøkonsekvensrapporten om anlæg af Lynetteholm med en oversigt over konklusionerne af de gennemførte vurderinger.

Line Levenell bemærker, at anlæggelsen af Lynetteholm med store mængder jord, der skal bruges til at skabe selve Lynetteholm, ikke må komme til at påvirke vandkvaliteten.

Marie Vindal Larsen bemærker, at der bør være særlig opmærksomhed på at minimere opslæmning og spredning af det forurenede bundslam i Kongedybet, der i anlægsfasen vil opleve strømforhold under stadig forandring. Der er ikke redegjort for de kumulative effekter på badevandskvaliteten i Svanemøllebugten af de samtidigt vedtagne anlægsprojekter i Nordhavnen (Nordhavnstunnelen og uddybningen til 12¹/₂ m omkring den fremtidige containerhavn på Ydre Nordhavn).

Transportministeriet skal hertil bemærke, at i miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm samt i tillæg nr. 2 er bl.a. de kumulative påvirkninger undersøgt. Afgravning i havbundsmateriale, hvoraf de øverste dele er forurennet, kan give anledning til sedimentspild med aflejringstykkelse inden for anlægsområdet for den nye containerterminal. Projektet anvender siltgardiner, og der vurderes kun i meget kort tid (samlet varighed på få timer) at forekomme sammenfald af suspenderet sediment fra gravearbejder inden for anlægsområdet for Nordhavnstunnelen. Opgravningen af havbundsmateriale ved etablering af Lynetteholm er tidsmæssigt fastlagt til at foregå i vinterhalvåret for at begrænse påvirkningen af badestationer.



Klaus Schlichter bemærker, at opfyldningen i Kongedybet betyder at et stort yngleområde for torsken fjernes, idet at torskens æg netop klækkes i dybden 10-15 meter, som forefindes i Kongedybet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at der i Miljøkonsekvensrapporten om anlæg af Lynetteholm s. 23 bl.a. står følgende:

”Det er vurderet, at arealinddragelsen, frigivelse af sediment og forstyrrelser fra anlægsaktiviteter har lille og lokal betydning for fisk, herunder fødegrundlag for fisk, da de fiskearter der primært findes i projektområdet, er karakteriseret ved at være hurtigt koloniserende og have livskraftige bestande og der ikke er tale om et vigtigt habitat- eller gydeområde for bundlevende fisk.

I driftsfasen vil der være tydelige ændringer i habitatet for fisk ved Trekroner, som i fremtiden vil ligge i en beskyttet bugt inde i havnen. Ændringer i væksten af ålegræs i havnen og introduktion af nye faste strukturer og hårdt substrat f.eks. som følge af de nye dæmninger kan betyde et skift fra de organismer, der foretrækker blød bund til en dominans af makroalger og muslinger. Dette kan have en positiv indvirkning ved at tiltrække arter af fisk knyttet til sådanne faste strukturer.

Ændring af habitat vurderes at have en lille og lokal betydning for fisk. Intensiteten af påvirkningen ved arealinddragelsen vurderes at være ubetydelig for den samlede fiskebestand, men den lokale reduktion af de mindre fisk som fødeemne for fisk, marine pattedyr og fugle, kan potentielt føre til en negativ påvirkning af disse.”

Jesper Bonnesen bemærker, at den "store prop" i Øresund (Lynetteholmen) vil forringe badevandskvaliteten i Københavns havn og derved fjerne forudsætninger for mange indbyggere i København (bl.a. i Sydhavnen), som ikke længere kan bade i havnen.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at der i miljøvurderingen af projektet står på side 32, at badevandsforholdene fra anlægsaktiviteter kan påvirkes som følge af forøgelse af sediment, næringsstoffer og forureninger i vandet. Badevandskvalitet er beregnet at kunne opretholdes som "udmærket" langs Lynetteholm, og som "udmærket" eller "god" i Københavns Havn.

Den overordnede grundejerforening på Margretheholm bemærker, at hele året rundt bliver der badet fra broen, hvilket kun er blevet endnu mere udbredt, efter der sidste år blev opstillet en sauna ved



siden af broen. Det er på den baggrund meget vigtigt at pointere, såfremt vandkvaliteten i Margretheholm Havn påvirkes i perioder, at beboerne på Margretheholmen adviseres herom. Det ønskes, at alle mulige foranstaltninger ibrugtages således, at vandkvaliteten ikke påvirkes negativt.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet er enig i, at der i videst muligt omfang skal foretages de foranstaltninger, som kan være med til at sikre, at kvaliteten af badevandet rammes mindst muligt i forbindelse med udførelsen af projektet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at der i miljøvurderingen af projektet står på side 32, at badevandsforholdene fra anlægsaktiviteter kan påvirkes som følge af forøgelse af sediment, næringsstoffer og forureninger i vandet. Badevandskvalitet er beregnet at kunne opretholdes som "udmærket" langs Lynetteholm, og som "udmærket" eller "god" i Københavns Havn.

Tine Munch Pedersen finder, at det vil være sandsynligt, at de mange etablerede badezoner vil blive påvirket af al den (forurenede) jord, som skal hældes i havnen. Miljøundersøgelsen vurderer ikke, at det vil påvirke meget, men enhver påvirkning er et tilbageskridt for badevandskvaliteten.

Transportministeriet bemærker, at det i Miljøkonsekvensrapporten om anlæg af Lynetteholm på side 32 fremgår, at det er vurderet, at badevandsforholdene fra anlægsaktiviteter kan påvirkes som følge af forøgelse af sediment, næringsstoffer og forureninger i vandet. Badevandskvalitet er beregnet at kunne opretholdes som "udmærket" langs Lynetteholm, og som "udmærket" eller "god" i Københavns Havn.

3.3 Visuelle konsekvenser

Slots- og Kulturstyrelsen bemærker, at anlæggelsen af Lynetteholm i Københavns Havn og den efterfølgende massive byudvikling vil få store visuelle konsekvenser for byens havnenære kvarterer og for de fredede søforter, Trekroner og Middelgrundstøtten. Disse konsekvenser er ikke tilstrækkeligt belyst i den foreliggende miljøvurdering. Styrelsen understreger, at Lynetteholm anlægges i et arkitektonisk og kulturhistorisk meget værdifuldt miljø, hvori indgår Frederiksstadens Amalienborg, som kandiderer til optagelse på UNESCO's Verdensarvliste, Kastellet, Langelinie, Holmen og søforterne.



Dansk Sejlunion bemærker, at pkt. 7.4. i lovforslagets almindelige bemærkninger om landskab slet ikke forholder sig til forandringen af København som "havn", og der redegøres ikke for implikationerne set fra havet. Det bebyggede landskab, kulturlandskabet med København som havneby, både og bebyggelse vil forandres. Det bør belyses, da det forandrede udtryk kan skade bylivet og turismen. Frem for at ligge ved havet, kommer København til at ligge indelukket uden skibe.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at de visuelle konsekvenser er omtalt i de almindelige bemærkninger til anlægsloven under pkt. 7.4. Herudover henledes opmærksomheden på, at miljøkonsekvensrapporten om anlæg af Lynetteholm i kapitel 24 om landskab netop har en længere beskrivelse af, hvilke visuelle konsekvenser anlægget af Lynetteholm vil have. Herunder indeholder kapitlet visualiseringer fra forskellige steder i København.

3.4 Råstoffer

Danmarks Naturfredningsforening København bemærker, at der savnes overvejelser i forhold til, at de kendte ressourcer af grus og sand i hovedstadsområdet er yderst begrænsede og kun rækker få årtier med den nuværende byggeaktivitet. Det er derfor også både et nationalt og regionalt mål, at overskudsjord i videst muligt omfang skal genbruges som erstatning for grus og sand.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det fremgår af s. 43 i miljøkonsekvensrapporten om anlæg af Lynetteholm, at:

"Hvis det planlagte projekt for Lynetteholm gennemføres udelukkende med jomfruelige råstoffer indebærer det udvinding, transport og indbygning af meget store mængder af bl.a. jord – enten fra råstofgrave eller fra marine indvindinger - for at kunne realisere den nødvendig opfyldningskote i henhold til ovenstående. Ved etablering af Lynetteholm ved nyttiggørelse af overskudsjord som fyldmaterialer, udnyttes overskudsjordens volumen til at erstatte store mængder råstoffer i form af indpumpet marint sand (eller tilsvarende rene materialer fra råstofgrave). Endvidere spares ressourceforbruget ved den udgravning og transport, der er involveret i at udvinde og flytte disse råstoffer til Lynetteholm, da overskudsjorden i forvejen bliver udgravet og transporteret i Københavnsområdet fra oprindelsessted til disponeringsstedet. Hvis materialerne ikke nyttiggøres i Lynetteholm skal de i stedet transporteres til disponering andetsteds udenfor København".



