



NOTAT

10. januar 2022
2021-3821

Opfølgning på besvarelse af TRU B 25 spørgsmål 1

Nedenfor er en gennemgang af de enkelte temaer, som STOP Lynetteholm har inddelt sit dokument i.

Tema 1 – Klimabelastning i forbindelse med projektet på Lynetteholm

STOP Lynetteholm anfører bl.a., at

”Den samlede klimabelastning for Danmark er beregnet til 61 millioner tons om året. Som følge af den bredt vedtagne Klimalov, skal udledningen i 2030 være reduceret til 23 mio. tons om året. Men det samlede Lynetteholm-projekt kommer til at medføre en voldsom ekstra CO₂ udledning. Selve anlægningen af øen kommer til at udlede 350.000 tons CO₂ – dertil kommer så de tilhørende projekter: havnetunnelen, flytning af rensningsanlægget, etablering af infrastruktur (veje, metro, mm.).”

By & Havn bemærker hertil:

Lynetteholm er et stort anlægsprojekt, der til byggeri af ca. 7 km dæmninger, et modtageanlæg og en adgangsvej involverer drift af større entreprenørmateriel, lastbiler og skibe. I MKR for Lynetteholm er det beregnet, at selve anlægsarbejdet on-site vil medføre direkte CO₂-emissioner i størrelsesordenen 35.000 ton, hvilket udgør ca. 0,1 pct. af den nationale udledning i 2018. Dertil kan lægges yderligere indirekte emissioner som følge af produktion og transport af byggematerialer og sten på i alt 40.720 tons CO₂.

Ca. 113.292 tons CO₂ kommer fra håndtering af jorden på nyttiggørelsesanlægget i driftsfasen med gravemaskiner og dumpere og ca. 54.250 tons CO₂ kommer fra kørsel med overskudsjord til Lynetteholm. By & Havn har forpligtet sig til at anvende BAT (Best Available Technologies), hvorfor der er en forventning om, at den samlede udledning sænkes fremadrettet, bl.a. som følge af overgang til eldrevet transport.



Dvs. i alt ca. 70 pct. af udledningen kommer fra driften af Lynetteholm i en ca. 30 årig periode med modtagelse af overskudsjord fra byggepladser i København og omegn. Håndtering af overskudsjorden og jordtransporten vil under alle omstændigheder skulle foregå, da overskudsjorden skal placeres et sted. Da Lynetteholm ligger centralt i forhold til produktionen af overskudsjord, er det sandsynligt, at CO₂-udledningen vil være større, hvis jorden skal køres andre steder hen.

Den samlede udledning af CO₂ fra Lynetteholm i anlægs- og driftsfasen er jfr. ovenstående tal opgjort til 242.920 tons CO₂, eller ca. 250.000 tons CO₂ i afrundede tal. Vurderingen af CO₂-udledning er foretaget i MKR for Lynetteholm samt tilhørende baggrundsrapport om luft og klima, begge dateret november 2020.

350.000 tons CO₂ er således ikke en korrekt angivelse for den totale udledning, og fremgår ved en fejl i MKR for Lynetteholm i rapportens sammenfatninger. Det er selvfølgelig beklageligt og burde have været rettet.

Tema 2 – Manglende VVM-undersøgelser for hele projektet

I. STOP Lynetteholm anfører, at såfremt projektet Lynetteholm realiseres (i sin fulde helhed) så vil det bl.a. indeholde disse delelementer. Kun punkt 1 og 2 er VVM-vurderet:

1. Diverse landanlæg etableres, og selve anlægget af øens perimenter med spunsvægge påbegyndes.
2. Opfyldning af Kongedybet med delvist forurenede jord.
3. Opgravning af 2,5 millioner m³ giftigt slam, som skal "klappes" Køge Bugt.
4. Opgravning af et tilsvarende antal m³ sand fra Kriegers Falk nord for Køge Bugt.
5. Havnetunnel og metroforbindelse til Lynetteholm, og forventelig forlængelse af tunnel ned langs Amager Strand til Øresundsmotorvejen ("Østlig Ringvej").
6. Etablering af 35.000 boliger og 35.000 arbejdspladser.
7. Rensningsanlægget Lynetten forventes flyttet eller overdækket.

By & Havn bemærker hertil:

Det er ikke korrekt. Ud over anlæg af halvøen (1) og jordopfyldet (2) er opgravning af 2,5 millioner m³ havbundsmateriale(gytje) og



klapningen af dette (3) blevet miljøvurderet og udgør miljøkonsekvensrapporter, der ligger til grund for anlægsloven. Indvinding af marint sand fra Kriegers Flak (4) er blevet miljøvurderet i en miljøkonsekvensrapport, der indgår som bilag til ansøgning, som Miljøstyrelsen har sendt i høring i perioden 20. september til 20. oktober 2021.

Herudover bemærker Transportministeriet, for så vidt angår punkter 5-7, at disse hverken var eller er en forudsætning for anlægget af halvøen Lynetteholm. Lov om anlæg af Lynetteholm omhandler dermed ikke disse punkter.

Der er netop foretaget miljøvurderinger af det konkrete projekt det er at anlægge Lynetteholm, som skal være et jorddepot til den overskudsjord, som der skabes i København og omegn, og som vil indgå i sikringen af København mod stormflod fra nord.

Det er korrekt, at de udførte miljøvurderinger ikke omfatter en Østlig Ringvej, metroforbindelse eller byudvikling. Det skyldes, at disse projekter ikke er nødvendige elementer for projektet om anlæg af Lynetteholm, og at disse projekter hverken er eksisterende eller godkendte.

