

Hundested

På grund af den forholdsvis lave dybgang (8 m), har vi ikke antaget at det ville være relevant for nogen af virksomhederne på Prøvestenen at flytte hertil.



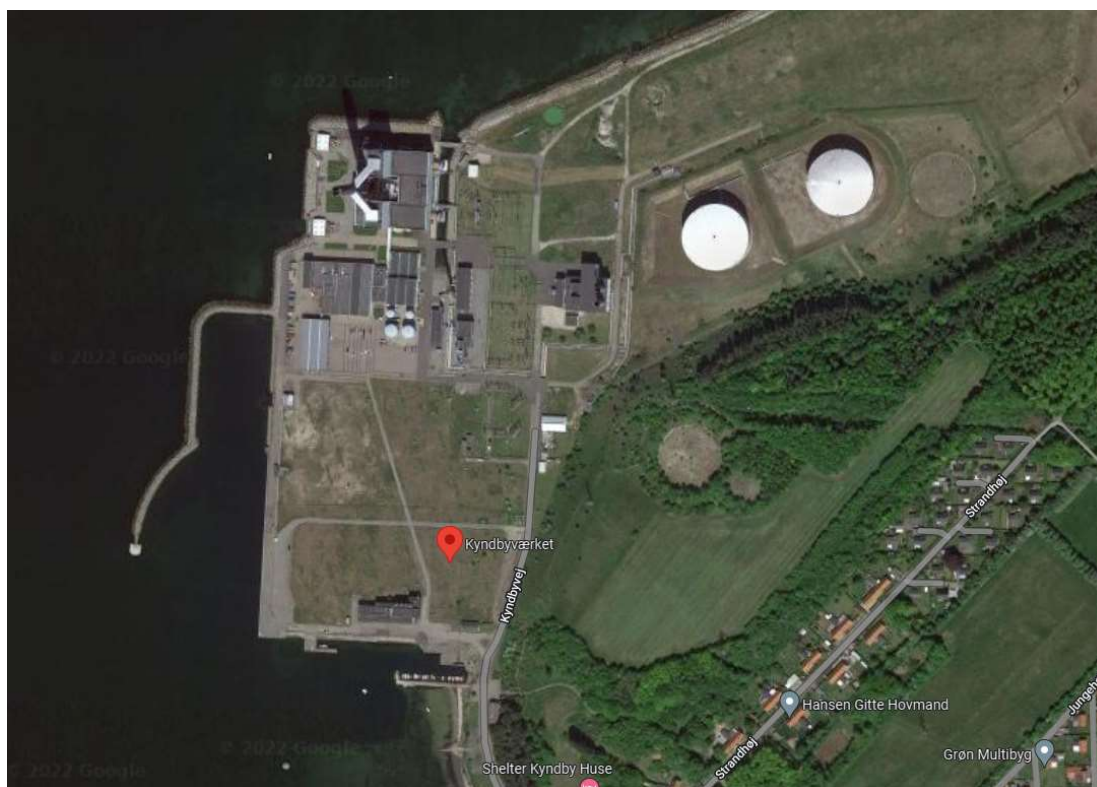
Kyndby

Havnen i Kyndby fungerede tidligere som kulhavn for Kyndbyværket, men i dag er den sidste blok konverteret til olie. I dag fungerer værket som Sjællands nød- og spidsbelastningskraftværk. Det betyder, at Kyndbyværket ikke normalt er i drift, men kan starte inden for få minutter, hvis der opstår driftsforstyrrelser på højspændingsnettet eller problemer på andre kraftværker. Som det eneste kraftværk på Sjælland kan Kyndbyværket starte elproduktion fra et fuldstændig spændingsløst elnet og dermed sikre, at andre kraftværker kan starte.

Af hensyn til elforsyningsikkerheden i Danmark har de danske myndigheder beordret Ørsted til at genetablere driften af Kyndbyværkets blok 21, som allerede var konserveret, frem til 30. juni 2024.²⁴

Der har tidligere været forsøg med at bruge havnen til indskibning af gødningsprodukter, men dette afstedkom en lang række klager fra sommerhusejere i området. På samme måde som med Stignæsværket, har Kyndbyhavnen kun været brugt til indskibning af kul der blev forbrændt på stedet, og derfor er der ikke en infrastruktur i baglandet der egner sig til tung lastbiltrafik.

Dette, kombineret med den forholdsvist lave dybgang i Isefjorden, gør at området ikke vil være egnet til virksomhederne fra Prøvestenen.



²⁴ https://orsted.dk/vores-groenne-loesninger/bioenergi/vores-kraftvarmevaerker?gclid=EAlaIQobChMlp7eN0KbT_AIVw4xoCR3mpQbtEAAAYASAAEgK-JvD_BwE

Frederiksværk

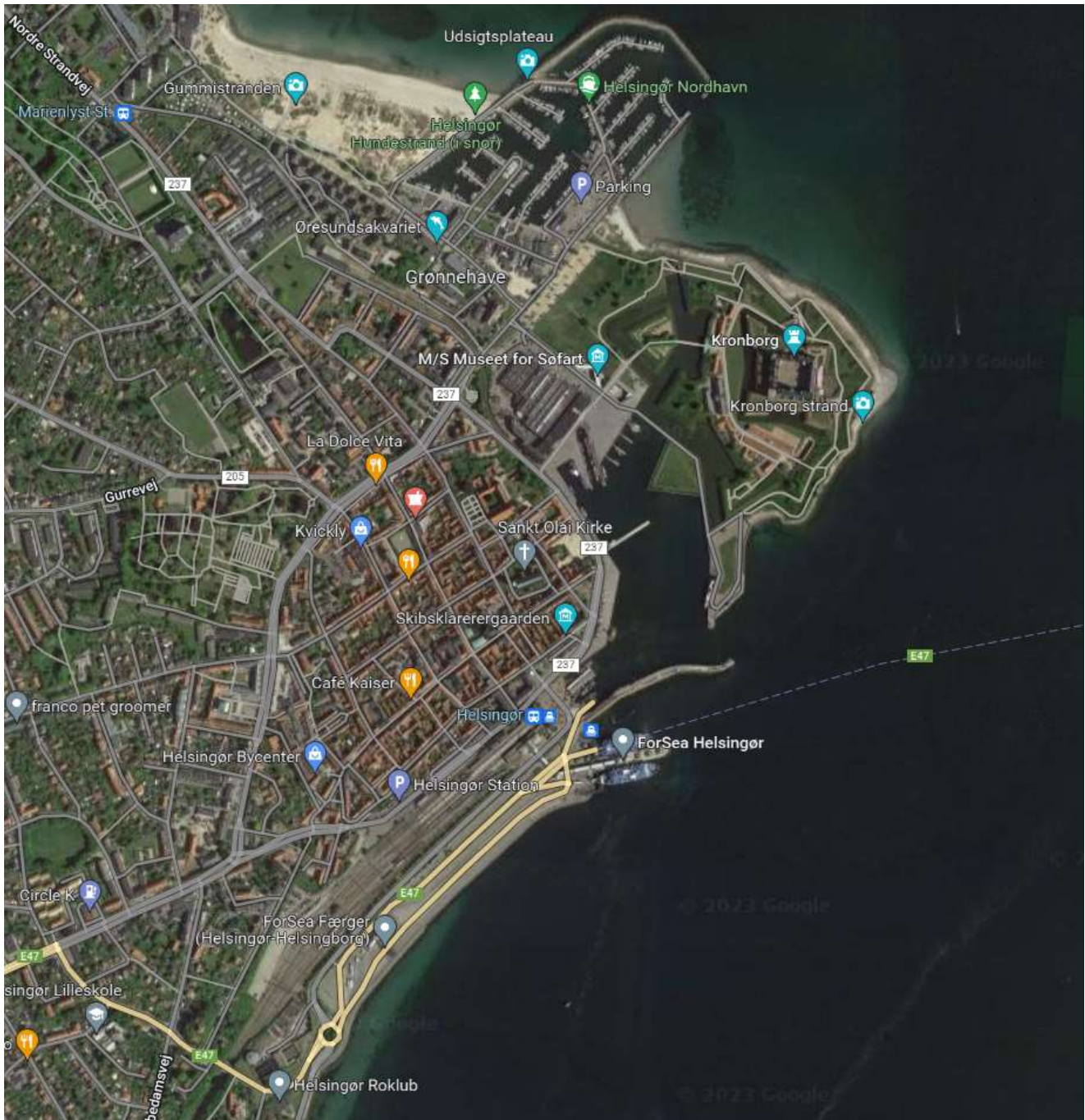
Frederiksværk Havn huser fortsat et stålvalseværk, som pga. Ukraine-krisen var lukningstruet. Den tidligere ejer, den russiske oligark Vladimir Lisin, har dog nu solgt værket til et belgisk selskab.

Samlet vurderes det derfor, at der hverken er arealer, eller tilstrækkelig dybgang, til at området er relevant for virksomhederne på Prøvestenen.



Helsingør

Helsingør har, udover jernbaneterrænet ved færgeterminalen, ikke nogen erhvervsarealer i forbindelse med havnen, og er derfor ikke relevant for virksomhederne på Prøvestenen.



**PERSPEKTIV PÅ AREALBEHOVET FOR ET
KOMMENDE METRO KONTROL- OG
VEDLIGEHOLDELSESCENTER (KVC)**





Til Transportministeriet
Ved Chefkonsulent Anders Petersen
trm@trm.dk og arp@tem.dk

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

Bispebjerg Lokaludvalg takker for muligheden for at kommentere denne høring. Vi vil kommentere to forhold, - Østlig Ringvej og metroens påtænkte forløb.