3.5 Forurening

Østerbro Havnekomité bemærker, at sedimenterne, der skal flyttes, dels kommer fra havbunden inden for perimeteren af den foreslåede Lynetteholm, dels fra uddybning af sejlrenden i Svælget mellem Middelgrunden og Prøvestenen samt Kronløbet langs Nordhavn. Der er taget 66 prøver, men der opgives kun forureningen for et gennemsnit af dem. Det bemærkes i den forbindelse, at det er utilstrækkeligt at opgive et gennemsnitstal. Det er heller ikke oplyst, om nogle prøver er fra havbunden ved det formodentligt meget forurenede område ved Prøvestenen.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at prøverne der henvises til, omhandler prøver taget under udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten.

Det fremgår af tillæg til miljøkonsekvensrapporten om klappning af havbundsmaterialer, at der i alt er foretaget 50 boreprøver til brug for miljøvurderingen, heraf 39 borer omkring Lynetteholms perimenter og 11 borer i Svælget syd for Middelgrunden, hvor der skal uddybes til sejlrende. I miljøkonsekvensrapporten tillæg er det angivet for hver enkelt boreprøve, om forureningen er over, imellem, eller under aktionsniveauet for klappning, der angiver forureningsgrad.

Detaljerede oplysninger om indhold af forurenende stoffer i hver enkelt boreprøve fremgår af baggrundsrapport om miljøkemi udarbejdet af COWI, der er offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i forbindelse med den første høring i november 2020.

Ellen Odsbjerg påpeger, at projektet vil medføre et stigende antal dødsfald forårsaget af den stigende miljøforurening, som projektet vil medføre.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at der ikke er foretaget analyser heraf. Imidlertid bemærker ministeriet, at der er tale om et langvarigt projekt, hvor overskudsjorden fra projekter i København og omegn skal transporteres til Refshaleøen. I forbindelse med den grønne omstilling inden for transportområdet, må det derfor også forventes, at de lastbiler, som transporterer jorden i løbet af årene vil udlede mindre og mindre, hvilket vil betyde, at projektet samlet set belaster mindre end forudsat i dag.



Marie Vindal Larsen bemærker, at CO₂-udledningen for det samlede anlægsprojekt opgøres til 350.000 tons, hvilket svarer til reduktionsmålet for 25.000 danskeres årlige CO₂-udledning eller til knap 700 danskeres udledning i 30 år.

Lars Kjøller bemærker, at det nævnes i miljøkonsekvensrapporten, at i anlægsfasen påvirkes klima og luftkvalitet af anvendelse af entreprenørmaskiner, der medfører emission af CO₂, samt luftforurenende stoffer (primært NOX) og støv, som kan påvirke menneskers sundhed og naturen.

Kasper Krag Andreasen bemærker, at både anlæggelsen af øen og det samlede projekt (inkl. nye trafikale løsninger og anlæggelsen af boligområder) uundgåeligt vil udlede mindst 70.000 tons CO₂ frem mod 2030.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at nærværende lov udelukkende omhandler etableringen af halvøen Lynetteholm. Vedtagelsen af loven giver ikke hjemmel til at etablere en Østlig Ringvej, metro til Lynetteholm eller byudvikling.

I forhold til CO₂ er det vurderingen i den bagvedliggende miljøkonsekvensrapport om anlæg af Lynetteholm på s. 20, at anlægsfasen, som er en periode på ca. 3 år, resulterer i en direkte udledning i projektområdet i størrelsesordenen 35.000 tons. I driftsfasen vurderes den direkte udledning af CO₂ samlet at være i størrelsesordenen 3.200 tons årligt.

Kåre Stokholm Poulsen og Sine Frejstrup bemærker, at det af VVM-rapporten pkt. 1.11 fremgår, at alene byggeriet af Lynetteholm vil øge CO₂-udledningen med 350.000 ton. Dertil kommer de tilhørende omfattende anlægsprojekter, der ikke behandles i rapporten, der alle vil lede til egne betydelig udledninger. Lynetteholmen er dermed i sig selv en klimabelastning, der er med til at forværre den situation, den skulle beskytte os imod.

Nynne C. Borup bemærker, at luftforurening (som følgevirkning af klimaforandringerne) årligt slår 4200 danskere ihjel. Løsningen er ikke tusindvis af lastbiler, der skal køre læs med udfyldning til Lynetteholmen.

Stine Linnemann finder, at de ekstremt mange lastbiler, som i driftsfasen vil skulle køre jord igennem byens centrum de næste tre årtier vil blandt andet føre til øget luftforurening, som i øvrigt alle-



rede er et stort problem. Det estimeres, at der på nuværende tidspunkt dør 1700 mennesker om året af luftforurening i hovedstadsområdet.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at vedtagelsen af nærværende lovforslag i sig selv ikke ændrer ved, at der allerede i dag sker kørsel af overskudsjord i København. Det sker i dag til modtageanlægget i Nordhavn, som imidlertid er ved at være fyldt op. Loven vil medføre, at lastbilerne i stedet for at køre til Nordhavn i stedet skal køre til modtageanlægget på Refshaleøen. Uden en vedtagelse af loven vil Københavns Kommune fortsat skulle finde et sted, hvor overskudsjorden vil skulle køres hen. Anlægsloven til Lynetteholmen indebærer således ikke i sig selv, at omfanget af jordtransport øges. Den indebærer alene, at jorden transporteres til Lynetteholmen i stedet for til modtageanlægget i Nordhavn.

Region Hovedstaden bemærker, at det er væsentligt at få afklaret, om en nedsættelse af strømningshastigheden i Københavns Havn har betydning for øvrige forureningers negative påvirkning af vandkvaliteten. En negativ påvirkning af vandkvaliteten vil forøge regionens indsats og udgift over for overfladevand i forhold til disse forureninger.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at miljøvurderingerne viser, at der ikke sker en nedsættelse af strømningshastigheden i Københavns Havn. Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten om Lynetteholm, at strømningshastigheden i havneløbet i Københavns Havn øges med ca. 2,5 pct. vurderet som et årsmiddel. Der henvises til kapitel 10, afsnit 4 i miljøkonsekvensrapporten.

3.6 Støj

Anders Marc Jørgensen, Anne Fangel Arnhild og Philip Naegeli Arnhild, Bo Christian Plantin, Elisabeth B. Søndergaard, Florian Wendt, Jens Ryberg Weissfeld, Mik Stangerup, Ole Kudsk Hansen, Sanne Juel Bøckhaus, Sara Cardel Bonnesen, Sofie Posselt, Hans Kurt Pedersen, Poul Hviid, Maj Flindt-Larsen, Jon Clausen, Christel Emke Nielsen, Molly Høm Carlsen, Maria Szathmari, Lene Ludvigsen og Hans Larsen, Jesper Bonnesen, Christian Folke Andersen, Camilla Esbensen, Charlotte Eli og Peter Muschinsky og Cæcilia Margareta Gerdström Glode finder, at vurderingen af støjgener under konstruktionen af Lynetteholm er upålidelig.

Af de uddybende bemærkninger fremgår det blandt andet, at intensiteten af støjgenen fra installationen af spuns vurderes til at være



'mellem', jf. miljøkonsekvensrapporten s. 358. Støjen fra denne aktivitet alene vil påvirke hele Københavns havneområde. Det er især påfaldende, at miljøkonsekvensrapporten indeholder en anbefaling til en anmodning, om at den tilladte støjgrænse for rekreative områder skal hæves fra 40 Db til 50 Db.

Lisbeth Garly Andersen efterspørger konkrete forslag til, hvordan lovgivningen søges overholdt (VVM s. 21), idet det oplyses, at nedramning af spuns-plader giver støjniveauer i området på min. 45-50 dB(A), mens grænseværdien er 40.

Den overordnede grundejerforening på Margretheholm bemærker, at af redegørelsen fremgår det, at en række rekreative områder, kan blive udsat for en støjpåvirkning over 40 dB(A), som er grænseværdien for rekreative områder i dagperioden. Det konstateres, at undersøgelsen ikke tager højde for de meget benyttede rekreative områder, som er beliggende på Margretheholmen mellem bebyggelserne, som bl.a. omfatter legepladser, fodboldbaner, stor-trampoliner, nyttehaver, badebro og græsplæner.

Morten Andersen bemærker, at det fremgår af miljøansøgningens side 138, at "der ansøges om lempelse af støjgrænser for rekreative områder fra 40 dB til 50 dB". Dette gælder bl.a. Margretheholm Havn. På grund af Margretheholms nærhed til Margretheholm Havn er det svært at se, at Margretheholms rekreative områder - legepladser og grønne arealer - ikke også vil blive påvirket af støjen.

Mikkel Eggert bemærker, at det fremgår af miljøansøgningens side 138, at "der ansøges om lempelse af støjgrænser for rekreative områder fra 40 dB til 50 dB". Dette gælder bl.a. Margretheholm Havn. På grund af Margretheholms nærhed til Margretheholm Havn har han svært ved at se, at Margretheholms rekreative områder - legepladser og grønne arealer - ikke også vil blive påvirket af støjen. På Margretheholmen er der mange beboere med børn, der sover lur udendørs i barnevogne og klapvogne i de selvsamme rekreative områder, og disse vil potentielt blive påvirket af larmen fra anlæggelsen af jorddepotet.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at Udviklings-selskabet By & Havn I/S i forbindelse med udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten om anlæg af Lynetteholm har redegjort for, hvilke støjpåvirkninger projektet vil have.