I øvrigt bemærkes det, at Udvalget for Andragender d. 21. september 2021 orienterede sine medlemmer om EU-Kommissionens udtalelse på baggrund af udvalgets behandling af to klager over Lynetteholm.

Af EU-Kommissionens udtalelse fremgår det, at EU-Kommissionen ikke kan identificere, at der skulle være sket en overtrædelse af VVM-direktivet på baggrund af de oplysninger, som klager har givet i forbindelse med sin klage. I den forbindelse bemærker EU-Kommissionen bl.a., at VVM-direktivet ikke indeholder et krav om, at en miljøvurdering skal indeholde en samlet vurdering af fremtidige projekter, som endnu ikke er nærmere defineret.

II. Der henvises til en artikel fra Politiken dateret d. 24. november 2021 omhandlende den grønbrogede tudse. STOP Lynetteholm har indsat følgende citat:

”Den truede og beskyttede padde grønbroget tudse lever og yngler lige i det område, hvor København Kommune og et flertal i Folketinget vil bygge en kunstig halvø med plads til 35.000 indbyggere. Det viser et nyt notat, som konsulentfirmaet Amphi Consult har lavet for Danmarks Naturfredningsforenings afdeling i København. Den grønbrogede tudse er gået meget stærkt tilbage de seneste år,



og flere steder er den helt forsvundet. På Fyn og på Sjælland findes den nu kun ganske få steder. Og en af de steder er altså det nordlige Amager. Den nye rapport konklusion er, at den truede padde lever i de områder, som vil blive berørt af byggeriet, og den risikerer derfor at blive påvirket negativt af byggeriet. Arten er beskyttet af EU-lovgivning og må derfor ikke fanges eller trues, og man må ikke ødelægge dens levesteder. Tudsen er også kategoriseret som "truet" på den danske rødliste".

Svar:

Der kan henvises til transportministerens besvarelse af TRU alm. del spørgsmål 86-90.

Tema 3 – Manglende demokrati og fratagelse af klageretten

STOP Lynetteholm anfører bl.a., at transportministeren ikke skal have tilsynet (jf. § 5 i Lov om anlæg af Lynetteholm), så det bliver i praksis By&Havn, som skal føre tilsyn med sig selv. Og den almindelig klageadgang er ophævet for syv love (jf. § 6 i samme lov). Begge dele følger af de to bekendtgørelser som Transportministeren den 12. oktober 2021.

Svar:

Det er ikke korrekt, når STOP Lynetteholm skriver, at By & Havn skal føre tilsyn med sig selv.

I medfør af anlægslovens § 20, stk. 2, og § 21 er der udstedt bekendtgørelse nr. 1974 af 26. oktober 2021 om tilsynet med gennemførelsen af Lynetteholm.

Det følger af bekendtgørelsens § 1, at bekendtgørelsen finder anvendelse i det omfang, at regler er fraveget i medfør af § 5 i lov om anlæg af Lynetteholm.

Kompetencen til at føre tilsynet er fordelt mellem Trafikstyrelsen, Miljøstyrelsen, Kystdirektoratet, Slots- og Kulturstyrelsen og Københavns Kommune, jf. bekendtgørelsens § 2.

Vedrørende klageadgangen følger det af anlægslovens § 6, at transportministeren for en begrænset periode kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsens, regionens eller en statslig myndigheds afgørelser om gennemførelse af projektet 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, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

I forbindelse med udvalgets behandling af anlægsloven blev transportministeren stillet et spørgsmål, hvor ministeren blev anmodet om at redegøre for, hvad der ligger til grund for, at man med lovforslaget vil afskære klageadgange i anlægsfasen. I den forbindelse kan der henvises til ministerens besvarelse af spørgsmål nr. 22 til loven, hvor ministeren svarede følgende:

”Først og fremmest er det ikke ualmindeligt, at administrative klageadgange fraviges i anlægslove til store anlægsprojekter. For tidligere eksempler kan jeg bl.a. henvide 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.

Baggrunden for at afskære administrative klageadgange er at sikre projektets fremdrift, da en klage med opsættende virkning i forhold til de store anlægsprojekters komplekse tidsplaner indebærer for høj risiko for såvel forsinkelser som fordyrelser. Hertil kommer den mere principielle betragtning, at væsentlige spørgsmål vedrørende projekter, der er vedtaget ved lov i Folketinget, bør behandles ved domstolene og ikke ved et administrativt klageorgan.

Afskæringen af administrativ klageadgang ændrer således ikke ved, at der fortsat er mulighed for at gå til domstolene.

I forhold til Lynetteholm skal jeg særligt bemærke, at administrative klageadgange alene vil blive afskåret i anlægsfasen, dvs. den fase, hvor selve perimeteren m.v. anlægges i omkring 3½ år. I den efterfølgende driftsfase, hvor perimeteren fyldes op med overskudsjord i omkring 30 år, vil klageadgange være genindført. Der henvises til lovforslagets § 6 og bemærkninger hertil.”

Med hjemmel i anlægslovens § 6 er udstedt bekendtgørelse nr. 1927 af 12. oktober 2021 om afskæring af klageadgange i forbindelse med anlæg af Lynetteholm. Det følger af bekendtgørelsens § 1, at bekendtgørelsen finder anvendelse i forbindelse med anlægsfasen af Lynetteholm, jf. § 1 i lov om anlæg af Lynetteholm.

I overensstemmelse med almindelig praksis blev et udkast til bekendtgørelse sendt i høring. På baggrund af høringen blev der udarbejdet et høringsnotat.