Østlig Ringvej

Østlig Ringvej påtænkes at blive en 11 kilometer lang vej tunnel uden om København. Den skal forbinde Helsingørmotorvejen i nord med Øresundsmotorvejen i syd, så der skabes en ny østlig ringvej, som skal forbedre fremkommeligheden i hovedstadsområdet og lede trafik uden om det centrale København. Næsten hele Ringvejen kommer til at ligge i en tunnel, og det meste af tunnelen forløber under vand. På mange måder er forslaget glimrende og giver god mening.

Det eneste sted vejforbindelsen kommer i nærheden af tæt beboet område er ved vejforløbets tilslutning ved Ryparken (se billedet nedenfor).

Her er Helsingørmotorvejens forløb allerede en enorm belastning for lokalområdet. Der passerer aktuelt cirka 85 000 biler i døgnet, hvilket medfører en ulidelig byrde både fordi anlægget fylder enormt, skærer et lille lokalområde over, og støjer og sviner.



I myldretiden er trafikstøjen her trods støjværn så intens, at det ikke er muligt at føre en samtale på gaden.

Når Østlig Ringvej engang er anlagt, påregnes trafikken her at stige med ca. ¼. - Og det er vel at mærke med den indbyggede forudsætning, at antallet af biler generelt ikke stiger. Af samme grund påregnes Østlig ringvej kun at blive tosporet i hver retning.

19. oktober 2022



Bispebjerg Lokaludvalg
Rentemestervej 76
2400 København NV

EAN-nummer
5798009800275

www.bispebjerglokaludvalg.dk

Man fristes til at kaldet det naivt at forudsætte, at trafikken ikke vil stige i fremtiden. En lige så rimelig prognose kunne være, at en tosporet Østlig Ringvej vil vise sig at være for lille allerede den dag man klipper den røde snor og åbner anlæget,- med mindre der indbygges en væsentlig brugerbetaling for brug af Østlig Ringvej. Alternativt bør Østlig Ringvej være tresporet. I alle tilfælde vil Østlig Ringvejs ekstra trafikmængde være yderligere en enorm miljømæssig udfordring for de tusind beboere, der bor tæt omkring udfletningen fra Helsingørmotorvejen.



Bispebjerg Lokaludvalg har derfor udarbejdet et skitseforslag til en overdækning af Motorvejen, hvor den passerer under Emdrupvej-broen. Forslaget kaldes "Den Grønne Port", og det handler om at lægge en let struktur som et låg over Helsingørmotorvejen cirka 150 meter på hver side af Emdrupvejbroen. Ovenfor ses en vision om, hvordan dette område også kunne komme til at se ud, hvis der "lægges låg" på motorvejen. Lige her løber motorvejen nemlig i en dyb slugt, hvilket inviterer til at lægge låg på. Overdækningen udformes til en slags park. Tegningen afbilder samme område som i forrige billede. Det ville knytte dette hårdt prøvede lokalområde sammen igen og skærme for støj og møg.

I forbindelse med udarbejdelsen af dette forslag har lokaludvalget over flere år gennemført en omfattende borgerinddragelsesproces, så vi kan trygt sige, at der er massiv og nærmest enstemmig opbakning i lokalområdet til dette forslag.

Helsingørmotorvejen er en statsvej, mens Emdrupvej og sidevejene er kommunale. En overdækning bør derfor finansieres som et joint venture mellem de to parter.

Af af miljøhensyn anmoder vi derfor herved om, at en overdækning af dette motorvejsstykke indbygges som en miljømæssig forudsætning for Østlig Ringvej. Det vil være endnu mere relevant, hvis Østlig Ringvej ender med at blive tresporet i hver retning.

Forslaget om en Metro

Bispebjerg Lokaludvalg takker endvidere for muligheden for at kommentere forslaget til Metrolinie M5.

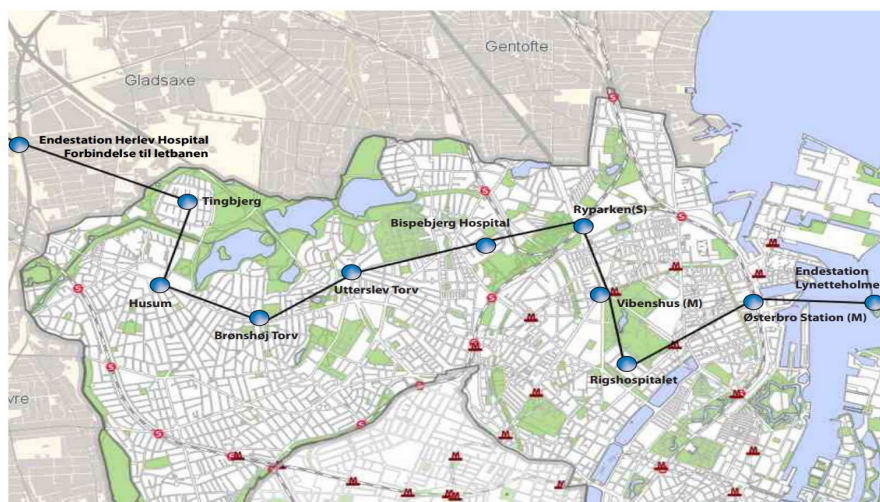
Der har været fremlagt forskellige scenarier til debat, men de handler alle om, at metronen fra Lynetteholm skal føres ud på Amager, hvor der allerede er to udmærkede Metrolinier. Begrundelsen herfor synes blandt andet at være, at der beskrives kapacitetsproblemer ved de eksisterende metroforløb på Amager.

Om det er økonomisk bæredygtigt at lægge mange Metrolinjer tæt på hinanden, er der formentlig regnet på. Men en eventuel fejludregning indebærer selvsagt en risiko for en enormt kostbar overkapacitet.

Vi finder det kritisabelt at lægge endnu en metrolinje i Indre By og på Amager, når store dele af byen totalt mangler metrodækning.

Selvfølgelig skal der være Metro til Lynetteholmen, hvis og når den engang er bygget. Men vi ærgrer os derfor over, at man ikke synes at have overvejet, om en anden linjeføring end Indre By/Amager ville give meget større mening for hovedstadsområdet.

I stedet foreslår vi, at metronen videreføres i et forløb, som vi kalder Hospitalslinjen. Vi foreslår, at man løfter blikket og kigger på hele København.



Metroen foreslås at køre til Herlev med følgende forløb: Lynetteholmen - Østerbro Station – Rigshospitalet – Vibenshus – Ryparken - Bispebjerg Hospital - Utterslev Torv - Brønshøj Torv – Husum - Tingbjerg – Herlev Hospital.

Der mangler metro til den nordvestlige kvadrant af København, og der mangler metro til byens hospitaler, som også er kæmpestore arbejdspladser. Især er forbindelserne til Bispebjerg Hospital under al kritik.

Der mangler også en fornuftig opkobling fra Københavns Metro til den nye letbane rundt om København.

Med denne foreslåede linjeføring er passagergrundlaget iorden. Bus 5A og 350 S har 90 000 daglige rejsende.

Linjeføringen vil skabe let forbindelse til hospitalerne for patienter og personale på tre hospitaler, løfte Tingbjerg ud af sin isolation, knytte Bispebjerg, Brønshøj og Husum bedre til resten af byen, og koble Metro til storbyens omegns letbane på Ring3.

Det skal "retfærdigvis" nævnes, at Bispebjerg og Brønshøj-Husum bydele i en ukendt fjern fremtid er idømt et dommedagsscenario med en plan om en letbane ad Frederikssundsvej (læs "discount metro").

Gennemførelse heraf vil dog være ødelæggende for Bispebjerg og Brønshøj-Husum Bydele, der efter en flereårig destruktiv byggeproces vil blive permanent skåret over af en letbane, som ikke levner plads til andet.

Desuden er den foreslåede letbanes zig-zag forløb efter Tingbjerg urealistisk, og der vil næppe være mange passagerer, der har behov for at bruge letbanen for at komme til Gladsaxe Trafikplads.

En metro koster det dobbelt af en letbane. Men en letbane lader sig ikke bygge i tætbymen uden at smadre byen og alt erhvervsliv undervejs.

Bispebjerg og Brønshøj-Husum bydele skal på metrokortet.

Vores borgerinddragelse herom har i nyere tid begrænset sig til et enkelt borgermøde med præsentation af forslaget, men forudgående har der været en foruroligende borgerinddragelse om letbaneprojektet.

Vi anmoder om, at dette forslag om en linjeføring af metroen, der tilgodeser hele hovedstadsområdet, kommer til at indgå i overvejelserne om en miljøvurdering af forslaget om metro.

Med venlig hilsen



Alex Heick

Formand for Bispebjerg Lokaludvalg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Cc: Mikkel Zwergius Christensen (mizw@trafikstyrelsen.dk)
Fra: Nanna Zangrando Vestergaard (nave@trafikstyrelsen.dk)
Titel: Trafikstyrelsens høringssvar til den strategiske miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm
Sendt: 20-01-2023 10:22

Kære Anders og TRM

Trafikstyrelsen har følgende høringssvar til SMV'en for Østhavnen:

Prøvestenen er udlagt til erhvervshavn. Det gængse princip i Danmark jf. Havneloven er, at havnearealer skal prioriteres anvendt til havneformål.