Det følger af miljøbeskyttelseslovens § 42, stk. 1, at hvis erhvervs-virksomheder, herunder private eller offentlige bygge- og anlægsarbejder, eller faste anlæg til energiproduktion, som ikke er optaget på den i § 35 nævnte liste, medfører uhygiejniske forhold eller væsentlig forurening, herunder affaldsfrembringelse, kan tilsynsmyndigheden give påbud om, at forureningen skal nedbringes, herunder påbud om gennemførelse af bestemte foranstaltninger.

Miljøbeskyttelsesloven omfatter bl.a. rystelser og støj, jf. § 2, stk. 1, nr. 2.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S vil fortsat – under anlægsfasen – være omfattet af miljøbeskyttelseslovens § 42, stk. 1.

I forhold til høringsversionen af lovforslaget er der indarbejdet en ny § 19, hvor det er fastsat, at Københavns Kommune er tilsynsmyndighed for støj m.v. omfattet af miljøbeskyttelseslovens regler. Baggrunden herfor er, at kommunen er tilsynsmyndighed for aktiviteter udført på land, hvorfor det også er vurderet, at det er mest hensigtsmæssigt, at tilsynsbeføjelsen med støj under anlægsfasen af halvøen på søterritoriet samles ved én myndighed.

Anlægsloven ændrer således ikke ved, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S under anlægsfasen skal leve op til de almindelige støjregler på området. Der gives ikke med anlægsloven Udviklingsselskabet By & Havn I/S hjemmel til at støje mere end andre anlægsprojekter.

Marie Vindal Larsen bemærker, at da anlæggelsen af Lynetteholm især i startfasen er knyttet til meget høje støjværdier igennem flere år, ønskes en langt mere omfattende vurdering af støjområdet, krav hertil og afværgeforanstaltninger. Den udarbejdede baggrundsrapport om støj og VVM-rapporten er mangelfuld og til dels misvisende i forhold til de støjgener, som borgerne udsættes for. Fx er de viste tabeller med støjgrænser anført i enheden L(den), mens støjkort er angivet i enheden L(Aeq) dB(A), hvorved værdierne ikke umiddelbart kan sammenlignes, og det ville derfor være hensigtsmæssigt at udarbejde nye støjkort, som dels er sammenlignelige med de formelle støjgrænser, og som dels opgøres, så den faktiske støj i hhv. dagtimer og nattetimer præsenteres hver for sig, så det er muligt for borgerne at se, hvilken støj de reelt kan forvente at blive udsat for.

Transportministeriet skal henvise til vurderingerne, der er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten for anlæg af Lynetteholmen kapitel 15 samt til baggrundsnotatet.



Transportministeriet skal for en ordens skyld bemærke, at anlægsloven ikke indeholder en fravigelse af de almindelige støjregler i forbindelse med anlægsfasen (eller driftsfasen) af projektet. Udviklingselskabet By & Havn I/S vil derfor skulle leve op til miljøbeskyttelseslovens almindelige regler.

Stine Linnemann og Sune Adler Gertsen bemærker, at de ekstremt mange lastbiler, som i driftsfasen vil skulle køre jord igennem byens centrum de næste tre årtier blandt andet vil føre til støjgener for beboere og virksomheder på lastbilernes ruter gennem byen.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at der i driftsfasen vil opstå trafikstøj fra jordtransporter. I miljøkonsekvensrapporten har man ved en fremskrivning af trafikmængder til år 2035 og en opgørelse af trafikmængden, der knyttes til jordtransport, beregnet, at påvirkningen fra projektet kan bidrage med omkring 2 dB på flere vejstrækninger: Prøvestensbroen, Refshalevej, Uplandsgade, Vermlandsgade Vest og Ved Stadsgraven. Med etablering af ny adgangsvej vil påvirkningen på flere veje være omkring 1-2 dB, som kategoriseres fra netop hørbar til meget lille ændring af trafikstøj.

Julie Marie Falkentorp bemærker, at støjgener for nedbankning af spuns - der vil pågå i mange år - vil give markante gener i københavnernes hverdag, weekend og nætter.

Lars Kjølner bemærker, at der nævnes flere steder i rapporten, at støjen i de nærliggende boligområder vil være høj og generende under ramningsarbejdet, og at støj udover ramning i perioder vil kunne påvirke beboernes nattesøvn. I betragtning af betydningen af ordentlig søvn for sundheden, så forekommer det utroligt, hvis dette kan accepteres.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at projektet er opdelt i en anlægsfase og en driftsfasen. Anlægsfasen omfatter bl.a. anlægget af adgangsvejen, modtageanlægget på Refshaleøen og Lynetteholms perimeter. Driftsfasen omfatter opfyldning af jord i perimeteren. Nedbringning af spuns vil være omfattet af anlægsperioden, som forventes afsluttet i 2025.

Endvidere er det vigtigt at holde sig for øje, at det ikke vil blive nedbragt spuns i aften- og natperioden.

Magnus Bang og Torhild Johannesen bemærker, at ejendommen Udsigten på Margretheholm ligger blot 500 meter fra, hvor spuns-



ning skal foregå til anlæg af en oplukkelige bro hen over Margretheholm Havn i en måned, blot 800 meter fra, hvor spunsning til etablering af adgangsvej og en arbejdskaj ud for B&W tørdok skal foregå i to måneder og 2 1/2 km fra, hvor spunsningen til etableringen af cellefangedæmning i Kronløbet ifølge planen skal foregå i ca. syv måneder. Det giver minimum 10 måneder med intens støj, hvilket er en forringelse af livskvaliteten i en lang periode. Dette er højst kritisabelt og bør undgås. Som minimum må denne støj begrænses til få timer om dagen, hvor vi eventuelt er hjemmefra på arbejde og skole og ikke foregå om aftenen og weekender.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at projektet er opdelt i en anlægsfase og en driftsfase. Anlægsfasen omfatter bl.a. anlægget af adgangsvejen, modtageanlægget på Refshaleøen og Lynetteholms perimeter. Driftsfasen omfatter opfyldning af jord i perimeteren. Nedbringning af spuns vil være omfattet af anlægsperioden, som forventes afsluttet i 2025. Gennemførelsen af et projekt som anlæggelsen af Lynetteholm kan desværre ikke gennemføres uden at medføre gener for andre.

Der vil ikke blive nedbragt spuns i aften- og natperioden, hvorfor det også vil foregå på tidspunkter, hvor mange – under normale omstændigheder – ikke er hjemme i hverdagene.

Christian Lund bemærker, at ud over de allerede illustrerede støjgener udtrykkes der bekymring for de kumulative effekter af støj fra andre anlægsprojekter i nærheden, som Østlig Ringvej og metrobyggeriet. Samlet set er det svært at forestille sig, at disse anlægsprojekter vil kunne holde sig inden for støjgrænserne.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at vedtagelsen af nærværende lov ikke omhandler anlæg af en Østlig Ringvej eller metrobyggeri. Ministeriet forudsætter, at i det omfang det måtte blive politisk besluttet, at man ønsker at gå videre med de føromtalt projekter, vil der blive foretaget en miljøkonsekvensvurdering af disse, som herunder også vil skulle analysere støjpåvirkninger, herunder eventuelle kumulative virkninger med Lynetteholm-projektet.

Den overordnede grundejerforening på Margretheholm bemærker, at det er vigtigt for beboerne på Margretheholmen, at støjende aktiviteter generelt planlægges så langt væk for vores fællesarealer som muligt, idet mange mennesker dagligt bruger de fredelige rekreative områder (fodboldbane, hundeluftning, badebro, græsplæne) og de mange lejligheder i byggeriet "udsigten" har vinduer ud mod dette areal.



Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet er enig i, at hensynet til naboerne så vidt muligt skal imødekommes, så gennemførelsen af projektet påvirker naboerne mindst muligt, og at det forudsættes, at Udviklingsselskabet By & Havn har fokus på det i tilrettelæggelsen af arbejdet.

3.7 Jorddeponi

Rådet for Bæredygtig Trafik og NOAH-Trafik bemærker bl.a., at det er uklart, hvor meget jord der er i ”overskud”, og derfor skal deponeres, hvis København f.eks. vælger mere miljøvenlige trafikale løsninger end den kraftige satsning på øget bilbrug, p-anlæg og metroudbygning. Som eksempel kan nævnes en reduktion af kommunens krav om bygning af p-pladser i kældre ved nybyggeri til privatbiler – herunder pendlere. Derved reduceres mængden af jord kraftigt. Ved at satse på letbaner på overfladen vil der stort set ikke komme såkaldt ”overskudsjord” fra kollektive trafik anlæg.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det følger af den bagvedliggende miljøkonsekvensvurdering, at det med udgangspunkt i erfaringstal fra 2012 til 2019 fra opfyldningen i Nordhavn, er forventningen, at den årlige produktion af overskudsjord, der skal placeres i Lynetteholm, i gennemsnit er 2,6 mio. tons om året. Der henvises til siden 13. Hvis mængderne af overskudsjord falder væsentligt eller helt udebliver, er det muligt at afgrænse de opfyldte arealer fra Lynetteholms ikke-opfyldte vandarealer ved anlæg af midlertidig stenbeskyttelse, som forhindrer sammenskrivning og udvaskning af de netop opfyldte arealer.