Vedlagt er en kopi af høringsnotatet.

Tema 4 – Påvirkningen af livet i Øresund

I. Det anføres:

”Desuden vil en opfyldning af Kongedybet – som er et af de to dybeste steder i Øresund - rykke ved saltbalancen i Øresund og derved Østersøen. Øresund er mindst lige så vigtig for salttilførslen, som Store Bælt og Lille Bælt tilsammen.”

Svar:

Der kan i den forbindelse bl.a. henvises til transportministerens besvarelse af spørgsmål nr. 12 stillet i forbindelse med behandlingen af anlægsloven for Lynetteholm:

”Jeg har til brug for besvarelsen indhentet et bidrag fra By & Havn, som jeg kan henholde mig til:

”Flere høringssvar har påpeget, at etablering af Lynetteholm ikke må påvirke vandgennemstrømningen og saltbalancen i Øresund. By & Havn har i den sammenfattende redegørelse forholdt sig til disse høringssvar.

I Østersøen tilstrømmer der ferskvand fra de omkringliggende landes floder, og tilførslen med saltvand fra bl.a. Øresund har derfor betydning for saltbalancen og den marine vegetation og fauna i Østersøen.

Det er DHI's vurdering, at Lynetteholms påvirkning på gennemstrømningen af Øresund på kort sigt ikke vurderes at have nogen mærkbar effekt for havmiljøet, da den ligger inden for den almindelige variation over årene. På længere sigt vil der heller ikke være en mærkbar påvirkning af havmiljøet.

Dette kan perspektiveres af de forventede havspejlsstigninger. I miljøkonsekvensrapporten angives, at vandgennemstrømningen af Øresund blokeres med 0,23-0,25 pct, hvilket vil blive udlignet med en havvandsstigning på 1,6 cm. For transporten af salt er blokeringen 0,21-0,23%, hvilket udlignes ved en havvandstigning på 2 cm. De angivne estimer er udelukkende baseret på strømningen i Øresund. Tages der udgangspunkt i det nuværende estimat for havspejlsstigninger korrigeret for effekt af landhævning, vil effekten på vandgennemstrømningen udlignes efter 10 år og salttransporten efter 13 år ved en betragtning alene for Øresund.



De klimarelaterede havspejlsstigninger vil også påvirke strømmingen i Storebælt og Lillebælt. Storebælt er af større betydning for udveksling af vand, salt og ilt mellem Kattegat og Østersøen end Øresund. Betragter man alle tre danske bæltet under et (Lillebælt, Storebælt og Øresund), vil man finde at blokerings-effekten på udvekslingen med Østersøen reelt set vil blive udlignet ved en mindre havspejlsstigning end de ovenfor angivne. En udligning af effekten må derfor forventes opnået hurtigere og formentlig efter blot 5-6 år.

De angivne estimater er med til at tydeliggøre, at effekten af Lynetteholm er lille, set i forhold til de klimarelaterede effekter som indtræder de kommende år. Uddybning af sejlrenden syd for Middelfrunden, "Svælget", vil desuden have en lille kompenserende effekt for den reducerede gennemstrømning som følge af Lynetteholm.

Det er alt i alt vurderingen, at Lynetteholms påvirkning af vand- og saltgennemstrømningen i Øresund, ikke forringer overfladevand-områderne Nordlige Øresund, Køge Bugt og Østersøen 12 sm, da der ikke er en betydende påvirkning af hverken den økologiske eller kemiske tilstand."

Jeg kan tilføje, at emnet blev grundigt belyst ved den tekniske gennemgang den 25. maj 2021 af repræsentanter for DHI."

By & Havn har oplyst, at svaret baserer sig på side 19 af 96 i sammenfattende redegørelse fra Trafikstyrelsen.

II. Det anføres, at støjen om følge af spunsning og anlægget af Lynetteholm med jorddeponiet vil være "meget problematisk" og "medføre yderligere tilbagegang for torsken".

By & Havn bemærker:

Det skal indledningsvist gentages, at der ikke skal deponeres "delvist giftig jord" i Kongedybet. Lynetteholm etableres med en perimeter, inden for hvilken der kan opfyldes med ren og ikke-rensningsegnet forurenede jord, ligesom det er tilfældet med Nordhavns opfyldningen. Det er miljøvurderet, at Lynetteholms opfyldning med jord i Københavns Havn og det deraf udledte overskudsvand til Københavns Havn og Øresund kun har en lille eller ubetydelig påvirkning af vandkvaliteten.

Der henvises endvidere f.s.v.a torsken til svar på spm. nr. 131 i forbindelse med behandlingen af L220:



”Lynetteholm-projektets eventuelle påvirkning af torsken er vurderet i både Miljøkonsekvensrapporten og i Temarapport for klappning og ændringer af sejlrenden ifm. etablering af Lynetteholm.

Ift. Lynetteholm-projektets påvirkning af fisk, og herunder torsk, i forbindelse med anlæg og drift af Lynetteholm er vurderet i Miljøkonsekvensrapport for Lynetteholm, kapitel 18. Her konkluderes det, at miljøpåvirkningen er ubetydelig.

Miljøpåvirkningen af fisk, og herunder torsk, fra klappning af havbundsmateriale i Køge Bugt, er vurderet i Temarapport for klappning og ændringer af sejlrenden ifm. etablering af Lynetteholm, kapitel 8. Heri konkluderes det, at miljøpåvirkningen af torsk i forbindelse med klappning i Køge Bugt er lille.”