Erhvervshavnen Prøvestenen er i dag indrettet til håndtering af bulkgoods - særligt brændstoffer, råstoffer og byggematerialer. Den har således stor betydning for forsyningen af København og Hovedstadsområdet, herunder bl.a. ift. forsyning af flybrændstof til Københavns lufthavn, som transporteres via en rørledning fra Prøvestenen til Københavns Lufthavn. I gennemsnit transporteres ca. 3 mio. liter flybrændstof om dagen gennem rørledningen, hvilket er en fordel for lufthavnen, da brændstoflageret i lufthavnen har en begrænset kapacitet i forhold til de mængder der anvendes. Ud over flybrændstoffer til lufthavnen forsyner Prøvestenen også København og Hovedstadsområdet med motorbrændstoffer, sten, grus, belægningsmaterialer samt anvendes til genvinding af byggematerialer, som f.eks. håndtering af forurenede jord. En del af tankkapaciteten på vådbulk anvendes desuden som nationalt lager til brændstoffer.

Endvidere har Prøvestenen potentiale for at bidrage til den grønne omstilling i form af kapacitet til oplag af nye brændstoffer, samt oplag udskibning eller anvendelse af CO₂, da Prøvestenen er nabo til to større punktkilder til CO₂, Amagerværket og ARC, som begge har potentiale til fangst af CO₂.

Det forudsættes i SMV'en, at der byudvikles i Kløverparken samt etableres et CMC for metroen på Prøvestenen. Der er en konflikt mellem de muligheder der er for drift af virksomheder og havn på Prøvestenen og den udvikling der ønskes for Kløverparken og Prøvestenen i SMV'en. Flere virksomheder på Prøvestenen er risikovirksomheder med store oplag af brændstoffer mv., som kræver sikkerhedsafstand til anden anvendelse af arealer, og Prøvestenen er udlagt til virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Samtidig medfører driften af en havn som Prøvestenen en række miljøpåvirkninger – støj, støv og lugtgener, som ikke er ønskværdige i nærheden af fx boliger. Hvis Kløverparken skal anvendes til byudvikling og der skal placeres et metro CMC på selve Prøvestenen, vil det medføre en begrænsning for udnyttelsen af havnearealerne på Prøvestenen til havneformål.

I øvrigt bemærkes, at det ikke fremgår af SMV'en, at start og landing på et andet vandområde end det som bl.a. Trafikstyrelsen har givet tilladelse til, dels i kraft af den tekniske godkendelse af Københavns Vandflyveplads efter lov om luftfart, og dels i kraft af afgørelse om tilladelse til at anvende vandet i Københavns Havn som vandflyveplads, dvs. den i SMV'en omtalte landingszone, vil kræve fornyet sagsbehandling hos relevante myndigheder. Der gøres i den forbindelse opmærksom på, at vandflyvepladsen i København (og Aarhus) drives af selskabet Nordic Seaplanes Invest ApS/DHC6 Invest ApS, og at det derfor er dette selskab, som vil skulle have fornødne myndighedstilladelser til brug af et andet vandområde og ikke flyoperatøren, som beflyver pladsen (Zimex) eller selskabet Nordic Seaplanes (A/S), som bl.a. forestår billetsalget til flyvningerne mellem Københavns og Aarhus Vandflyveplads.

Venlig hilsen

Nanna Zangrando Vestergaard
Fuldmægtig
Plan og Klima

Trafikstyrelsen
Danish Civil Aviation and Railway Authority
Carsten Niebuhrs Gade 43
DK-1577 København V

Tlf.: +45 4178 0043

Tlf.: +45 7221 8800

nave@tbst.dk

www.tbst.dk



Arbejdsgruppen – Bevar os vel

Fredag den 20 januar 2023 sendt til trm@trm.dk og arp@trm.dk.

Høringssvar til den strategiske miljøvurdering (SMV) for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.

Status for etableringen af jorddepotet Lynetteholmen pr. januar 2023.

Perimeteren af fase 1 er ført op til havoverfladen og planen er at størstedelen af det gytje/bundslam, som ellers skulle være dumpet i Køge Bugt, nu skal opgraves og flyttes ind bag denne perimeter, subsidiært delvist skal deponeres i det eksisterende giftdepot på Refshaleøen.

Det forventes at By & Havn efterlever også vores svenske naboers ønske om kompenserende afgravninger for ikke bare den reducerede vandgennemstrømning, men i særdeleshed for den langt vigtigere saltgennemstrømning videre til Østersøen.

Denne saltgennemstrømning foregår i store dybder og derfor må kompensationsafgravningerne for at sikre uændret saltindstrømning foretages tæt på Kongedybet og derfor ved fjernelse af store dele af den hårde kalkbund på Middelgrunden/det urene område, en tidligere losseplads.

Anslået omkostning for denne kompensationsafgravning mellem en og to milliarder kroner, alt afhængig af det volumen der måtte blive nødvendigt at bortgrave og sandsynligvis skal deponeres på land. Et umiddelbart overslag kan i værste fald betyde afgravning af et samlet volumen på 10 mio. m³ eller omregnet til ca. 20 mio. tons tørstof.

Om det bliver den endelige løsning, at deponere denne store mængde havbundsmateriale på land, som man skulle gøre under Øresundsforbindelsen, betyder det et væsentligt indtægtstab på den ellers forventelige mængde overskudsjord, der skal deponeres under Lynetteholmens fase 1 og fase 2. Her oprindeligt 82 mio. tons, som nu allerede er nedsat med mængden af ikke dumpet gytje/bundslam og forventeligt således også denne store mængde havbund fra de kompenserende udgravninger. Der bliver ikke plads til meget af den overskudsjord, som økonomisk skulle bære ”jorddepotet” Lynetteholmen !

Hertil skal der yderligere tillægges udgifter til diverse afbødningsforanstaltninger med henblik på at begrænse størst muligt spild i forbindelse med flytningen af ovenstående gytje/bundslam til fase 1 og omtalte deponering i forbindelse med kompensationsafgravningerne.

Omfanget af disse omkostninger er vanskelige at vurdere fordi processer, mængder og udstrækning ikke er detaljeret beskrevet. Ligeledes bidrager farvandets komplekse natur og strømforhold til usikkerheden.

Situationen for en forsættelse af dette projekt syntes mere og mere umulig at gennemføre, både af økonomiske grunde, men også i et samfund hvor klimahensyn og bevarelse/genoprettelse af vores natur, såvel på land som under havoverfladen, kræver størst muligt fokus.

Vi foreslår derfor helt at stoppe Lynetteholmen i sin nuværende udgave og redde hvad reddes kan af de etablerede anlæg, hvor af perimeteren for fase 1 kan flyttes ud til Middelgrunden og danne en ny perimeter omkring den tidligere losseplads, så derfor følgende løsning:

Alternativt forslag til Lynetteholmen.

På sigt er det meningen at Lynetteholmen skal opfylde følgende væsentlige ønsker.

1. Modtage overskudsjord fra byggepladser i København.
2. Indgå i en kommende stormflodssikring i samarbejde med Københavns kommune.
3. Salg af byggeretter til investeringsfirmaer for bygning af boliger til 30.000 personer og 35.000 arbejdspladser.
4. Derudover er det på sigt ønskeligt at flytte renseanlægget Lynetten og at etablerer en transportforbindelse mellem København Nord og Kastrup Lufthavn.

Vi foreslår følgende alternative løsningsmodeller.

1. Som illustreret her for neden vil vi foreslå, at kommende overskudsjord, der ikke kan oparbejdes og herefter genbruges som erstatning for grus og sand, kan deponeres på Middelgrunden, som tidligere har været benyttet som losseplads for diverse bygge- og anlægsprojekter i København.
Denne tidligere losseplads på Middelgrunden har et areal på ca. 3.8 km² (altså større end Lynetteholmen) og grundet den lave vanddybde vil deponering på dette område ikke ændre meget på blokeringen af den samlede vandgennemstrømning i Øresund og slet ikke på saltvandsindstrømningen til Østersøen.
Dette område kan hurtigt opfyldes og i samme takt, som svarende til den altid værende byggeaktivitet i København.
2. Med en kraftig reduktion af arealet for Lynetteholmen vil den resterende del fortsat kunne udgøre en del af stormflodssikringen, naturligvis suppleret med en stor dokport i Kronløbet og en noget mindre i Lynetteløbet.
Et sådant nyt kreativt landområde vil med dets konkave kystdesign være tættere på en såkaldt ligevægtsorientering gældende for en badevenlig sandstrand.
Det skal præciseres, at betingelsen for en samlet stormflodssikring af København også er etablering af en dokport syd for København, evt. Sydhavnen.
3. Ved på lang sigt at flytte renseanlægget Lynetten til Middelgrunden vil denne flytning frigøre muligheden for en senere etablering af nye boliger og arbejdspladser på Refshaleøen.
I den mellemliggende tid vil området på det gamle skibsværft kunne anvendes som det også her er illustreret nedenfor.

Det er helt uomtvisteligt at der ikke også vil kunne findes egnede byggegrunde i flere af Københavns omegnskommuner.

4. Fordelen ved at flytte renselanlægget til Middelgrunden vil klart være, at værkets udledning bliver flyttet længere ud i Øresund til store recipienter, ligesom dele af det eksisterende kloaknet ikke skal omlægges grundet ændret faldretning. Endelig, såfremt en østlig ringvej fortsat måtte være ønskelig, vil dennes foreslåede linjeføring med fordel kunne flyttes ud til Middelgrunden. Den her længere strækning vil økonomisk kunne kompenseres med mindre anlægsomkostninger på Middelgrundens lange areal med ringe vanddybde.