John Hessing Simonsen foreslår, at jorddeponeringen sker syd for København og indgår i stormflodssikringen fra Køge Bugt.

Kirsten V. Andersen bemærker, at jorden med fordel kan deponeres som små bjerge i nærheden af, hvor det graves op. Det bliver oplevelsessteder for de lokale i området.

Kaj Bruun Mortensen og Vibe Stenholt Andersson finder, at det er ikke tilstrækkeligt belyst, hvilken plan for jordopfyldning, der er mest klimavenlig. Det meste af opfyldningsjorden er deponeret ved Nordhavn, så jordopfyldning kan sejles til opfyldningspladsen på Refshaleøen.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at kapaciteten til modtagelse af lettere forurenede jord hos KMC Nordhavn forventes at



være opbrugt i slutningen af 2020. Herefter forventes jord midlertidigt at blive oplagret i Nordhavn frem til Lynetteholm er etableret og klar til at modtage jord fra ca. 2023. Københavns Kommunes KMC Nordhavn forventer, at der vil være behov for midlertidigt at oplagre ca. 2,7 mio. tons forurenede jord.

Denne jord planlægges at blive sejlet fra Nordhavn til Lynetteholm. Det vil ske, når opfyldningens fase 1 er etableret. Afviklingen af jorden forventes at tage i størrelsesordenen 1-3 år.

For så vidt angår jord i fremtiden, er der i forbindelse med udarbejdelsen af den bagvedliggende miljøkonsekvensvurdering foretaget en undersøgelse af transporten af jord via vandvejen. Hvis jorden sejles, kan omfanget af jordtransport med lastbil på Nordøstamager reduceres. Mængden af lastbiltrafik fra byggepladserne gennem byen som helhed til et evt. udskibningssted eller karteringsplads vil dog være uændret. Sejlads af jorden er forbundet med øgede anlægs- og driftsomkostninger samt en højere miljøbelastning, som følge af en ekstra håndtering af jorden med entreprenørmaskiner og pramsejladssammenlignet med lastbilkørsel. Der henvises til side 16.

Det er baggrunden for, at det er valgt fra at sejle jorden, hvis der ses bort fra den jord, som planlægges at blive sejlet fra lagret i Nordhavn.

3.8 Klimasikring

Bjarne Eilertsen bemærker, at stormflodsikring sker mest elegant med diger. Der laves en gennemsejling separat til lystbåde og én til erhvervsfartøjer. Portene kan lukkes, hvis vandet stiger, og vi fastholder den sikre adskillelse af fritids- og erhvervs trafik. Lynetteholmen forringer netop ubetinget adgangen til vandet og havnen. Det bemærkes videre at, By & Havn indrømmer, at det er derfor, man ikke valgte den mest nænsomme og oplagte løsning med diger og porte/sluser. Overskuds jord kan fint og langt mere miljøvenligt køres ud af storbyen til støjvolde langs motorveje, sjove skibakker og mange andre ting.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet kan bekræfte, at anlægget af Lynetteholm vil betyde, at Lynetteløbet lukkes, hvilket vil betyde, at Kronløbet vil skulle anvendes i stedet for. Om sikkerheden med den løsning henvises der til miljøkonsekvensrapporten for anlæg af Lynetteholm kapitel 26.



I forhold at benytte overskudsjorden andre steder, bemærkes det, at det følger af miljøkonsekvensrapportens s. 14, at:

”Undersøgelse af alternative lokaliteter til placering af overskudsjord tæt på København viser, at der ikke vil kunne tilvejebringes kendte alternativer i umiddelbar nærhed af København. Jorden vil derfor skulle køres til deponering væsentligt længere væk fra, hvor overskudsjorden produceres og/eller nyttiggøres i projekter, der på nuværende tidspunkt ikke er kendte.”

Rasmus Rise anmoder om, at der skal påkræves en udarbejdelse af et alternativt scenarie, hvor klimasikring tænkes ud af den store anlægsproces med bl.a. dumpning af jord i havet, og de mange dertilhørende gener. Klimasikringen bruges nemlig som grundlag for at løse en lang række problematikker i København bl.a. en lang række snævre økonomiske interesser, der ikke kommer den almene borger i Danmark til gavn.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at den valgte løsning netop er truffet, da det skal være med til at afhjælpe flere problematikker i København. Således står København i den situation, at det nuværende modtageanlæg for overskudsjord i Nordhavn snart er fyldt op. I stedet for at udpege et nyt sted, hvor jorden kan placeres, er der valgt en løsning, hvor overskudsjorden kan bruges til at anlægge Lynetteholm, som kan være med til at sikre København imod stormfloder fra nord.

Jakob Bülow Find, Kaj Bruun Mortensen og Vibe Stenholt Anderson påpeger, at det er ikke tilstrækkeligt belyst, hvordan man får mest klimasikring for pengene. Lynetteholmen skal klimasikre København. Der udtrykkes et ønske om at vide, om København kan få mere klimasikring for de samme anlægs-milliarder, hvis man (i stedet for at bygge en ø) byggede diger, på samme måde som arkitektfirmaet BIG har tegnet klimasikring af Lower Manhattan.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S i miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm i kapitel 5 om alternativer nævner alternativet til Lynetteholm. Her omtales det, at hvis Lynetteholm ikke etableres, skal der gennemføres en sikring af det nordlige København mellem Nordhavn og Refshaleøen på anden vis, f.eks. i form af et dige, der indgår som tiltag i Københavns Kommune stormflodsplan fra 2017. I rapporten Stormflodsplan 2017 for Københavns Kommune er anlægsudgifterne for diget angivet til ca. 0,8 mia. kr. I principaftalen mellem Regeringen og Københavns Kommune fra oktober 2018 om Lynetteholm indgår, at Lynetteholm økonomisk skal



etableres ud fra et "hvile i sig selv" princip, dvs. at anlægsudgifterne skal modsvares af indtægter fra jordmodtagelse. Anlægsudgifterne for Lynetteholm kan angives til ca. 2,5 mia. kr., som vil blive udlignet af indtægter fra modtagelse af ren og forurennet jord over en ca. 30 årig periode.

3.9 Sejladmæssige forhold

3.9.1 Generelt

Københavns Kajakklub bemærker bl.a., at de mener, at projektet bør genovervejes, og hvis byggeriet gennemføres, skal der som minimum laves en kanal fra Nyholm til Amager Strand, kanal ved Nordhavn, bølgedæmpende foranstaltninger og bedre afmærkning af sejlrenden for at tilgodese den massive fritidsbrug af havnen. Foranstaltningerne vil skabe mulighed for, at kajakklubben og andre sårbare brugere af havnen fortsat kan udnytte de unikke muligheder, som havnen og adgangen til Øresund tilbyder.

Danske Tursejlere og FLID bemærker bl.a., at anlægget af Lynetteholm med et slag vil gøre sejlads ud af Københavns Havn meget vanskelig og farlig for lyst- og sportssejlere. Ind- og udsejling af Københavns Havn begrænses til et smalt løb, hvor erhvervsskibe, krydstogtskibe, sejlbåde, kajakker, roere og motorbåde skal dele den sparsomme plads. Opretholdelse af et selvstændigt løb for fritidssejlere og anden ikke erhvervsmæssig sejlads er derfor afgørende for fortsat at have den optimale sikkerhed til søs.

Når al trafik skal gå gennem det nye Kronløb, estimeres det, at trafikken vil gå fra ca. 28.000 og op til ca. 40.000 både i alle størrelse, hvilket udgør en markant stigning i risikoniveauet for en ulykke. Det skal sammenholdes med, at simulationer for sejlbåde påpeger, at det kræver erfarne sejlere og en vis motorkraft for at sejle sikkert ind og ud af havnen.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Lynetteholm skal indgå som et væsentligt element i klimasikring af København og bidrage til at sikre mod stormflod og havspejlsstigning. Hvis Lynetteholm ikke etableres, skal der gennemføres en sikring af det nordlige København mellem Nordhavn og Refshaleøen på anden vis, f.eks. i form af et dige, der indgår som tiltag i Københavns Kommune stormflodsplan fra 2017.

På grund af Lynetteholms bidrag til stormflodssikringen af København, har By & Havn fravalgt at bevare Lynetteløbet. Om



baggrunden herfor følger det bl.a. på side 94 i miljøkonsekvensvurderingen, at "Det er et formål med etableringen af Lynetteholm, at den skal bidrage til klimasikring af København mod nord. Lynetteholm udgør således en prop i indløbet til Københavns Havn, og der hvor den ikke dækker, skal der etableres en dokport, der kan lukke ved fremtidige stormflodshændelser. Den valgte løsning er projekteret, så der på sigt kan etableres en dokport mellem Lynetteholm og Nordhavn i Kronløbet, som kan lukkes i forbindelse med stormflod. Hvis der er en ekstra åbning skal der etableres en ekstra dokport med en størrelse, der muliggør ud og indsejling af sejlskibe. Ud fra en såvel sikringsmæssig som økonomisk betragtning har By & Havn fravalgt at gå videre med en løsning, der kræver etablering af to docporte."