Der er i den Sammenfattende redegørelse, afsnit.3.10.2 om bilag IV-arter, side 33 svaret følgende om påvirkningen af marsvin:

”Som beskrevet i baggrundsrapport for Marine pattedyr afsnit 3.4 forventes varigheden af støjende aktiviteter (spunsning) at være halvandet år.

Støjpåvirkningen af marine pattedyr vurderes at være størst ved etablering af den nordlige perimenter og den interne væg, der etableres mellem fase 1 og fase 2. I alt forventes der at skulle ske spunsning i halvandet år. Der etableres en midlertidig sand/raldæmning langs den nordlige del af den østlige perimenter inden den nordlige perimenter etableres. Denne raldæmning vurderes at skærme støjen fra den nordlige perimenter. Der er således tale om en midlertidig og kort påvirkning.”

Som beskrevet i baggrundsrapporten er varigheden af spunsarbejder halvandet år og området er vurderet at ikke have nogen særlig betydning som yngle- eller raste-område eller for sæler og marsvin generelt. Der er kun sporadiske observationer af sæler og der ikke tale om et kerneområde for marsvin.”

I miljøkonsekvensrapporten er påvirkningen af marsvin fra anlæg af Lynetteholm, herunder spunsning, vurderet som ubetydelig.

Tema 5 – Forurenet slam til Køge Bugt?

I. STOP Lynetteholm anvender i teksten begreber som ”forurenet bundslam”. Det problematiseres, at der skal klappes materiale øst for Køge Bugt, herunder angives, at materialet skulle kunne ende på strandene.



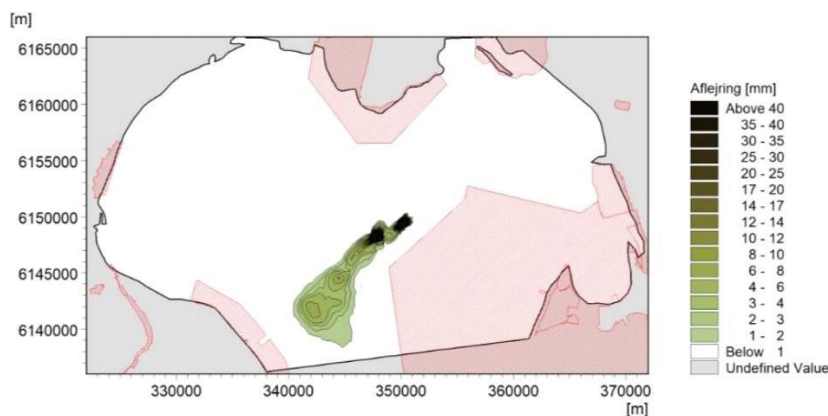
By & Havn bemærker:

Det er ikke korrekt. Klappladserne er placeret ca. 25 km øst for Køge og spild af havbundsmateriale fra klappingen vil følge hovedstrømmen der går nord-syd i den dybe del af Østersøen/sydlige del af Øresund. Modelberegninger viser, at der kun vil spredes meget små mængder havbundsmateriale til Køge Bugt og ikke til kysten.

B&H henviser til bidraget til ministerens besvarelse af spørgsmål nr. 113-116 om klapping og sedimentfaner fra MOF af 1. november 2021:

https://www.ft.dk/udvalg/udvalgene/MOF/dokumenter/Alm-del_spoergsmaal?total-NumberOfRecords=262&pageNumber=6

Der henvises i kompendiet til, at der i beregningerne omkring spredning af sediment fra klappingen er taget udgangspunkt i, at op 45% af materialet kan lande ved siden af klappladserne. Som det ses af nedenstående kort fra MKR om klapping s. 27, vil det i en worstcase situation kun være i en meget begrænset afstand fra klappladserne at der aflejres materiale og det i tykkelser på under 10 mm.



B&H henviser desuden til erfaringer fra tidligere klappinger i forbindelse med Nordhavnsudvidelsen og fra prøvegravninger i juli 2021, som sandsynliggør at det reelle spild vil være væsentligt mindre. Der er i 2011 - 2013 klappet havbundsmateriale fra Nordhavnsudvidelsen på de to klappladser. Materialet fra Lynetteholm må forventes at have nogenlunde samme egenskaber som materialet ved Nordhavnsudvidelsen. Det er efterfølgende blevet undersøgt, hvor store mængder af klappet materiale fra Nordhavnsudvidelsen, som blev spredt uden for klappladserne - kun 20% spildes uden for selve klappladserne. Det er væsentligt mindre end den beregnede spredning fra Lynetteholm (55 %).



Forklaringen er, at klapmaterialet vil have heterogene egenskaber, som bevirker at en større mængde aflejres direkte ned på klappladsen. Prøvegravninger foretaget efter lovens vedtagelse (juni 2021) viser, at materialet er mere heterogent og klumpet end forudsat i beregningerne. Der er derfor god grund til at forvente, at den modelberegnete spredning på 55% uden for selve klappladserne er overvurderet.

II. STOP Lynetteholm anfører, at opgravning af sand fra Kriegers Flak skulle ramme Køge Bugt. I den forbindelse anføres det i kompendiet, at Kriegers Flak ligger nord for Køge Bugt.

Svar:

Det er ikke korrekt; Kriegers Flak ligger ca. 45 km sydøst for Køge Bugts sydlige del, mellem Møn og Bornholm i Østersøen. Der er ansøgt om tilladelse til indvinding af 4,5 mio. m³ marint fyldsand fra Kriegers Flak til brug for anlæg af perimeteren på Lynetteholm.