<h3 style="text-align: center;">Byen for borgere !</h3>  <p>– et samlende åndehul (gul markering) for storbyens eksotiske madsteder i pagt med ungdomsboliger og stedet (rød markering), hvor også musikken kan udfolde sig og samtidig være tæt på storbyen.</p> <p>Der er også her plads til kreative grønne fritidsområder (blå markering) nær ved Margretheholms havn.</p> <p>Skal det fortsat kun være By&havn som skal bestemme, hvordan byen for borgerne skal udvikles til fremtiden ?</p>	 <p>EN REEL STORMFLODSTRØMNING AF KØBENHAVN OG BEVARELSE AF KONGEDYBEN</p> <p>Karte 05</p> <p>Vi henviser til vores tidligere og lignende forslag "Haveje"</p>
--	--

Med opstart af Lynetteholmen, men allerede under udvidelsen af Nordhavnen, er havmiljøets biodiversitet i Øresund behandlet, som var det under afvikling.

Siden Øresundsforbindelsen opstart i halvfemserne og frem til i dag 2023 er hensynet til bevarelse af biodiversiteten i Øresund desværre gået fra et højt niveau til i dag næsten ikke eksisterende - men kan vi være det bekendt ?

Da tidligere statsminister Lars Løkke og tidligere overborgmester Frank Jensen i sin tid fremlagde etableringen af jorddepotet også kaldt Lynetteholmen påstod de, at denne idé ikke kostede samfundet penge overhovedet.

Man påstod således, at vi frit kunne inddrage en del af vor alles ejendom, havbunden, hælde mere end 80 mio. tons jord ud over kajkanten og således få skabt nye byggeretter til glæde for 30.000 borgere og 35.000 nye arbejdspladser - alt sammen ganske gratis, uagtet at det jo var byens borgere der indirekte selv skulle betale for at aflevere jorden ved kajen.

Men man nævnte ikke dengang, at det også var på bekostning af miljøet under havoverfladen – og som nu med usvigelig sikkerhed vil blive opkrævet denne meromkostning, om natur da overhovedet kan handles for penge, når den først er blevet ødelagt.

Den 23. marts 1991 underskrev Danmark og Sveriges regeringer en aftale om at bygge en fast transportforbindelse over Øresund, der forbinder storbyområderne København og Malmø.

En del af denne aftale var at etableringen af forbindelsen, hverken måtte medføre ændringer i vandudveksling til Østersøen eller i ilt- og saltforsyningen til Østersøen, altså den såkaldte ”nul”-løsning. Det var ikke eksempelvis 0,15 men skulle være 0.00%.

Under Lynetteholmens første fase er der ikke gjort nok for at beskytte vandmiljøet og forurenet gytje/bundslam blev dumpet i Køge Bugt og gravearbejdet blev end ikke forsøgt afskærmet med det resultat, at forurenede sedimenter er blevet ført videre enten mod nord/syd eller ind i Margretheholms havn.

Kun efter pressens bevågenhed blev der nødtørftigt udlagt flydespærre i Margretheholms havn, men først efter at skaden var sket.

Samlet omkostning til miljøforanstaltninger frem til i dag på langt under 0,1% af den tilsvarende afsatte anlægsudgift.

Under Øresundsforbindelsens bygning krævede et internationalt ekspertpanel entreprenørernes normale spild fra konstruktionsafgravninger og fra kompensationsafgravninger til havbund og vandsøjle nedbragt fra de sædvanligvis 25% til under 5% ved at udforme skærpede afbødningsstrategier med bl.a. overvågning af skyggepåvirkningen på ålegræs.

Samlet miljøomkostning på 12% af den samlede anlægsudgift eller svarende til ca. 2 milliarder kroner.

Faktuelt er beskyttelse af havmiljøet i denne periode og for to, i hydraulisk forstand, sammenlignelige anlægsprojekter, ændret fra ovennævnte 2 milliarder til næsten ingen ting, som der her pt. er brugt på Lynetteholmen.

Reference til artiklen om miljøhensyn til Øresundsforbindelsen.

[Minimizing Environmental Impacts of a Major Construction:](https://acrobat.adobe.com/link/review?uri=urn:aaid:scds:US:c2e34aeb-702c-3625-b113-5f67370907b2)

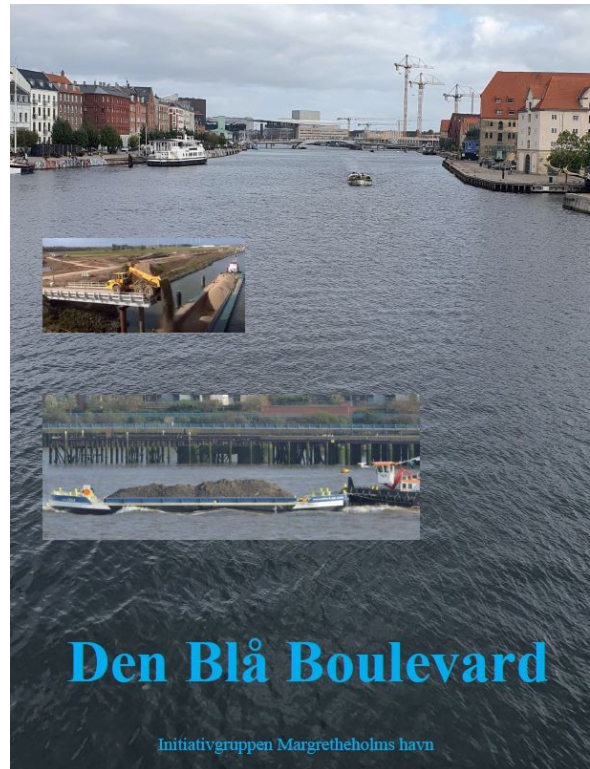
<https://acrobat.adobe.com/link/review?uri=urn:aaid:scds:US:c2e34aeb-702c-3625-b113-5f67370907b2>

Med reference til den omhandlende SMV-rapport i øvrigt skal vi her gøre opmærksom på også vores tidligere indsigelser.

Den strategiske miljøvurdering inderholder følgende plan:

- Byudviklingen i Østhavnen på Lynetteholm, Refshaleøen, Quintus og Kløverparken
- Etablering af Østlig Ringvej
- Etablering af en ny metrolinje
- Etablering af cykelinfrastruktur
- Etablering af supplerende vejanlæg

1. At beslutningen om at etablere afværgeforanstaltningen, nemlig omfartsvejen fra Prøvestenen videre over HOFOR og Margretheholms havn, gør vi fortsat opmærksom på at denne beslutning alene hviler på et manipuleret og urigtigt beregningsgrundlag, fremlagt i MKR-rapporten. Ingeniørfirmaet Rambøll A/S har her beregnet nogle vildledende CO₂ værdier på et manipuleret grundlag. Dette sandsynligvis med det formål at By & Havn med disse forkerte emissionsværdier kunne fravælge en kombineret brug af pramme til transport af jorden til Lynetteholmen.



Henvisning til vores notat
Den Blå Boulevard:

<https://margretheholmshavn.dk/wp-content/uploads/2022/12/Den-Blaa-Boulevard-revideret-april-2022-1-2.pdf>

2. At den nu etablerede omfartsvej allerede har påført og i særdeleshed også fremadrettet påfører Sejlklubben Lynetten store indtægtstab. Dette tillige med at brugen af Margretheholms havn i dagtimerne vil være stærkt reduceret. Havneområdets samlede biodiversitet er nu truet, dels fra det forurenede og sundhedsfarlige havvand kommende fra håndteringen af gytje/bundslam og dels ved den kraftige reduktion af havnens åbning ud mod Øresund og som vil resulterer i et iltsvind og bundvending med råddent bundvegetation til følge.

Samtlige påvirkninger i havnen er her anført i dette notat:

<https://margretheshavn.dk/wp-content/uploads/2022/11/Noter-til-aktionsgruppen.pdf>

3. At blokering af Kongedybet allerede under fase 1 vil betyde en reduktion af det iltholdige saltvand til Østersøen, men også medfører store påvirkninger af brugen af det resterende farvand i Kongedybet grundet en forstærket strøm og farefulde sejlads i et snævert farvand. Endelig vil den i SMV-rapporten foreslåede afværgeforanstaltning med hensyn til de kompenserende afgravninger, betyde endnu større mængder af miljøbelastende sedimentter udledt til vandsøjlen. Disse sedimentter vil af strømmen føres enten nord eller syd på alt efter dagens strømretning og stærkt påvirke havbund og de lokale kyster. Yderligere bekymre det os, at de af Københavns kommune bevilgede 400 millioner til etablering af badestrande på jorddepotets østside ikke er kystteknisk fagligt korrekt udformet, idet designet vil betyde øget udbredelse af råddent tang og flytning af det sand, som ikke naturligt kan blive tilført Lynetteholmens østlige perimeter.

Vi henviser til dette notat tidligere fremsendt til transportministeren.

<https://margretheshavn.dk/wp-content/uploads/2022/12/Lynetteholm-Optimeringsmuligheder-Endelig.pdf>

Håber at vores samlede høringssvar med tilføjelser til den her omhandlende SMV-rapport vil påvirke det videre arbejde i en miljørigtig positiv retning og ikke mindst bevare Margrethesholms havn sammen med de omkringliggende bebyggelser i et maritimt og rent miljø.

Margrethesholms havn, - en havn der har en bevaringsværdig kulturhistorie, bygget for egen håndkraft uden offentlige midler og med et håb om vi fortsat må forblive et åndehul for både havnens 1200 medlemmer og havnens omkringliggende naboer og arbejdspladser.