I forhold til sejladsikkerheden har By & Havn fokus på forholdene for lystsejlerne, og af samme årsag blev indsejlingen mellem Lynetteholm og Nordhavn udvidet i forhold til det, der oprindeligt var lagt op til, ligesom der etableres ventepladser øst og vest for indsejlingen og opsættes signalgivning, så lystfartøjer ikke kommer til at mødes med erhvervsfartøjer.

Dansk Sejlunion bemærker, at Lynetteløbet af sikkerhedsmæssige årsager i årtier har været den væsentligste adgangsvej for lystsejlere ind og ud af Københavns Havn. Af hensyn til sikkerheden er det bydende nødvendigt at fastholde Lynetteløbet som adgangsvej for fritidssejlere.

Området, der fyldes med jord, bliver af mange sejlere brugt som "Den blå Fælledpark". Derfor opleves etableringen som et meget voldsomt indgreb. Tusindvis af københavnske sejlere bruger området til søndagsudflugter, fisketure eller sommerudflugter. Det rummer desuden en populær kapsejladsbane for to af Dansk Sejlunions største sejlklubber. Kapsejladsbanen bruges også som stævnebane, hvor sejlere fra mange andre klubber deltager. Nedlæggelsen af kapsejladsbanen er ødelæggende for sejlsporten i hovedstadsområdet. Der er ikke mulighed for at flytte aktiviteten længere østover, fordi farvandet tættere mod Middelgrunden og vindmølleparken igennem årtier er blevet anvendt som losseplads, som gør området farligt at sejle i. I den forbindelse spørges der ind til, om det vil være muligt at oprense affaldsdepotet i Middelgrunden som kompensation til fritidssejlerne.

Afværgeforanstaltninger vedr. den rekreative besejling i Kronløbet mens erhvervs-skibe passerer, er slet ikke oplyst, selvom der er beskrevet en betydelig påvirkning. En spærretid for lystfartøjer rum-



mer en stor sikkerhedsmæssig risiko, særligt ved anløb. I den forbindelse spørges der ind til, hvor lystfartøjer skal opholde sig i ventetiden, hvor lang tid er ventetiden? Hvad anvises af konkrete afværgeforanstaltninger f.eks. ved kraftige nordlige eller sydøstlige vinde, som ofte er forekommende i sejlsæsonen? Kan der anvises sikre venteområder? Kan det oplyses, om søvejsreglerne tænkes sat ud af kraft?

Endelig bemærker Dansk Sejlunion, at der beskrives en kanal mellem Kalkbrænderiløbet og Orientbassinet som en mulig aflastning af Kronløbet for de helt små både. Usikkerheden om åbningstidspunktet bevirker, at der er stor sandsynlighed for, at småbådene skal sejle gennem Kronløbet med øvrige fritidsfartøjer og erhvervs- trafik i flere år, når byggeriet påbegyndes, hvilket vil medføre væsentlige farer.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at i miljøkonsekvensrapporten om anlæg af Lynetteholmen er det vurderet, at lukningen af Lynetteløbet ikke er en væsentlig påvirkning af sejladsforholdene. Der henvises til rapportens kapitel 26 om sejlads-mæssige forhold. Udgangspunktet for denne vurdering er en lang række undersøgelser og analyser, herunder en HAZID-workshop med repræsentanter for farvandets brugere, besejlingssimuleringer med store erhvervsskibe og sejlbåde, samt andre trafikundersøgelser og tællinger af trafikken inden for og uden for havnen.

Forholdene i Kronløbet er blevet tilpasset for at øge sikkerheden og trygheden. Derfor bliver spidsen på Levantkaj fjernet, og udformningen af Lynetteholms nordlige afgrænsning ændret, så Kronløbet bliver bredere end først planlagt og manøvre-mulighederne forbedret. Lynetteholms kajkanter er ligeledes på det smalleste stykke ændret til en stensætning frem for hårde spuns-kanter, for at minimere reflekterende bølger.

I overensstemmelse miljøkonsekvensrapporten og implementeringsredegørelsen skal Udviklingsselskabet By & Havn I/S gennemføre en række afværgeforanstaltninger, herunder etablere redningskæder og redningstiger langs Lynetteholms kant mod Kronløbet. Der skal ligeledes etableres ventepladser for lystfartøjer på begge sider af Kronløbet og det forventes, at der bliver etableret en lysregulering, der kan advare fritidssejlere og bløde brugere, når der skal passere store skibe som f.eks. Oslo-båden og krydstogtskibe fra Langelinie eller Oceankaj på Nordhavn.



Udviklingselskabet By & Havn I/S vil i dialog med Søfartsstyrelsen tilvejebringe sikkerhedsanalyser og sikre, at sejladsikkerheden i både anlægs- og driftsfasen foregår på betryggende vis, herunder også for små både. På møder med Dansk Sejlunion og Partnerskab for Sikker Havn er det aftalt, at der i forbindelse med det videre arbejde tilrettelægges en proces, hvor brugerne af havnen involveres. I den forbindelse vil dialog om forventet trafik, ventepositioner, sejlads i fremtidige kanaler i Nordhavn mv. også kunne indgå.

HOFOR bemærker bl.a., at omlægningen af skibstrafik har konsekvenser, ikke bare for skibe til Prøvestenen, men i høj grad også til Amagerværket, hvor der typisk anløber 3 til 10 skibe om ugen. HOFOR ejer Amagerværket, som forsyner København med el og varme. Anlægget er defineret som forsyningskritisk. Driften af værkets kedelanlæg er afhængige af stadig tilførsel af brændsel i form af flis og træpiller, som transporteres til værket med skibe, der lægger til i havnen på kraftværkshalvøens sydside. Det er derfor nødvendigt at anlægget af Lynetteholm tilrettelægges på en måde, så skibstransporten til værkets havneanlæg på kraftværkshalvøen kan foregå uhindret. Dette krav gælder under hele anlægsfasen og efterfølgende. Uden brændsel må anlæggene lukkes ned, hvorved fjernvarme- og kraftproduktion ophører, hvilket selvsagt er kritisk for København, men tillige for den samlede infrastruktur på el- og varmesiden.

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

Langs Kraftværkshalvøens nordlige side har HOFOR også kaj anlæg, som skal være uhindret tilgængelige under hele anlægsperioden. Denne kaj benyttes i mindre omfang, men er stadig nødvendig til anløb af skibe med af hjælpestoffer, restprodukter, flydende og gasformige brændsler, flydende CO₂ med mere.

Anlægsarbejder og selve Lynetteholm må ikke mindske dybden i indsejlingen til Amagerværket. Amagerværket modtager for tiden fortrinsvis skibe med en dybgang på ca. 11 meter, men skibe med større dybgang må forventes, idet oversøiske transportere med træflis sker i stadig større volumener. HOFOR bifalder derfor anlægs-



lovens fastlæggelse af en dybde på 12,6 meter i området, men anbefaler også, at muligheden for en dybgang på op til 15 meter undersøges nærmere.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at med etableringen af Lynetteholm, vil skibe til Prøvestenen skulle sejle øst om Middelgrunden. Ved Middelgrundens sydlige ende vil skibene skulle lave et skarpt drej for at komme fra Hollænderdybet ind i Kongedybet eller sejle ud i Hollænderdybet og sejle mod nord. På baggrund af manøversimuleringer, er disse sejladsforhold i miljøkonsekvensrapporten om anlæg af Lynetteholmen vurderet som acceptable. Der henvises til rapportens kapitel 26 om sejlads-mæssige forhold. By & Havn vil foretage uddybninger af den eksisterende sejlrende i området "Svælget" syd for Middelgrunden, så vanddybden bliver 12,5 meter. Uddybningen behandles i den supplerende miljøkonsekvensrapport vedr. vandplaner, havstrategi, sejlrende og kumulative effekter.

John Hessing Simonsen påpeger, at den planlagte vej hen over indsejlingen til Margretheholm Havn til lastbiler med jord til Lynetteholm er udformet som en dæmning med en oplukkelig bro til skibe med master og med en gennemsejlingshøjde på 4,5 meter, og samtidig er broen planlagt at være lukket på hverdage fra kl. 7-16. Dette vil hindre den normale fri sejlads til havnen og på sigt nedlægge havnen. John Hessing Simonsen foreslår, at den besejlingsmulighed til Københavns havn, der er i dag gennem Lynetteløbet, bør bevares som en sejlrende, der muliggør gennemsejling med fuld frihøjde, dvs. uden tværgående broer. Al trafik for Metro, biler, cykler og gående bør lægges i tunneler under Lynetteløbet, så det efter etableringen af Lynetteholmen stadig vil være muligt for fritidssejlere og andre vandsportsudøvere at sejle ind og ud af Københavns Havn på en sikker måde.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet fastholder forslaget, som medfører, at der anlægges en klapbro, hvilket ganske rigtigt vil medføre, at der ikke er fri ind- og udsejling for fartøjer, som ikke kan komme under frihøjden på 4,5 meter, men det er hensigten, at der vil være fri gennemsejling om aftenen og i weekenderne. Endvidere skal Udviklingssekretariatet By & Havn I/S gå i dialog med aktørerne i området med henblik på at afklare, om der kan etableres yderligere åbningstider for klapbroen, så der i yderligere omfang kan sejles ind og ud af Margretheholm Havn.