Kriegers Flak er tidligere anvendt til råstofindvinding til anlægsprojekter. Råstofindvindingen vurderes ikke at kunne påvirke de Natura 2000 områder, der ligger tættere på Kriegers Flak end Køge Bugt, jf. MKR miljøkonsekvensrapport for sandindvinding - ressourceområde Kriegers Flak Nord fra juni 2021.

III. STOP Lynetteholm anfører, at materiale fra klapning kan ende i de svenske Natura 2000 områder.

By & Havn bemærker:

Det er ikke korrekt, at der vil blive ført materiale til de nævnte svenske områder. Der henvises her til besvarelsen af spørgsmål fra kommunerne ved Køge Bugt i november 2021 om klapning. Besvarelsen vedhæftes.

B&H bemærker endvidere, at B&H er i dialog med de svenske myndigheder, som vil deltage i det kommende overvågningsprogram, som skal godkendes af Miljøstyrelsen.

IV. STOP Lynetteholm anføres, at der vil ske udsivning fra "giftigt slam" fra deponeringen i Lynetteholm.

By & Havn bemærker:

By & Havn lægger her til grund, at der menes det eksisterende deponi for forurenede havnesediment Lynetten.



Det havbundsmateriale, som overskrider øvre aktionsniveau i klapbekendtgørelsen, og som derfor ikke egner sig til klappning, vil blive deponeret i det eksisterende deponi ved Lynetten, der har en miljøtilladelse til at modtage materialet. Miljøstyrelsen fører tilsyn med anlægget, og der er vilkår om maksimalt indhold af forurenende stoffer i det materiale depotet må modtage og i det overskudsvand som lukkes ud.

Tema 6 – Eventuelt flytning af rensningsanlægget Lynetten

STOP Lynetteholm anfører, at rensesanlægget Lynetten skal flyttes, hvis der skal bygges boliger på Refshaleøen og den nye halvø Lynetteholmen. Rensningsanlægget ejes af Biofos dvs. af 15 af kommunerne i Hovedstadsområdet.

Svar:

Følgende fremgår i principaftalen indgået i oktober 2018 mellem staten og Københavns Kommune:

”Det skal undersøges, om BIOFOS A/S kan have interesse i en ændret placering af Renseanlæg Lynetten. I så fald kan Lynetteholmen I/S erhverve arealerne, som i dag anvendes til Renseanlæg Lynetten, såfremt dette kan ske på en for alle parter hensigtsmæssig måde.

Parterne er enige om, at man vil arbejde for, at BIOFOS A/S har et beslutningsgrundlag for på sigt at flytte Renseanlæg Lynetten. Til det formål vil staten tilvejebringe det nødvendige lovgrundlag.”

Det er altså ikke en forudsætning i principaftalen, at der skal ske en flytning af rensningsanlægget.

Lov om anlæg af Lynetteholm regulerer på den baggrund ikke spørgsmålet en eventuel flytning af rensningsanlægget i fremtiden.

Tema 7 – Lastbilstrafik gennem forstadskommunerne

STOP Lynetteholm anfører, at opfyldningen af halvøen Lynetteholm vil kræve, at der hældes 2,6 millioner tons jord i Øresund årligt i de kommende år, det kræver i alt 360 lastvognstog om dagen (og det dobbelt antal kørsler tur/retur). Det er estimeret, at 30 % af jorden skal hentes uden for Københavns og Frederiksberg Kommuner.



By & Havn bemærker:

Det er korrekt, at det forventes, at ca. 70% af jorden, der skal deponeres i Lynetteholm, vil komme fra Københavns og Frederiksberg kommuner.

En anlæggelse af Holmene vil ikke i sig selv ændre ved denne forventning men kan føre til, at der vil gå længere tid, før anlægget i Lynetteholm er fyldt op. Lynetteholm er et modtageanlæg for overskudsjord, og vil blive fyldt op med den takt som jorden kommer fra bygge- og anlægsprojekter i København og omegn. Jorden skal under alle omstændigheder fragtes fra byggepladserne til et deponi eller nyttiggørelsesanlæg, og når det som Lynetteholm er placeret tæt på, hvor overskudsjorden produceres, skal lastbilerne transporteres en kortere afstand, end hvis jord-modtagelsen lå placeret uden for København.

Herudover kan Transportministeriet henvise til ministeriets notat af 27. maj 2021 med titlen ”Jordmængder og demografisk udvikling i Københavns Kommune”, som blev oversendt til Transportudvalget i forbindelse med transportministerens besvarelse af spørgsmål nr. 167 stillet i forbindelse med udvalgets behandling af anlægsloven for Lynetteholm.

Det omtalte notat indeholdt Transportministeriets analyse af sammenhængen mellem jordmængder og den fremtidige demografiske udvikling i Københavns Kommune. Analysen bekræfter størrelsesordenen af By & Havns estimat og viser, at estimatet bør betragtes som værende konservativt. I hele hovedstadsområdet og Sjælland ventes ligeledes væsentlig mere overskudsjord, end hvad der er behov for i Lynetteholm, bl.a. på baggrund af boligudbygning i omegnskommunerne, der forventes at øges de kommende år.

Tema 8 – Prioritering af København i forhold til stormflodssikring

Det foreslås i kompendiet, at den jord, der produceres i København anvendes til at bygge diger som kystsikring rundt om hovedstaden.