Med venlig hilsen

Klaus Schlichter

Arbejdsgruppen – Bevar Margrethesholms havn med 2.470 medlemmer.

Mail: klausschlichter@gmail.com

Mobile: 2711 4183

<https://www.facebook.com/groups/BevarMargrethesholmsHavn>

Erhvervsforeningen for Københavns Havn

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

18. januar 2023

Indsendt via mail til trm@trm.dk og arp@trm.dk.

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

På vegne Erhvervsforeningen i København, Cvr. 17774573 afgives hørings svar.

Erhvervsforeningen i Københavns Havn er en forening af grundejere og lejere i København med erhvervsaktiviteter på Prøvestenen og i Nordhavnen.

Erhvervsforeningen arbejder for at Prøvestenen bevares og udvikles som erhvervshavn. Erhvervsforeningen er ikke modstander af Lynetteholmen, udvidelsen af metronettet i København og heller ikke etableringen af den østlige metrolinje, M5. I det omfang arealer på Prøvestenen inddrages til metroprojektet, bør dette imidlertid ske med respekt for de nuværende og fremtidige erhvervsaktiviteter i området.

Prøvestenens fremtid har længe været til debat. Der pågår overvejelser om at inddrage dele af Prøvestenens areal til mange forskellige aktiviteter, samt idéer til brug for de omkringliggende arealer, der vil begrænse anvendelsen af havnen – herunder boligområder, metroværksted, arbejdsareal samt til-/frakørsel til Østlig Ringvej, rensningsanlæg, ja selv koncertareal.

Erhvervsforeningen anerkender flere af disse tanker som vigtige for Københavns fortsatte udvikling. Erhvervsforeningen vil dog samtidig advare mod at tro, at Prøvestenen blot er et arealmæssigt tag-selv-bord, som kan anvendes uden en pris. Den pris kan blive høj for samfundet, da Prøvestenen i dag indgår som et nødvendigt led i forsyningen af Københavns Lufthavn med flybrændstoffer, Hovedstaden med materialer og brændstoffer, samt CO₂-opsamling, lagring, forarbejdning og udskibning.

Projektering af et kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen bør ikke fortages, før der foreligger en samlet plan for Prøvestenens fremtid. I det omfang planen indeholder hel eller delvis inddragelse af de nuværende erhvervsaktiviteter, skal alle aspekter heraf være belyst – herunder alternativer til den nuværende og væsentlige forsyning af København med brændstoffer, råstoffer og byggematerialer fra virksomhederne på Prøvestenen.

Erhvervsforeningen har via NIRAS udarbejdet en rapport, der belyser de erhvervs-, samfunds- og klimamæssige konsekvenser ved en hel eller delvis nedlukning af

Side 1 af 2

Erhvervsforeningen
for Københavns Havn

Mortang Advokater – Dornhuset – Folehavevej 1 – 2970 Hørsholm
Telefon 45766200 – mortang@mortang.dk – www.mortang.dk

Erhvervsforeningen for Københavns Havn

Prøvestenens "Tør-bulk" areal ("Betydningen af virksomhederne i tørbulkområdet på Prøvestenshavnen" / Rapporten er sammen med et fakta ark vedhæftet høringsvaret).

I det omfang, hvor der kan findes andre løsninger end inddragelse af erhvervsarealer på Prøvestenen, bør sådanne alternative placeringer afsøges. Fastholdes en placering på Prøvestenen, så bør en placering på det nuværende tomme areal syd for de nuværende havnearealer på Prøvestennem eller i kanalen mellem Amager og Prøvestenen (mod Kløvermarken) overvejes, hvor den vil være til mindst mulig gene for de erhvervsmæssige aktiviteter.

Der er åbenlyst nationale interesser i Prøvestenen. Erhvervsforeningen vil gøre opmærksom på, at et flertal i Folketinget for nylig har indgået en politisk aftale om planloven, hvorved erhvervshavne skal beskyttes bedre gennem en udpegning af nationale interesser. Selv om administrationsgrundlaget for denne udpegning endnu ikke er på plads, vil store dele af aktiviteterne på Prøvestenen utvivlsomt blive omfattet. Dette forhold bør oplagt inddrages i den samlede plan. Desuden er Prøvestenen i Fingerplanen udlagt til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, og Københavns Kommune har vurderet, at det ikke er praktisk muligt at finde alternativ placering til de nuværende aktiviteter på Prøvestenen.

Erhvervsforeningen er enig i disse vurderinger.

Erhvervsforeningen er således overordnet positiv overfor metroprojektet, men projekteringen skal ske under inddragelse af ovennævnte hensyn.

Med venlig hilsen
Formand for Erhvervsforeningen i Københavns Havn



Kim Fynbo Nielsen

Bilag:

- Betydningen af virksomhederne i tørbulkområdet på Prøvestenshavnen (NIRAS)
- Faktaark Prøvestenen

Side 2 af 2

Erhvervsforeningen
for Københavns Havn

Mortang Advokater – Dornhuset – Folehavevej 1 – 2970 Hørsholm

Telefon 45766200 – mortang@mortang.dk – www.mortang.dk



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

18. januar 2023

Indsendt via mail til trm@trm.dk og arp@trm.dk.

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

På vegne af Dansk Natursten A/S, Cvr. nr. 19883442, B-Vej 6, 2300 København S afgives høringsvar.

Dansk Natursten A/S er leverandør til store dele af byggeindustrien med kerneområder indenfor granit og sømaterialer til beton- og asfaltindustrien, jernbaneskærver til jernbaner samt kystsikringssten til danske kyster. Virksomheden håndterer ca. 1,1 mio. tons råstoffer fra Prøvestenen til projekter i Storkøbenhavn – bl.a. anlægsprojekter som Lynetteholmen, Metro, Letbanen etc. Prøvestenen er således et meget væsentligt omdrejningspunkt for virksomhedens aktiviteter.

Dansk Natursten A/S er som resten af råstofbranchen, der er samlet under brancheforeningen Danske Råstoffer, positiv overfor projekterne og i øvrigt også overfor projekterne i Infrastrukturplan 2035. Dansk Natursten A/S er dog nødt til at påpege at politikerne fuldstændig har glemt at sikre forsyningen af råstoffer i den forbindelse. Hvis ex. placeringen af Metro klargøringscenteret fastholdes vil det betyde at leverancen af råstoffer til alle projekter i hovedstadsområdet vil umuliggøres fra Prøvestenen eller andre pladser indenfor en rimelig afstand af Hovedstaden. Samtidig vil Dansk Natursten A/S gøre opmærksom på, at levering af råstoffer med skib over de næste år vil stige voldsomt som følge af, at forekomsterne på land rundt om København snart er tømt. Derfor bør placeringen ændres, så Prøvestenen som indgang til hovedstadsområdet kan fastholdes.

Dansk Natursten er en del af Erhvervsforeningen i Københavns Havn, der har afgivet vedhæftede høringsvar, som Dansk Natursten A/S fuldt ud kan tilslutte sig.

Med venlig hilsen
Dansk Natursten A/S

Kim Fynbo Nielsen
Salgsdirektør

Side 1 af 1



Høringsvar SMV Lynetteholm

Østerbro Lokaludvalg hilser velkommen, at der er lavet en samlet strategisk miljøvurdering (SMV), som belyser samspilseffekter og giver mulighed for en samlet debat om hele projektet. Dog savner vi en række forhold, som ikke er belyst i SMV'en:

- Færdiggørelse af stormflodssikring med porte mv. og evt. alternative former for sikring.
- Miljøpåvirkningen af befolkningsstigningen i hovedstadsregionen i 0-alternativet.
- Netto-påvirkning af grønne arealer og natur i 0-akternativet i hovedstadsregionen som resultat af at 80% af befolkningsvæksten forventes bosat i nybyggeri udenfor Frederiksberg og København
- De forventede netto-omkostninger til Stormflodssikring i 0-alternativet

Lokaludvalget forholder sig i dette høringssvar til SMV'ens delelementer, men vi vil påpege, at vi opfatter det som dybt kritisabelt, at man fra politisk hold har igangsat et så omfattende projekt uden, at der forelå tilstrækkelige vurderinger af projektets klima og miljøpåvirkninger. Den foreliggende SMV burde have dækket flere forskellige løsningsscenarier for stormflodssikring – og den burde naturligvis have været en del af det politiske beslutningsgrundlag forud for anlægsloven.

Nedenfor gennemgås lokaludvalgets kommentarer til SMV'ens delelementer.

Lynetteholm

I denne kontekst opfatter vi Lynetteholm som sidste etape i bebyggelsen af Østhavnen.

Lokaludvalget anser projektet som meget langsigtet ift. erhvervs- og boligbyggeri inkl. lokal infrastruktur, hvilket først tager sin begyndelse efter stormflodssikringen, jorddeponering og byggeriet på Refshaleøen

20. januar 2023

Sagsnummer
2021-0011710

Dokumentnummer
2021-0011710-8

Sekretariatet for Østerbro
Lokaludvalg
Svendborggade 5, 4. sal
2100 København Ø

EAN-nummer
5798009800497

og sydpå. Altså 2050+. Vi anbefaler derfor at VVM-undersøgelsen planlægges med en meget høj grad af agilitet, idet der må tages højde for radikale ændringer i bolig- og byggeformer, teknologiske landvindinger, miljøhensyn, trafikformer og -ønsker mv.