På grund af Lynetteholms bidrag til stormflodssikringen af København har By & Havn fravalgt at bevare Lynetteløbet. Om baggrunden herfor følger det bl.a. på side 94 i miljøkonsekvensvurderingen, at ”Det er et formål med etableringen af Lynetteholm, at den skal bidrage til klimasikring af København mod nord. Lynetteholm udgør således en prop i indløbet til Københavns Havn, og der hvor den ikke dækker, skal der etableres en dokport, der kan lukke ved fremtidige stormflodshændelser. Den valgte løsning er projekteret, så der på sigt kan etableres en dokport mellem Lynetteholm og Nordhavn i Kronløbet, som kan lukkes i forbindelse med stormflod. Hvis der er en ekstra åbning skal der etableres en ekstra dokport med en størrelse, der muliggør ud og indsejling af sejlskibe. Ud fra en såvel sikringsmæssig som økonomisk betragtning har By & Havn fravalgt at gå videre med en løsning, der kræver etablering af to docporte.”

Rikke Jespersen bemærker, at da al sejlads ind og ud af havnen skal foregå gennem Kronløbet – som ovenikøbet indsnævres – vil risikoen for ulykker øges betragteligt. Tre Kroner Fort, som udgør den maritime port til København, vil blive lukket inde for bestandigt.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det er en forudsætning i den bagvedliggende miljøkonsekvensrapport om anlæg af Lynetteholmen, at der foretages diverse afværgeforanstaltninger, som netop skal være med til at sikre, at sejladsen ind og ud af havnen fortsat kan være sikker. Der henvises til rapportens kapitel 26, afsnit 6, om afværgeforanstaltninger. Det omfatter bl.a., at der skal oprettes et system med spærretider for lystfartøjer, når større fartøjer sejler eller lægger til i Kronløbet af hensyn til lystfartøjernes sikkerhed, at ventende lystfartøjer har venteplass på begge sider af Kronløbet, og der skal placeres et ledelys, så ledelinjen er midt i Kronløbet.

Herudover vil små fartøjer uden mast, såsom mindre motorbåde, robåde, kanoer og kajaker, fra 2024 kunne benytte en kommende kanal mellem Kalkbrænderihavn og Orientbassinet.

Marie Vindal Larsen finder, at anlæggelsen af Lynetteholm vil betyde store forringelser for den rekreative sejlads for københavnere, og at Søfartsstyrelsen bør høres, hvad angår konsekvenser for skibsfarten af, at mere fritidssejlads vil søge ud i Hollænderdybet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S på baggrund af krav fra Søfartsstyrelsen er ved at



udarbejde sikkerhedsanalyser for sejladsen i Københavns Havn som følge af etableringen af Lynetteholm.

Julie Marie Falkentorp bemærker, at sundet er et rekreativt område for København, og den ny transportvej til lastbiler + placering af Lynetteholm i Kongedybet, nærmest vil umuliggøre at sejle ud fra Magretheholm Havn, kapsejladbaner nedlægges og sejlads ind og ud af København bliver snæver og farlig.

Ilse Jespersen bemærker, at sejladsforholdene for fritidssejlere bliver ødelagt, kapsejladbaner inddrages, uden mulighed for erstatning for det tabte. Ved lukningen af Lynetteløbet bliver indsejlingen til Københavns Havn til en farlig trafiksepareringszone som kun kan besejles af både med AIS, hvilket små lystbåde sædvanligvis ikke har installeret.

Lene Ludvigsen og Hans Larsen finder, at Lynetteholmen vil endegyldigt ødelægge det maritime liv i og omkring København.

Jesper Bonnesen finder, at den foreslåede plan giver en enorm forringelse af sejladsen til Københavns havn.

Sara Cardel Bonnesen finder, at den foreslåede plan giver en enorm forringelse af sejladsen til Københavns havn.

Simon Bak Sørensen bemærker, at forslaget om en dæmning tværs over indsejlingen ved Magretheholm Havn og en bro på 4,5 m midt på den opførte dæmningen medfører, at der ikke er fri adgang til Øresund. På baggrund af den foreliggende plan opfordres beslutningstagerne til at finde en anden løsning, så der er sikret fri og uhindret adgang til Øresund.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet ikke finder, at det er retvisende, når det bemærkes, at det nærmest umuliggøres at sejle ud fra Margretheholm Havn. Der anlægges en klapbro, hvilket ganske rigtigt vil medføre, at der ikke er fri ind- og udsejling for fartøjer, som ikke kan komme under frihøjden på 4,5 meter, men det er hensigten, at der vil være fri gennemsejling om aftenen og i weekenderne. Endvidere skal Udviklingsselskabet By & Havn I/S gå i dialog med relevante aktører i området med henblik på at afklare, om der kan etableres yderligere åbningstider for klapbroen, så der i yderligere omfang kan sejles ind og ud af Margretheholm Havn.

I forhold til bemærkningen om AIS har Udviklingsselskabet By & Havn I/S oplyst, at selskabet ikke er bekendt med, at det kun er



både med AIS, som kan besejle Kronløbet. Det vil således være muligt for alle typer af både at besejle Kronløbet i overensstemmelse med det til en hver tid gældende havnereglement.

Klaus Schlichter bemærker, at samtlige sejlere langs hele Øresundsområdet bliver berørt af påvirkninger af dette voldsomt store jorddepot. Det være sig ved en populær besejling af Københavns havn og de omkringliggende større sejlklubber såsom Margrethelms Havn, de ændrede fysiske besejlingsforhold samt de kommende forstærkede strømforhold der vil ske i de berørte sejlrender.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at anlægget af Lynetteholm utvivlsomt vil påvirke sejlerne. Det vil medføre en lukning af Lynetteløbet, som anvendes af ikke-kommercielle sejlere, som i stedet vil skulle anvende Kronløbet. Dog skal det bemærkes, at mindre lystfartøjer som kajaker, roere og joller efter planen vil kunne benytte en ny kanal gennem Nordhavn fra Orientbassinnet til Kalkbrænderihavnen, og på den måde komme til Øresund fra ca. 2024.

Ifølge miljøkonsekvensrapporten om anlæg af Lynetteholm er der kun mindre lokale ændringer i strømforholdene som følge af etableringen af Lynetteholm. Om strømforholdene henvises der til rapportens kapitel 10.

3.9.2 Margrethholm Havn

Danske Tursejlere og FLID bemærker, at forslaget om en klapbro i forbindelse med færdsel til Lynetteholm bør erstattes af en tunnel-løsning under Margrethholm Havn. Der vil i anlægsperioden være omfattende arbejdskørsel til stor gene for bl.a. Margrethholm Lystbådehavn, som er en af Danmarks største lystbådehavne og en vigtig gæstehavn for København. Desuden har Dansk Sørednings-selskab placeret en redningsbåd i lystbådehavnen.

Sejlklubben Lynetten bemærker bl.a., at de foreslår, at man anlægger en akvædukt i stedet for en oplukkelig bro i forbindelse med anlægget af adgangsvejen. En akvædukt vil sikre fri ind og udsejling, minimere støv og støj, tage del i klimasikring og vil kunne fungere som gennemtænkt og driftssikker løsning. Endvidere giver det et større tidsmæssigt råderum for jordtransport til Lynetteholm. Løsningen er udarbejdet af Sejlklubben Lynetten med hjælp af ingeniører med tilknytning til klubben. Ifølge By & Havn er det en teknisk mulighed, men der er uenighed om anlægssummen.



Ifølge sejlklubbens ingeniører er forslaget genberegnet, men anlægssummen for løsningen er væsentlig mindre (91 mio. kr.) end den anslås af By & Havn (350 mio. kr.). Ligeledes vil akvædukten, modsat en klapbro, sikre fri ind- og udsejling for Danmarks største foreningsdrevne sejlklub med 1.300 medlemmer.

Dansk Sejlunion foreslår, at broløsningen med den oplukkelige bro erstattes med en akvædukt. Det anføres i den forbindelse, at broløsningen ikke er en tilstrækkelig løsning for de mange både, der bliver spærret inde i Margretheholm Havn. Havnen er en af Danmarks største lystbådehavne. Bådene – både turister uden fast havneplads og både med fast havneplads – skal kunne komme ind og ud i dagtimerne på hverdage. En akvædukt efter hollandsk forbillede vil sikre dette. Såfremt broløsningen fastholdes, skal broen mindst åbne for passage af fritidsfartøjer to gange i timen i dagtimerne i sæsonen fra april til oktober.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at forslaget om anlæg af en akvædukt i stedet for en klapbro også blev fremlagt i forbindelse med den offentlige høring over miljøkonsekvensrapporten.

By & Havn vil som afværgeforanstaltning og i dialog med S/K Lynetten sikre supplerende åbningstider for klapbroen inden for modtageanlæggets almindelige arbejdstid.