B&H bemærker:

Det er myndighederne, der beslutter, hvordan den øvrige kystsikring af hovedstadsområdet skal ske. I det omfang, der skal bygges diger i regionen, vil overskudsjord efter behørig myndighedsgodkendelse i forhold til overskudsjordens beskaffenhed kunne anvendes.



des. Anlægget af Lynetteholm udgør en del af kystsikringen af København og understøtter således den videre kystsikring. Det skal endvidere bemærkes, at Lynetteholm som modtageanlæg drives på markedsvilkår, og at der er frit valg for jordproducenterne, at vælge et andet godkendt nyttiggørelses- eller deponeringsanlæg. Endvidere er det fortrinsvist kun den rene jord, der anvendes til diger og lignende, da den forurenede ikke-rensningsegnete jord kun må placeres i et miljøgodkendt anlæg til jordmodtagelse, hvor der er dokumentation og kontrol med miljøpåvirkningen.

Tema 9 – Jordtransport gennem København

STOP Lynetteholm anfører betragtninger om sliddet fra en lastbil overfor fra en personbil og antallet af lastbiltransporter gennem København.

By & Havn bemærker:

Det er korrekt, at der forventes ca. 350 lastbiler med jordtransport gennem København, sådan som det også sker i dag. Det er også korrekt at ruterne vil ændre sig, når Nordhavn er fyldt op og Lynetteholm begynder at modtage jord. B&H har ikke oplysninger om sliddet på asfalten fra en lastbil sammenlignet med en personbil.

Der henvises endvidere til besvarelsen af TRU alm. del spørgsmål nr. 496:

”Generelt vil trafikken i København være upåvirket af flytningen af jordtransporternes endemål. De eksisterende jordtransporter, der kører til Nordhavn i dag, vil flyttes til Lynetteholm, så på det overordnede vejnet et stykke væk fra Lynetteholm vil trafikbilledet være det samme i dag.

Der er i det trafikale beregninger arbejdet med et influensvejnet som rækker væsentligt ud over det nordøstlige Amager. Det fremgår bl.a. af Miljøkonsekvensvurderingens figur 23-8, 23-9 og 23-10.

Af en detaljebeskrivelse af netto-trafikændringer for jordtransporter udarbejdet af Rambøll i forbindelse med Miljøkonsekvensvurderingen viser beregninger, at der på Knippelsbro kører 162 lastbiler dagligt med jord til Nordhavn (2018-2019), mens der vil køre 184 lastbiler til Lynetteholm (fra 2023). På Knippelsbro viser trafiktællinger fra 2019, at årsdøgntrafikken er 22.900 køretøjer, hvoraf 1.200 er tung trafik (lastbiler og busser).



På Langebro viser beregningerne, at der kører 14 lastbiler dagligt med jord til Nordhavn (2018-2019), mens der vil køre 314 lastbiler til Lynetteholm (fra 2023). Til sammenligning viser trafiktællinger fra 2019, at årsdøgntrafikken på Langebro er 50.600 køretøjer, hvoraf 1.800 er tung trafik (lastbiler og busser).

Lastbiler med jord til Lynetteholm udgør således en lille del af den samlede trafik på de to broer. ”

Tema 10 – Støj fra etablering af halvøen og byggeriet på Lynetteholm

STOP Lynetteholm anfører i kompendiet forskellige antagelser om støj fra anlægsvirksomhed, der på efter anlægget af Lynetteholm kan foregå i området, f.eks. ved byudvikling.

By & Havn bemærker:

B&H bemærker, at der ikke i MKR'en er taget stilling til en eventuel fremtidig byudvikling og opførelsen af bebyggelse, da det ikke er en del af anlægsloven.

Der henvises til besvarelsen af spørgsmål 147 i forbindelse med behandlingen af L220:

”Det følger af lovforslagets § 19, at Københavns Kommune fører tilsyn med overholdelsen af regler i lov om miljøbeskyttelse om støj, vibrationer, støv og lugtgener i forbindelse med anlægget af Lynetteholm perimenter på søterritoriet.

I de specielle bemærkninger til lovforslagets § 19, står der bl.a., at: ”Det foreslås i § 19, at Københavns Kommune fører tilsyn med overholdelsen af miljøbeskyttelseslovens regler for støj, vibrationer, støv og lugtgener i forbindelse med anlægget af Lynetteholms perimenter på søterritoriet. Anlæg af halvøen Lynetteholm vil utvivlsomt medføre bl.a. støjgener, som ikke er der i dag. Herunder vil en del af arbejdet blive udført på søterritoriet i Københavns Havn i forbindelse med etableringen af perimenteren. Men herudover vil der bl.a. også være anlæg af modtageanlægget på Refshaleøen og etablering af adgangsvejen fra Prøvestenen via Kraftværkshalvøen.

For at sikre klarhed over hvem der er tilsynsmyndighed for støj, vibrationer, støv og lugtgener i forbindelse med anlægget af perimenteren på søterritoriet er det vurderet mest hensigtsmæssigt, at det



skrives ind i anlægsloven, at Københavns Kommune vil være tilsynsmyndighed for støj, vibrationer, støv og lugtgener i forbindelse med anlægget af perimeteren på søterritoriet.

Lovforslaget indeholder ikke nogen fravigelser af miljøbeskyttelseslovens regler for støj, vibrationer, støv og lugtgener i anlægsfasen, hvorfor anlægsfasen af Lynetteholm skal overholde de almindelige regler i miljøbeskyttelsesloven. I forhold til støj vil det være op til Københavns Kommune at vurdere om, og i så fald i hvilket omfang, at anlægsdelen af projektet vil være omfattet af kommunens lokale støjforskrift. Er det ikke tilfældet, vil støj skulle reguleres i overensstemmelse med reglerne i miljøbeskyttelseslovens § 42.”