Men allerede i 2023 åbenbares en meget stor indsø, som vi ikke anbefaler skal ligge ubenyttet hen. Derfor bør forskellige midlertidige anvendelsesmuligheder analyseres. Fx som energiø koblet til vindmøllenettet, hvor vand pumpes ud, når der er overskudsproduktion af el og omvendt ledes gennem turbiner, som producerer grøn el og dermed erstatter sort energi i vindstille perioder. Søen kan også anvendes til havbrug samt af børn og unge som beskyttet sejlområde. Der skal selvfølgelig etableres sikkerhedszone ift. opfyldningen.

Vi anbefaler fortsat analyser af, hvordan det samlede projekt bedst ender som et nuludledningsprojekt over for miljøet i og omkring Øresund. Desuden anbefales det, at det undersøges, hvordan man bedst muligt kan sikre mindst mulig gene for københavnere ifm. jordkørsel, fx i form af tvangsruiter.

Stormflodssikring

Lokaludvalget hilser velkomment, at Lynetteholms bidrag til sikringen er ved at være på plads, og vi anbefaler alle direkte involverede myndigheder at fremme processen med etablering af diger og dokporte som værn mod stormfloder såvel fra syd som fra nord. Vi undrer os dog over, at det ikke er undersøgt, hvordan stormflodssikringen færdiggøres fx med dokporte. Dette bør undersøges af hensyn til havbunden og eventuelle konsekvenser af forurening med tungmetaller.

Østlig Ringvej (ØR)

Trafiktal viser, at Østerbro vil få +10% mere trafik uden en ØR. Alligevel fastholder vi forventningen om, at trafikallene - i hvert fald for udvalgte strækninger - er for optimistiske, og ønsker dem mere grundigt undersøgt i kommende VVM.

Vi frygter, at der på hele Østerbro fortsat vil være en del gennemkørende trafik og sivetrafik. Vi forventer, at de trafikale problemer især opstår efter 2050, når byggeri på Lynetteholm påbegyndes - og efter at Nordhavn og Refshaleøen er udbygget. Derfor ønsker vi, at VVM lægger vægt på trafikprognoser efter 2050 og på at analysere forskellige afbødeforanstaltninger, som kan tages i anvendelse, hvis nødvendigt. Det være sig: Trafikøer, betalingsringe, park and ride, samkørsel, forbudszoner, udbygning af andre ringveje osv. En anden og nok så væsentlig afbødeforanstaltning ifm. stigende trafiktal er overdækning af Helsingørsmotorvej, som derfor også ønskes analyseret.

Lokaludvalget har arbejdet med konkrete planer for trafikøer. Vi har afgivet hørings svar herom i forbindelse med Idéfasehøringen (oktober 2022), men tager det med her, da perspektiverne efter 2050 er kommet tydeligere frem for os på et møde med forvaltningen.

Metro

Vi har afgivet hørings svar ifm. Idéfasehøringen i oktober 2022. Lokaludvalget peger, i tråd med Nørrebro Lokaludvalg, på vigtigheden af en linjeføring med en metrostation ved Rigshospitalet og Stengade, der betjener indre Østerbro og Nørrebro. Desuden anbefales det at lægge vægt på tiltag, der vil mindske støj i anlægsfasen.

Lokal Infrastruktur

Østerbro Lokaludvalg tager ikke stilling til cykelinfrastrukturen og trafikplaner til og fra Østhavnen, da det ligger mange år ude i fremtiden og kun berører Østerbro i mindre grad.

Borgerinddragelse

Lokaludvalget har i forbindelse med høringsperioden afholdt to dialogaktiviteter for at indsamle input:

1. Borgermøde 15. november 2022.

På mødet blev projektet og den strategiske miljøvurdering præsenteret af bl.a. By og Havn. På mødet var der særlig interesse og fokus på stormflodssikring (hvordan og hvor) samt Østlig Ringvej (særligt fokus på konsekvenser for Østerbro). Der blev der givet udtryk for en forundring over, at de samlede planer for Stormflodsikringen ikke er længere i proces. Der blev også spurgt til, om mere vejkapacitet ikke blot vil give en øget mængde trafik. Og om de planlagte to spor i hver retning ikke vil være underdimensioneret for at opnå den ønskede trafikale aflastning særligt af Indre By.

Ca. 50 lokale borgere deltog i mødet.

2. Undersøgelse i Østerbro Borgerpanel

936 borgere har deltaget i survey om SMV'en med primært fokus på den demokratiske proces og på bekymringer omkring SMV'ens temaer, snarere end fordelene ved Lynetteholmen. Særligt bemærker vi i resultatet af undersøgelsen, at bekymringer for klimaeffekter fylder meget for respondenterne. Desuden har der været en ekstra interesse i at besvare skemaet blandt respondenter, der bor i Nordhavnkvarteret. Det skal bemærkes, at dette er den anden survey omkring Lynetteholmprojektet, da der ligeledes blev kørt en undersøgelse i forbindelse med VMM-undersøgelsen i 2020.

Set i forhold til undersøgelsen fra 2020, viser resultatet fra 2022, at der er sket en stigning i respondenter, der føler, at de har indflydelse på både byudvikling generelt og på Lynetteholmprojektet.

Trods stigningen er der 4-5 gange så mange, som ikke mener de har nok indflydelse på udviklingen. De hyppigste kommentarer peger på holdninger imod Lynetteholmprojektet - herunder peger flere i kommentarerne på en utilstrækkelig borgerinddragelse. Mange finder da

også, at det samlede projekt er komplekst, hvilket nok også er årsagen til den noget lavere deltagelse (normalt svarer 2-3 gange så mange på borgerpanelundersøgelser) og overvægt af højt uddannede (80% har længere eller lang uddannelse).

Undersøgelsen peger på at Metroplanerne medfører mindst bekymringer, mens udviklingen af Lynetteholm giver størst bekymringer

Venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Allan', enclosed within a circular scribble.

Allan Marouf

Formand for Østerbro Lokaludvalg



Hvidovre Kommune, Hvidovrevej 278, 2650 Hvidovre

Transportministeriet

trm@trm.dk, arp@trm.dk

Hvidovre Kommune
Hvidovrevej 278
2650 Hvidovre

Kommunalbestyrelsen
Borgmester:
Anders Wolf Andresen

Telefon: 3639 3003

E-mail: borgmester@hvidovre.dk
www.hvidovre.dk

Sagsnr.: 22/24291
Doknr.: 242736/22

Dato: 20-01-2023

Rådhusets åbningstider:

Mandag-onsdag:	10:00-14.30
Torsdag:	13:00-17.30
Fredag:	10:00-13.30

Hvidovre Kommunes hørings svar om strategisk miljøvurdering af Østhavn og Lynetteholm

Hvidovre Kommunalbestyrelse har den 20. december 2022 behandlet Transportministeriets høring om Strategisk Miljøvurdering af Østhavn og Lynetteholm og fremsender på den baggrund følgende hørings svar.

Hvidovre Kommunalbestyrelse konstaterer indledningsvist, at miljøvurderingen kun redegør for de miljømæssige konsekvenser af mindre dele af de ændringer af de kystnære områder omkring hovedstaden, som allerede nu er besluttet eller aftalt politisk.

Den strategiske miljøvurdering fokuserer således på konsekvenserne af at gennemføre en plan om at etablere af boliger og arbejdspladser på Lynetteholm og Refshaleøen samt de tilhørende trafik anlæg i form af Østlig Ringvej, Metro linje M5 samt lokale sti- og vejforbindelser.

Planen er et godt eksempel på styrken i at samtænke etablering af boliger, erhverv og transport på et tidligt stadie af en byudvikling. Ikke kun for udviklingsområdet selv, men også for områdets betydning for – og sammenhæng med – de omgivende områder.

Med etablering af højklasset offentlig transport i form af metro sikrer planen, at det naturlige opland til både boliger og erhverv i Østhavn og Lynetteholm, der vil omfatte store dele af København og de nærliggende kommuner, tilbydes hurtig og effektiv pendling med offentlig transport.

Det er også en af de centrale årsager til, at den strategiske miljøvurdering viser positive miljøeffekter af planen efter etableringsfasen. Med andre ord anerkendes det, at den overordnede planlægning tager højde for at mindske pendling fordi boliger og arbejdspladser findes i samme geografiske område.

Planens konsekvenser for den fremtidige demografiske udvikling

Ifølge planen forventes etablering af det store antal boliger (66.000 beboere) og arbejdspladser (54.000) på Lynetteholm og Refshaleøen at begrænse den tilsvarende vækst i hovedparten af kommuner i den nordlige og østlige del af Sjælland.

Forudsætningerne for modellerne må betragtes som usikre og der bør derfor tillægges en vis margin. Konkret i forhold til Hvidovre er det ikke indlysende, at et øget antal arbejdspladser på Lynetteholm og Refshaleøen vil begrænse antallet af industriarbejdspladser på Avedøre Holme og arbejdspladser på Hvidovre Hospital, som det fremgår af beregningsforudsætningerne i den strategiske miljøvurdering. Tværtimod må en vækst i arbejdspladser i København inden for fagområder som service, handel, udvikling, forskning mv. forventes at føre til en øget efterspørgsel på produktionsarbejdspladser, som netop kan etableres på Avedøre Holme, ligesom et øget antal borgere i København vil medføre et øget behov for ansatte på de nærmeste hospitaler.

En så detaljeret modellering, som der er søgt gennemført i beregningsforudsætningerne for rapporten "Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavn", forudsætter derfor en mere nuanceret analyse end den her gennemførte jævnfør rapportens bilag 2.