Det har ikke indgået i Lynetteholm-projektet eller i miljøkonsekvensrapporten at undersøge alternative muligheder til en dæmning med klapbro i form af en tunnel eller akvædukt.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S har efterfølgende, på baggrund af høringssvar, fået udført en vurdering af konsekvenserne ved etablering af en akvædukt. På den baggrund er det Udviklingsselskabet By & Havn I/S' vurdering, at en akvædukt (eller tunnel) vil forsinke tidsplanen væsentligt, i op til 1-2 år, hvilket vil betyde, at der i en periode skal køre jordtransport på det eksisterende vejnet, eller at modtagelse af jord til Lynetteholm må udskydes. Forsinkelsen skyldes behov for yderligere tid til projektering, en supplerende miljøvurdering samt en længere anlægsproces.

Herudover vurderes en alternativ løsning som tunnel eller akvædukt at være forbundet med væsentlige meromkostninger på i størrelsesordenen 200 mio. kr. sammenlignet med projektets dæmning med klapbro. Lynetteholms økonomi er baseret på et "hvile-i-sig-selv" princip, og der er ikke indeholdt en buffer, som



vil kunne finansiere merudgifterne til en akvædukt- og rampeløsning.

Hans Kargaard og Jette Duckert bemærker, at der skal placeres en vej med klapbro over Margretheholms Havns udsejling, der skal benyttes til lastbiltransport med jord til Lynetteholm. Denne klapbro vil reelt lukke sejlerne inde i hverdagene mellem kl. 7.00-16.00, da der kun vil være fri sejlads i weekenderne og på hverdage i tidsrummet 16.00-07.00.

Socialdemokratiet i København, 3. kreds bemærker, at sejlermiljøet i Margretheholms Havn vil blive væsentligt påvirket af den ene af den nye aflastningsvejs to broer. De noterer sig tilkendegivelsen i kommunens hørings svar om, at der i den videre proces med brugerne af havnen skal findes en model for yderligere broåbning i forhold til det nuværende forslag om åbning fra kl. 16 til kl. 7. Der bør mindst være mulighed for at passere broen én gang i timen også i løbet af dagen, hvilket bør præciseres i lovforslaget.

Jakob Bülow Find, Kaj Bruun Mortensen og Vibe Stenholt Anderson bemærker, at de som fritidssejlere med bådeplads i S/K Lynetten, Margretheholm havn, er dybt bekymret for ødelæggelsen af et helt unikt havnemiljø i Danmarks største selvbyggede bådehavn. Her er et helt særligt havne- og kulturmiljø med 1232 medlemmer og aktiviteter for børn, juniorer, seniorer og familier.

Jakob og Charlotte Demant gør indsigelse mod at lukke havneløbet ind mod Margretheholm og Margretheholms Havn med en dæmning/klapbro. En sådan løsning vil de facto lukke et af Københavns centrale havnemiljøer.

Line Levenell bemærker, at det vil være utilgiveligt at lukke havnen og tilhørende havneliv inde med anlæggelsen af en klapbro, som kun åbnes på særlige tidspunkter af døgnet. Når vejret er dejligt, er det et fantastisk sprudlende liv i havneområdet med børn, der leger med vand og vanddyr, voksne, der sludrer og ligger og læser bøger, eller et hop i det skønne vand fra anlagte badebroer. Jeg foreslår anlæggelse af en vandtunnel i stedet, så trafikken kan føres under vandet til gavn for sejlere og beboere.

Søren Bjerregaard Kjær bemærker, at der er udsigt til etablering af en ny adgangsvej over prøvestenen. Der lægges op til, at vejen krydser indsejlingen til Margretheholms havn og, som jeg kan forstå, udstyres med en klapbro. Det gør indsejlingen til havnen urimelig kompliceret – og dermed en risiko for, at aktiviteten i havnen falder i en grad, der kan true havnens eksistens.



Christian Lund bemærker, at ift. trafikale forhold vil han gerne kommentere værdien af de rekreative områder omkring Margrethesholm Havn og det liv som havnen bidrager med. Havnen er et yndested for Københavnerne. Han håber inderligt, at man søger alternative løsninger til en klapbro, der er lukket i dagtimerne, f.eks. en tunnel under havnen (konkret forslag udarbejdet af havnen). At spærre sejlerne inde vil være ødelæggende for sejlerne i havnen samt beboere i området, der nyder livet i havnenmv. Det kan nemt ende med en havn uden både, hvis den nuværende plan med klapbro fastholdes.

Klaus Schlichter finder, at adgangsveje med klapbro foran Margrethesholms havn ikke kan opfattes som tilfredsstillende afværgeforanstaltninger, idet havnen i væsentlighed bliver lukket i dagtimerne, således at havnen ikke kan forventes at kunne opretholde sin status som en aktiv sejlkлуб for både børn og ældre.

Morten Andersen bemærker, at Margrethesholm Havn kan bevare sin frie adgang til havet ved, at lastbilerne kører under havnen i en tunnel frem for over havnen på en dæmning med klapbro. Fritidssejlerne sejler jo ikke kun i aftentimerne og i weekenden, og hvis København vil fortsætte med at kalde sig selv for en sejlerby, så bør det være nærliggende at lade Margrethesholm Havn operere uhindret i anlægsperioden.

Grete Ellemose Hansen foreslår, at der i paragraffen om anlæg af adgangsvej indsættes "akvædukt" i stedet for "oplukkelig bro".

Morten Andersen bemærker, at den nævnte adgangsvej i afsnit 3.1.1.2 over Margrethesholm Havn bør gå under havnen i en tunnel, så sejlerne i Margrethesholm Havn fortsat kan sejle uhindret på alle tidspunkter af dagen, ligesom beboerne på Margrethesholm kan bevare deres havudsigt.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at det følger af miljøkonsekvensrapportens s. 584-585, at:

"En oplukkelig bro ventes at få en gennemsejlingsbredde på 12 m og en frihøjde på 4,2 m. Modtageanlægget på Lynetteholm forventes at have åbningstider som KMC Nordhavn, dvs. mandag til fredag fra 7:00 - 16:00. Med ca. 350 lastbiler dagligt til og fra modtageanlægget kræves det, at vejen er tilgængelig inden for modtageanlæggets åbningstid. I praksis betyder dette, at broen vil være lukket i tidsrummet 7:00 - 16:00. Den resterende tid på hverdage, samt døgnet rundt lørdage og søndage, er broen åben



for sejlads. Dog kan broen lukkes ved særlige behov for jordmodtagelse på modtageanlægget uden for anlæggets normale åbningstid /319/.

Det vil fortsat være muligt at sejle til og fra lystbådehavnen Margretheholm Havn, men begrænset til sen eftermiddag, aften og nat i hverdage og ellers i weekenderne. Det vurderes således, at en begrænset åbning af den oplukkelige bro vil være en væsentlig påvirkning af sejlads til havnen. By & Havn vil indgå i dialog med brugere af Margretheholm Havn med henblik på at forhandle supplerende åbningstider.”

Transportministeriet bemærker for en ordens skyld, at citatet oven for omtaler en frihøjde på 4,2 meter. Frihøjden bliver dog 4,5 meter.

3.10 Påvirkninger for lokalområdet

Familien Selvig og Henrik Christensen bemærker, at jorddepotet har åben for modtagelse i hverdage kl. 07-16. Dette dækker over det tidsrum, hvor alle børn skal til og fra skole, daginstitutioner og fritidsaktiviteter.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at lovforslaget omfatter anlæg af en adgangsvej fra Prøvestenen via Kraftværkshalvøen til Refshaleøen, og som forventes at åbne i januar 2023. Vejen anlægges for at sikre, at jordtransporterne til modtageanlægget kører via den nye adgangsvej, og dermed ikke skal køre til Refshaleøen via Refshalevej.

Jakob og Charlotte Demant ønsker, at der tages hensyn til, at der bor og lever borgere i området, som vil få ødelagt nærområdet i en fuldstændig uoverskuelig årrække – med de sundhedsmæssige konsekvenser, det vil have i form af eksempelvis kortere levetid som følge af et helt liv præget af luft- og støjforurening.

Mathias Hansen bemærker, at det er håbet, at man vil gøre alt, hvad der kan gøres for, at Lynetteholmen kommer til at få en så lille negativ påvirkning på lokalområdet som overhovedet muligt. Det er ikke fair, hvis dem, der bor tæt på projektet, skal opleve et enormt tab af den glæde, der opnås ved at benytte de få rekreative områder.

Susanne Ulrik, Haveforeningen Strandhøj bemærker, at der er mange argumenter mod selve projektet: bl.a. støj og forurening i



området, hvilket vil forringe områdets kvalitet dramatisk både for kolonihaveejere og naturen som helhed

Lisbeth Garly Andersen bemærker, at Margretheholm-området med i omegnen af 2.500-3.000 beboere bliver en trafikflaskehals og nærmeste nabo til byggepladsen/arbejdsarealet, der etableres i forbindelse med projektet. Det vil medføre både støjgener og trafikgener, som til dels erkendes, men ikke synes at være taget særligt grundigt højde for i den foreliggende VVM-undersøgelse.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at der etableres en ny adgangsvej fra Prøvestenen via Kraftværkshalvøen til Refshaleøen, som efter planen kan anvendes fra januar 2023. Herefter vil kørsel til Lynetteholm ske ad denne, og dermed ikke køre via Refshalevej.