Om støjen fra det påtænke projekt har jeg indhentet en udtalelse fra By & Havn, som bl.a. oplyser, at: ”Miljøkonsekvensrapporten viser, at støjen fra anlægsaktiviteterne, med undtagelse af ramning af spuns, vil ligge under 55 dB i de nærmeste omgivelser. Grænseværdien for anlægsstøj er 70 dB i henhold til kommunens forskrift. Der vil ikke blive nedbragt spuns og pæle i aften- og natperioden. Nedbringning ved hjælp af ramning er den aktivitet der støjer mest, og der er i støjberegningerne regnet på denne aktivitet som worst case. Nedbringning af spunsprofiler foretages typisk ved den mere støjsvage vibrering, hvorefter der efterfølgende kan skiftes til egentlig ramning for det nederste stykke, hvis jordmodstanden bliver for stor til vibrering. Lydniveauet for nedramning af spuns kan sammenlignes med støjen fra andre byggepladser i København. Modsat dem, vil det støjende arbejde på Lynetteholm foregå længere væk fra boliger. Hovedparten af nedramningen af spuns vil ske i Kronløbet, hvor afstanden til beboelse på Margretheholm er 2,5 km og 1,5 km. til Sundmolen i Nordhavn. Arbejdet vil foregå over en periode på ca. syv måneder.”

Af implementeringsredegørelsen fremgår det som en afværgeforanstaltning, at anlægsarbejdet vil blive gennemført med støjsvagt materiel med udgangspunkt i BAT materiel (Best Available Techniques). Ved opstart af anlægsarbejderne udarbejdes en støjhåndteringsplan, hvor der for de anvendte entreprenørmaskiner foretages beregning af støjpåvirkningen af naboer, ligesom der løbende foretages støjmålinger som del af kontrolprogrammet.

Endelig skal det bemærkes, at med lovforslagets § 9 bemyndiges transportministeren til at fastsætte regler om kompensation til beboere for gener og ulemper forbundet med gennemførelsen af projektet under særlige forhold, i lighed med den ordning der gælder for metrobyggeri.



Tema 10A – Besejlingsforholdene i Kronløbet

STOP Lynetteholm anfører en risiko for sværere sejladsforhold for lystsejlads som følge af, at al trafik skal foregå gennem Kronløbet og ude i Øresund øst for Kongedybet mellem Lynetteholm og Middelgrunden.

By & Havn bemærker:

Ændrede strømforhold som følge af Lynetteholm fremgår bl.a. af MKR for Lynetteholm afsnit 10.4.1 samt i By & Havns kommentarer om ændrede strømforhold TRU nr. 24, vedr. borgerhenvendelse fra Bent Andersen. Det fremgår heraf, at perioderne med meget stærk strøm typisk optræder i vinterhalvåret, hvor fritidssejlads er mere begrænset. Varigheder med kraftig strøm er som forventet forøget i området øst for Lynetteholm hvor strømmingen fra Kongedybet tvinges øst om Lynetteholm. Men ændringerne i overfladestrømmen vurderes som beskedne i forhold til det strømningsskema fritidssejlere allerede i dag møder længere sydpå. I Kronløbet vil strømmen blive mindsket i den ydre del af den tragtformet indsejling, mens der vil ske svar øgning af strømmen i den indre del.

Fra besvarelsen af spørgsmål nr. 23 ved Folketingets behandling af L 220: ”By & Havn har kommenteret muligheden for rekreativ sejlads mellem Lynetteholm og vindmøllerne og i Kongedybet i den sammenfattende redegørelse dateret 14. maj 2021, afsnit 3.2.5.”

I den sammenfattende redegørelse af 14. maj 2021 bemærkede By & Havn under afsnit 3.2.5 følgende:

”Det er ikke en del af miljøkonsekvensrapporten at undersøge alternativer til det areal, som Dansk Sejlunion påpeger, bliver anvendt til kapsejlads og andre rekreative aktiviteter for sejlerne. Det er aftalt mellem By & Havn og Dansk Sejlunion, at parterne sammen ser på alternative placeringer for et sådan areal.

I forhold til rekreativ sejlads i Kongedybet, efter Lynetteholm er etableret, er det By & Havns vurdering, at denne passage stadigvæk vil være tilstrækkelig dyb for rekreativ sejlads, og at den er mere sikker end før, fordi de store erhvervsskibe, der stikker dybere, skal sejle øst om Middelgrunden via Hollænderdybet.”

Tema 11 – Trafikken i København efter en evt. etablering af Lynetteholm



STOP Lynetteholm anfører, at fem af de ti gader og veje i Danmark, hvor trafikken er langsomst i myldretiden, befinder sig i København. Endvidere anføres det, at det ikke vil blive bedre med en Østlig Ringvej. I den forbindelse henvises der til en kronik fra Ingeniøren d. 13. oktober 2021 med titlen ”Lynetteholm og Østlig Ringvej bliver en trafikal katastrofe” samt et høringssvar fra NOAH.

Svar:

Lov om anlæg af Lynetteholm hjemler ikke etableringen af en Østlig Ringvej.

I forbindelse med de miljøkonsekvensvurderinger der skal foretages i forbindelse med Østlig Ringvej, vil påvirkningen af trafikken blive et vigtigt tema. Der vil her blive lejlighed til at have drøftelser herom på et oplyst grundlag.