På tilsvarende vis findes det ikke sandsynligt, at etablering af nye boliger på Lynetteholm og Refshaleøen vil føre til fraflytninger fra de fuldt udbyggede almene boliger i Hvidovre, som det fremgår af beregningsforudsætningerne. Det forventes derimod, at en direkte Metroforbindelse fra Lynetteholm til Ny Ellebjerg og Hvidovre Hospital vil sikre et fælles opland for både boliger og arbejdspladser.

Det er evident at et øget antal boliger i København overordnet set må forventes at føre til ændringer i den fremtidige bosætning, men beregningernes forudsætning om at "individer vælger en optimal bopæl, arbejdsplads og boligstørrelse hvert år" (jævnfør rapportens bilag 5), må nok forventes at være lige skarpskåret nok til analyser på bydelsniveau.

Planens konsekvenser for biltrafik omkring København

I planen forventes etablering af en østlig ringvej at flytte en væsentlig del af trafikken fra det nordlige Sjælland til lufthavnen og Øresundsbroen ud af det indre København.

Det frygtes dog, at en østlig ringvej tillige vil medføre, at trafik fra det nordlige Sjælland mod Køge og Roskilde også vil anvende Østlig Ringvej for at undgå Motorring 3, hvilket kan føre til yderligere trafikbelastning og deraf følgende støjgener på Amagermotorvejen og Kalvebodbroerne, som allerede nu er stærkt belastet og forårsager væsentlige støjgener i Hvidovre.

Hvidovre Kommune må derfor allerede nu understrege behovet for, at støjbegrænsning af eksisterende motorveje indgår direkte i anlæg af nye trafikforbindelser. Samtidig ønskes der indtænkning af flere funktioner så støjdæmpning og f.eks. etablering af solceller tænkes sammen.

Sammenhæng med den fælles stormflodssikring

Som nævnt fremgår det af planen og den strategiske miljøvurdering, at klimatilpasning og stormflodssikring ikke er omfattet.

Dette er beklageligt – ikke mindst i lyset af, at der allerede er truffet en bred politisk aftale i Folketinget af 31. maj 2022 om at gennemføre en samlet stormflodssikring af hele København inklusiv Kalvebodbroerne, der må forventes at få væsentlig indflydelse på udformning og anvendelse af kystområderne omkring Lynetteholm og Refshaleøen – herunder og etablering af trafikanelæg som Metrolinje M5 og Østlig Ringvej.

Behov for sammenhængende vision og planlægning for hovedstadsområdet

Det er Hvidovre Kommunes opfattelse, at de kommende årtiers udvikling af kystzonen omkring hele hovedstaden – herunder byudvikling, infrastrukturanelæg og kystsikring – er af en så omfattende karakter, at der er behov for en sammenhængende planlægning.

Hvidovre Kommune skal derfor anbefale, at der snarest igangsættes et arbejde med en samlet vision og rammeplanlægning for den samlede kystlinje omkring vores hovedstad, hvor både stormflodssikring, by- og erhvervsudvikling, rekreative muligheder, adgang til havet, natur og havmiljø inddrages. Der skal i den sammenhæng refereres til det Visionsoplæg, som Hvidovre har fået udarbejdet sammen med København, Tårnby og Dragør og som er vedlagt høringsvaret.

Med venlig hilsen



Anders Wolf Andersen
Borgmester



Transportministeriet
Att. Anders Petersen (arp@mst.dk)

Landskab og Skov
J.nr. 2022 - 65773
Ref. sizi
Den 20. januar 2023

Miljøstyrelsens høringssvar til:

Strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm samt tillæg hertil

Transportministeriet har sendt en strategisk miljøvurdering af den politisk principaftale om en plan for byudvikling og infrastruktur til Københavns Østhavn, herunder Lynetteholm, i offentlig høring i perioden 22. august 2022 – 9. januar 2023. Den vurderede aftalte plan omfatter følgende:

- Byudviklingen i Østhavnen på Lynetteholm, Refshaleøen, Quintus og Kløverparken
- Etablering af Østlig Ringvej
- Etablering af en ny metrolinje
- Etablering af cykelinfrastruktur
- Etablering af supplerende vejanlæg

Denne strategiske miljøvurdering er suppleret af et tillæg til den udførte strategiske miljøvurdering af planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm. Tillægget er udarbejdet på baggrund de valgte metrolinjeføringer, som Københavns Kommune havde i idéfasehøring i perioden fra d. 5. september 2022 til d. 31. oktober 2022. Tillægget er sendt i høring i perioden 19. december 2022 – 22. januar 2023. Da tillægget skal ses i sammenhæng med den miljørapport, som blev sendt i offentlig høring d. 22. august 2022, er høringsfristen for denne også udskudt til d. 22. januar 2023.

Den politiske principaftale om planen for den samlede byudvikling og infrastruktur er endnu ikke udmøntet i en eller flere egentlige planer, omfattet af miljøvurderingslovens regler, men ved behandling af forslag til lov om anlæg af Lynetteholm blev det af parterne i principaftalen besluttet at gennemføre en strategisk miljøvurdering af den aftalte plan for byudvikling og infrastruktur efter de retningslinjer for vurdering, der følger af reglerne om strategisk miljøvurdering i lov om miljøvurdering, jf. lovbekendtgørelse nr. af 3. januar 2023 (miljøvurderingsloven).

Miljøstyrelsen er blevet hørt som berørt myndighed og har kommenteret den strategiske miljøvurdering og miljøvurderingen i tillægget samlet og på samme måde, som styrelsen kommenterer strategiske miljøvurderinger, der er udarbejdet efter miljøvurderingsloven.

Såfremt Transportministeriet har behov for uddybning af bemærkningerne, står Miljøstyrelsen til rådighed og henvendelse kan rettes til undertegnede.

Høringssvar fra Miljøstyrelsens enhed Erhverv

Støj vurderes som en af de væsentligste miljøudfordringer i forbindelse med de efterfølgende anlægsprojekter, og Miljøstyrelsen har i den sammenhæng følgende kommentarer:

Bygge- og anlægsstøj

Der synes at mangle en vurdering af, hvilke dele af de efterfølgende bygge- og anlægsprojekter, der ikke vil kunne reguleres efter den kommunale forskrift og dermed heller ikke kan dispenseres efter forskriften. Miljøstyrelsen henviser her til miljøaktivitetsbekendtgørelsen og den tilhørende vejledning, hvoraf det netop fremgår, at længerevarende bygge- og anlægsprojekter ikke er omfattet af miljøaktivitetsbekendtgørelsen. Hvorvidt der vil være tale om et længerevarende eller midlertidigt anlægsprojekt afhænger af en konkret vurdering, men projekter uden for bekendtgørelsens rækkevidde skal reguleres efter § 42 i miljøbeskyttelsesloven. Her vil kommunen skulle fastsætte særskilte støj og driftsvilkår. Det bør fremgå af materialet, hvis der vurderes at være længerevarende bygge- og anlægsaktiviteter og hvor forskrifter ikke rækker.

Metrostøj i driftsfasen

Der gøres opmærksom på, at Miljøstyrelsens Orientering fra 1997 om lavfrekvent støj ikke er rettet mod metrolinjer i drift, men derimod stationære støjkluder på en virksomhed. Der er derfor heller ikke fra Miljøstyrelsens side fastsat specifikke vejlede grænseværdier for strukturlyd i bygninger over metrolinjer. Orientering fra 1997 giver derfor ikke nødvendigvis et retvisende billede af støjen fra metrotog i drift - herunder strukturbåren støj. Miljøstyrelsen foreslår desuden, at erfaringerne med støj i forbindelse med driften af metrocitring i København og letbanen i Odense inddrages, når nye metrolinjer miljøvurderes efter miljøvurderingsloven, og linjerne skal etableres. Det gælder både de dele, der kører under jorden, og hvor metrolinjen kører over jorden. - herunder også i forbindelse med planlægning efter planloven, hvis der etableres boliger enten ovenpå metrolinjer eller langs linjerne.

Miljøstyrelsen gør i denne forbindelse også opmærksom på, at Miljøstyrelsen har igangsat et arbejde i 2022 og 2023, der skal se på mulige vejledende grænseværdier og metoder til dæmpning af strukturbåren støj fra f.eks. metro. Det anbefales, at der forud for arbejdet med miljøkonsekvensrapporten søges inspiration i dette arbejde, der pt. foregår i Miljøstyrelsen. Miljøstyrelsen fremsender gerne udkast til rapport, hvis det ønskes.

Høringssvar fra Miljøstyrelsens enhed Cirkulær Økonomi

Miljøstyrelsens enhed Cirkulær Økonomi (MST CØA) har forholdt sig til afsnit omhandlende ressourcer og affald og har følgende bemærkninger:

Vedr. deponeringskapacitet

Det fremgår på side 34, at der er mangel på deponeringskapacitet grundet mange byggeprojekter. Eftersom deponeringskapacitet formodes at være et område, der hører under Klima-, Energi- og Forsyningsministeriets ressort, har MST CØA ikke kommenteret det yderligere, da de regler som MST CØA vejleder om ikke er påvirket af problemstillingen.

Bygge- og anlægsaffald

På side 192 står der, at bygge- og anlægsaffald vil skulle håndteres efter affaldsreglerne. I den forbindelse skal affaldshierarkiet overholdes og materialer indeholdende farlige stoffer skal frasorteres og behandles separat. Det fremgår imidlertid ikke, hvor man regner med at køre de enkelte affaldsfraktioner hen. Dette bør uddybes, hvis det er muligt. Det bør også uddybes i de miljørapporter, der bliver lavet af de efterfølgende projekter.