I forhold til spørgsmålet om støj bemærkes det, at projektet er opdelt i en anlægsfase og en driftsfase. Anlægsfasen omfatter bl.a. anlægget af adgangsvejen, modtageanlægget på Refshaleøen og Lynetteholms perimeter. Driftsfasen omfatter opfyldning af jord i perimeteren.

Transportministeriet bemærker helt overordnet, at det er uundgåeligt, at projektet ikke vil medføre støj. I miljøkonsekvensrapporten s. 21-22 fremgår dette: "Støjgrænserne er angivet i Bygge- og anlægsforskrift i København. Støjberegninger har vist at grænseværdien på 70 dB(A) for støj fra anlægsarbejder inden for normal arbejdstid kan overholdes. Støjkortene viser en overskridelse af grænseværdien på 40 dB(A) uden for normal arbejdstid ved de nærmeste naboer.

[...]

I driftsfasen vil der være støj fra aktiviteter på modtagepladsen og i opfyldningsområdet. Beregninger viser, at grænseværdien i dagperioden på 55 dB(A) vil være overskredet ved den yderste del af Levantkaj. For at overholde grænseværdierne kan der være behov for at etablere en støjvold langs vandet i den nordvestlige del af Lynetteholm for at skærme for støj fra indbygning af jord. Det kan også være en mulighed at reducere den tid hvor der tilkøres og indbygges jord fra eksempel 8 timer til 4 timer for at reducere støjpåvirkningen af den yderste del af Levantkaj.

Støjberegningerne bygger på konservative forudsætninger og de beregnede støjbelastninger beskriver derfor en worst case situa-



tion. Støjbelastningen bør, inden modtage- og nyttiggørelsesanlæg tages i brug, bestemmes ved beregninger med mere konkrete oplysninger om materiel og driftstider, eventuelt suppleret med støjmålinger. Der bør ligeledes ansøges om lempelse af støjgrænsen for rekreative områder fra 40 dB til 50 dB.

Der vil i driftsfasen opstå trafikstøj fra jordtransporter. Ved en fremskrivning af trafikmængder til år 2035 og en opgørelse af trafikmængden der knyttes til jordtransport, er det beregnet at påvirkningen fra projektet kan bidrage med omkring 2 dB på flere vejstrækninger: Prøvestensbroen, Refshalevej, Uplandsgade, Vermlandsgade Vest og Ved Stadsgraven. Med etablering af ny adgangsvej, vil påvirkningen på flere veje være omkring 1-2 dB, som er netop hørbar til meget lille ændring af trafikstøj. Den øgede transport af jord med lastbiler er vurderet ikke at give anledning til en øget påvirkning af vibration ved naboer til de enkelte veje.”

Søren Bjerregaard Kjær finder, at anlægges arbejdsarealet på det, der kaldes Kraftværkshalvøen, som der lægges op til i miljøkonsekvensrapporten, vil det presse et af de få grønne rekreative områder i lokalområdet. Her er der fodboldbaner, trampoliner, en lille privat havn, stier, høj grad af bevoksning med træer og buske mv.

Familien Selvig og Henrik Christensen anfører, at der i udkast til anlægsloven, afsnit 7.4.1, står der, at der vil være visuel påvirkning og øget belysning, som kan virke generende. Det bekymrer imidlertid, da 430 lejligheder i ejendommen Udsigten har et eller to soveværelser mod Øst, altså mod arbejdspladsen. Derfor forventes det, at det omtalte skærmende beplantningsbælte udvides betragteligt. Da det i dag, på ingen måde er tykt nok til at skærme.

Kåre Stokholm Poulsgaard og Sine Frejstrup finder, at de omfattende naboretlige gener for beboere omkring anlægget bør tænkes ind, og erstatninger i videst muligt omfang udmåles på forhånd og aftales med de berørte. Ikke blot for egentlig afståelse (ekspropriation) men også for gener.

Lars Kjølner bemærker, at et 40-50 årigt projekt som Lynetteholmen ud over en direkte påvirkning af livskvaliteten blandt beboerne i nærområdet også forventes at forringe værdien af deres boliger betragteligt. Et så gennemgribende projekt som Lynetteholmen kan ikke siges at være en del af den forventede samfundsmæssige udvikling, og da der er gener, som synes at være betragteligt over en naboretlig tålegrænse, er det rimeligt, at borgerne i nærområdet får en økonomisk kompensation. En væsentlig værdiforringelse af



boliger uden kompensation er i praksis en stavnsbindelse. Dette bør være en del af en anlægslov og er også muligt ifølge anlægslovens § 9, stk. 1. I modsat fald vil man sandsynligvis se en bølge af sagsanlæg.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at det er den klare forventning, at projektet kan gennemføres uden at medføre gener, som går ud over den naboretlige tålegrænse. Lovforslaget ændrer ikke ved, at det i sidste ende er op til domstolene at vurdere, om den naboretlige tålegrænse er overskredet.

I forhold til henvisningen til § 9, skal ministeriet hertil bemærke, at den skal ses i sammenhæng med forslaget til § 8, hvoraf det følger, at transportministeren kan fastsætte regler om forurening og gener fra projektet nævnt i § 1. I medfør af § 9 kan transportministeren fastsætte regler om kompensation til beboere for gener og ulemper forbundet med gennemførelsen af projektet, hvis transportministeren beslutter at regulere gener eller forurening ved udstedelse af regler i medfør af lovforslagets § 8.

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

3.11 Jord

Rådet for Bæredygtig Trafik undrer sig over, at der ikke er anført en vurdering af tilgængelige jordressourcer, baseret på forespørgsler hos de kommuner, hvorfra jorden forventes af komme. I samarbejde med NOAH-trafik har Rådet for Bæredygtig Trafik udarbejdet en række spørgsmål til en række relevante kommuner på Sjælland vedrørende transporterede mængder jord og priser for aflevering af jord til Københavns Kommune og By & Havn, både for perioden frem til i dag og forventede jordmængder i den kommende tid. Flere kommuner har besvaret spørgsmålet. Et gennemgående træk er, at kommunerne har meget lidt styr på statistikken for jordtransporter fra kommunerne. Men mere væsentligt er at påpege, at flere kommuner forventer en reduceret fremtidig udgravning set på baggrund af et par ekstraordinære årtier med udstrakt udgravnings- og byggeaktivitet.



Transportministeriet skal hertil bemærke, at til spørgsmålet om mængden af jord følger det af s. 13-14 i miljøkonsekvensrapporten for anlæg af Lynetteholm: ”Med udgangspunkt i erfaringstal fra 2012 til 2019 fra opfyldningen i Nordhavn, er det forventningen at den årlige produktion af overskudsjord, der skal placeres i Lynetteholm i gennemsnit er 2,6 mio. tons om året.”.

Skulle det vise sig, at forudsætninger ikke holder følger det af side 46 i samme miljøkonsekvensrapport: ”Hvis mængderne af overskudsjord falder væsentligt eller helt udebliver, er det muligt at afgrænse de opfyldte arealer fra Lynetteholms ikke-opfyldte vandarealer ved anlæg af midlertidig stenbeskyttelse, som forhindrer sammenskrivning og udvaskning af de netop opfyldte arealer.”.

3.12 Ledninger

HOFOR bemærker, at det fremgår af miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm, at det udgør en projektforsudsætning, at U4-spildevandsledningen forlænges forbi perimeterkonstruktionen til en placering for udløbet, som anført i rapportens figur 28-5. Det følger af VVM-direktivet, at miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en beskrivelse af blandt andet hele projektets fysiske karakteristika, en beskrivelse af de væsentligste alternativer, der har været undersøgt, samt direkte og indirekte virkninger på materielle goder. Miljøkonsekvensrapporten indeholder imidlertid ikke en nærmere projektbeskrivelse af anlægsfasen forbundet med at forlænge U4-spildevandsledningen, ligesom det ikke fremgår, hvilke alternativer der har været undersøgt i forhold til at forlænge ledningsanlægget, eller hvordan afvejningen mellem den samfundsmæssige interesse, der er knyttet til projektet for Lynetteholm, har været foretaget i forhold til den samfundsmæssige interesse knyttet til funktionen for U4-spildevandsledningen.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det i miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm er vurderet, at selve omlægningen af U4-ledningen udgør et selvstændigt projekt, hvis detaljer ikke er kendte. Det er vurderingen, at miljøpåvirkninger som følge af gravearbejder og lignende, er omfattet af de miljøvurderinger, der er lavet for etablering af Lynetteholm. Projektaktiviteter ved omlægning af ledningen, der rækker ud over Lynetteholm området, eller som er væsentligt tidsmæssigt forskudt i forhold til anlæggelsen af Lynetteholm vil skulle gennemgå en selvstændig undersøgelse af miljøpåvirkninger.