Tema 12 – Den mangelfulde stormflodssikring af København efter en evt. etablering af Lynetteholm

STOP Lynetteholm anfører bl.a., at et af argumenterne for at anlægge Lynetteholm er, at den kunstige halvø skal klimasikre København, så byen ikke bliver oversvømmet af en stormflod. Men Lynetteholm vil i sig selv ikke sikre København. Dels fordi halvøen formentligt ikke bliver høj nok, dels fordi en stormflodssikring vil kræve en yderligere tilbygning i form af enten en sluse eller en dokport på tværs af den nordlige indsejling til Københavns Havn. Den port vil givetvis koste omkring en milliard kroner, og indtil videre indgår den slet ikke i beregningerne. Og dertil kommer, at projektet på Lynetteholm ikke vil yde den tilstrækkelige klimasikring sydfra.

By & Havn bemærker:

Det er korrekt, at Lynetteholm udgør en del af stormflodssikringen af København. Som der i kompendiet henvises til Københavns Kommunes stormflodsplan, skal der sikres både mod nord og mod syd. Og Lynetteholm udgør kun en del af stormflodssikring mod nord. En stormflodssikring mod nord kræver, som det også korrekt anføres, at der anlægges en dokport i Kronløbet m.v.

Et af formålene med Lynetteholm er, at den skal indgå som en del af fremtidens stormflodssikring af København og sikre mod havspejlsstigninger. Da der er store usikkerheder på hvor meget havvandspejlet stiger efter år 2100, er Lynetteholm projekteret sådan, at det er muligt senere at forhøje perimeteren.



Som det fremgår af Københavns Kommunes klimasikringsplan fra 2017, skal der sikres både mod nord og mod syd. Lynetteholm udgør en del af stormflodssikring mod nord. Denne stormflodssikring mod nord kræver, at der anlægges en dokport i Kronløbet og andre tiltag langs Øresundskysten, som det fremgår af DHIs tekniske baggrundsrapport om hydrauliske undersøgelser til VVM'en for Lynetteholm i november 2020: "En dokport eller sluse bliver nødvendig, når effekter af havspejlsstigning er slået så meget igennem at risikoen af oversvømmelser i København ved stormflod, bliver for stor. På baggrund af den forventede udvikling i middelvandstanden (havspejlsstigning korrigeret for landhævning) kan det blive relevant med en dokportløsning omkring år 2050".

Som det fremgår af Miljøkonsekvensrapporten og af baggrundsrapport om hydrologi vil Lynetteholm bidrage til en mindre opstuvning af vand ved visse former for stormflod i havneløbet på op til 2 cm, mens der langs Lynetteholms østlige perimeter vil ske en svag sænkning af den maksimale vandstand. Det ville i nogle tilfælde kunne have betydet en forskel i 2013, hvor der blev målt op til 168 cm højvande. Men det afhænger af mange forhold herunder bølgepåvirkning m.v., som ville have udfoldet sig anderledes med en etablering af Lynetteholm.

Lynetteholm etableres, før det er vurderet nødvendigt i forhold til klimasikring, som vurderet i kommunens risikostyringsplan vedtaget af Borgerrepræsentationen den 14. oktober 2021. Det sker bl.a. for at komme af kunne deponere overskudsjord fra byens byggerier af boliger, infrastruktur, herunder skybrudsledninger m.v. Det har sammen med fornyede klimaberegninger ført til, at kommunen i sin risikostyringsplan fra 2021 vil genberegne tidspunktet for stormflodssikring mod nord som følge af en forventet bedre økonomi i stormflodssikringen mod nord.

Som det anføres i risikostyringsplanen side 28 om Målsætning 2: "At der igangsættes en konkretisering af sikring mod stormfloder fra nord. Stormflodsplan for København anbefaler, at sikring mod stormfloder fra syd etableres nu, hvorimod sikringer mod stormfloder fra nord, set ud fra et samfundsøkonomisk udgangspunkt, kan vente et par årtier endnu. Efter vedtagelsen af anlægslov for Lynetteholm, der trådte i kraft den 1. juli 2021, kan anlæggelsen af Københavns nye bydel ændre på de samfundsøkonomiske beregninger, som ligger til grund for fastsættelse af optimalt anlægstidspunkt for en sikring i nord. Årsagen er, at Lynetteholm kommer til at udgøre en del af den samlede sikring mod stormfloder fra nord, og derfor vil en stormflodssikring mod stormfloder fra nord poten-



tielt blive billigere end hidtil antaget. Det betyder, at anlæg af Lynetteholm potentielt kan bevirke en fremrykning af det anbefalede anlægstidspunkt for en sikring i nord. Det kan derfor være aktuelt på nuværende tidspunkt at igangsætte en konkretisering af sikring mod stormfloder fra nord.”

Lynetteholm bidrager til stormflodssikring så snart de ydre dæmninger er etableret d.v.s. i 2025.

Tema 13 – Hvem skal betale ekstraregningen for det samlede projekt på Lynetteholm?

STOP Lynetteholm anfører, at da det samlede projekt med Lynetteholm, Havnetunnel og metro blev lanceret, blev det oplyst, at det kunne hvile i sig selv økonomisk bl.a. ved grundsalg, når halvøen står færdig om cirka 30 år. Da det er anslået, at det vil koste mere end 80 (og nogle siger 100) milliarder, så er der meget som tyder på, at det slet ikke kan lade sig gøre inden for den anslåede ramme.

Svar:

Lov om anlæg af Lynetteholm omhandler anlægget af selve halvøen Lynetteholm, hvilket er et projekt, som finansieres via betalingen for aflevering af overskudsjord.

Loven omhandler altså ikke anlægget af en Østlig Ringvej, metro eller byudvikling. Projekter der på nuværende tidspunkt ikke er truffet nogen beslutninger om, hvorvidt de skal gennemføres eller ej.