Overskudsjord og tunnelmuck

På side 195 står der, at overskudsjord og tunnel-muck fra etablering af metroen vil blive indregnet som en del af Lynetteholmen. Imidlertid står der også, at man tilsætter flere stoffer til tunnel-mucken under borearbejdet. Det bør om muligt uddybes hvad disse tilsætningsstoffer kan være samt hvorvidt 1) det kan anbringes på Lynetteholmen indeholdende disse stoffer og 2) hvad man gør med dem, hvis Lynetteholmen ikke kan modtage det, og tunnel-mucken ikke kan nyttiggøres. Alternativt bør det uddybes i de miljørapporter, som udarbejdes af de efterfølgende projekter.

Boremudder

Der står på side 223, at der skal bortskaffes og placeres en betragtelig mængde boremudder. Det fremgår, at det vil blive nyttiggjort og placeret på Lynetteholmen, men det afhænger af forureningsgrad og materialets vandindhold. Det bør uddybes, hvad man har tænkt sig at gøre med det, såfremt det ikke kan placeres på Lynetteholmen. Dette kan også være relevant i de miljørapporter, der bliver lavet af de efterfølgende projekter.

Øvrige bemærkninger

Der henvises i rapporten til, at forurenede jord kan håndteres efter jordflytningsbekendtgørelsen. Her skal man være opmærksom på, at jordforureningslovens § 8 også kan komme i spil. Ligeledes kan Miljøstyrelsens regler komme i spil, hvis der mellemdeponeres opgravet jord såsom f.eks. miljøgodkendelser eller miljøbeskyttelseslovens § 19. Dette er blot til orientering ved efterfølgende miljørapporter der er mere præcise.

I forbindelse med ringvejen og metroen står der, at der skal laves en aftale med kommunen omkring at efterlade forurenede jord under byggerierne. Dette vil formodentlig kræve en tilladelse fra kommunen efter jordforureningslovens § 8, såfremt forureningerne er omfattet af reglerne om offentlig indsats. Dette bør præciseres i efterfølgende miljørapporter for de konkrete projekter.

Høringsvar fra Miljøstyrelsens enhed Hav- og Vandmiljø

Det retlige grundlag for enhedens gennemgang og bemærkninger

Det følger af miljøvurderingslovens § 12, jf. bilag 4, at miljøvurdering af en plan bl.a. skal redegøre for:

- forbindelser med andre relevante planer og programmer,
- relevante aspekter af den nuværende miljøstatus og dens sandsynlige udvikling, hvis planen eller programmet ikke gennemføres
- miljøforholdene i områder, der kan blive væsentligt berørt
- de miljøbeskyttelsesmål, der er fastlagt på internationale plan, fælleskabsplan eller medlemsstatsplan, og som er relevante for planen eller programmet, og hvordan der under udarbejdelsen af planen er taget hensyn til disse mål og andre miljøhensyn.

Enhedens gennemgang af og bemærkninger til den strategiske miljøvurdering for den aftalte plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen (Lynetteholm) er sket med henblik på at afklare, om miljøvurderingen omfatter beskrivelser og vurderinger af sandsynlige påvirkninger af målsatte vandforekomster og havområder og i fortsættelse heraf de nødvendige og bindende vurderinger af planens overensstemmelse med gældende vandplanlægning og havstrategi.

Gældende vandplanlægning er fastlagt efter lov om vandplanlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017, (lov om vandplanlægning) i bekendtgørelse nr. 448 af 11. april 2019 om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster (miljømålsbekendtgørelsen) og bekendtgørelse nr. 449 af 11. april 2019 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter (indsatsbekendtgørelsen).

Indsatsbekendtgørelsen § 8 gennemfører forbuddet mod forringelse af de målsatte vandforekomsters tilstand og mulighed for at opnå og/eller fastholde forekomsternes miljømål i EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger (vandrammedirektivet).

Gældende havstrategi består af:

- Danmarks Havstrategi II, 1. del, 2019: Miljømål, basisanalyse, samfundsøkonomisk analyse
- Danmarks Havstrategi II, 2. del, 2020: Overvågning
- Danmarks Havstrategi I, 3. del, 2019: Indsatsprogram

Havstrategien er fastlagt efter lov om havstrategi, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 25. november 2019 som ændret ved lov nr. 900 af 21. juni 2022, (lov om havstrategi). Det fremgår af § 18 i lov om havstrategi, at ”Statslige, regionale og kommunale myndigheder er ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen bundet af de miljømål og indsatsprogrammer, der fastsættes efter §§ 12 og 13. ”

Enhedens generelle bemærkninger

Den strategiske miljøvurdering af planens overensstemmelse med forbuddet mod forringelse af vandforekomster, omfattet af vandplanlægningen, er i en række sammenhænge mangelfuld, og det er således ikke muligt at vurdere, om planen er i overensstemmelse med vandplanlægningen.

Miljøvurderingen skal omfatte en vurdering af planens mulige påvirkning af *målsatte vandløbsvandområder*. Miljøvurderingen indeholder ingen redegørelse for hvilke målsatte vandløbsvandområder, der kan forventes påvirket, disse vandområders nuværende tilstand samt hvordan, vandområderne forventes påvirket, herunder hvilke kvalitetselementer som kan påvirkes. Der mangler derfor også redegørelse for vurderingen af de mulige påvirkningers konsekvenser for vandområdernes kemiske og økologiske tilstand, herunder om der er risiko for forringelse af vandområdernes tilstand og deres mulighed for at opnå og/eller fastholde vandområdernes miljømål. Er det vurderet, at planen ikke vil påvirke vandområder eller bestemte kvalitetselementer i vandområderne, skal dette også oplyses og begrundes.

Afgrænsning af målsatte vandløb og seneste tilstandsvurderinger kan ses på MiljøGIS for høring af vandområdeplaner 2021-2027:

<https://miljoegis.mim.dk/spatialmap?profile=vandrammedirektiv3hoering2021>

Miljøvurderingen skal omfatte en vurdering af planens mulige påvirkning af *målsatte søer*. Miljøvurderingen indeholder ingen redegørelse for hvilke målsatte søer, der kan forventes påvirket, søernes nuværende tilstand samt hvordan, søerne forventes påvirket, herunder hvilke kvalitetselementer som kan påvirkes. Der mangler derfor også redegørelse for vurderingen af de mulige påvirkningers konsekvenser for søernes kemiske og økologiske tilstand, herunder om der er risiko for forringelse af søernes tilstand og deres mulighed for at opnå og/eller fastholde deres miljømål. Er det vurderet, at planen ikke vil påvirke søer eller bestemte kvalitetselementer i søerne, skal dette også oplyses og begrundes.

Gældende afgrænsning og seneste tilstandsvurderinger for målsatte søer kan ses på MiljøGIS for høring af vandområdeplaner 2021-2027:

<https://miljoegis.mim.dk/spatialmap?profile=vandrammedirektiv3hoering2021>.

Miljøstyrelsen gør i den forbindelse opmærksom på, at der ligger målsatte søer tæt på de angivne linjeføringer for metroen (M5 vest og M5 øst), jf. figur 2.1.1.

Af miljøvurderingen fremgår følgende (på side 246): ”På grund af Østhavnens kystnære placering og byudvikling i området er grundvandsressourcen af begrænset betydning.” og ”Grundvandsressourcen er af begrænset kvalitet.”

Miljøvurderingen skal omfatte en vurdering af planens mulige påvirkning af målsatte grundvandsforekomster (uanset forekomsternes aktuelle tilstand). Miljøvurderingen indeholder imidlertid ingen redegørelse for hvilke målsatte grundvandsforekomster, der kan forventes påvirket, forekomsternes nuværende tilstand samt hvordan, forekomsternes forventes påvirket. Der mangler derfor også redegørelse for vurderingen af de mulige påvirkningers konsekvenser for forekomsternes kemiske og kvantitative tilstand, herunder om der er risiko for forringelse af forekomsternes tilstand og deres mulighed for at opnå og/eller fastholde deres miljømål. Er det vurderet, at planen ikke vil påvirke forekomsterne, skal dette også oplyses og begrundes.

Grundvandsforekomsterne afgrænsning og deres tilstand fremgår af udkast til vandområdeplaner 2021 – 2027 og dertilhørende MiljøGIS:

<https://miljoegis.mim.dk/spatialmap?profile=vandrammedirektiv3hoering2021>

Det bemærkes i denne sammenhæng, at der i miljøvurderingen er beskrivelser af aktiviteter, som kan påvirke grundvandsforekomster såsom grundvandssænkninger (herunder påvirkning af drikkevandsinteresser i Tårnby Kommune), nedsivninger, omfattende udstrømninger af grundvand, håndtering af jordforureninger osv.

Der er vejledning til gennemførelse af vurderingerne af, om påvirkninger af målsatte vandforekomster kan indebære forringelse i indsatsbekendtgørelsens § 8 og vejledning til indsatsbekendtgørelsen, se seneste udkast til ny vejledning til indsatsbekendtgørelsen:

<https://mim.dk/media/225714/udkast-vejledning-til-indsatsprogram-vp3.pdf>

Endvidere er det i flere tilfælde antaget i miljøvurderingen (siderne 225-236), at der kan meddeles tilladelse til at fravige forbuddet mod forringelse i vandplanlægningen, herunder sådan at berørte målsatte kystvandes tilstand for miljøfarlige forurenende stoffer (MFS) forringes yderligere. Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at mulighederne for at fravige beskyttelsen mod forringelse er meget begrænsede, herunder er det ikke muligt at fravige beskyttelsen mod yderligere forurening med MFS i vandområder, der er i ikke-god tilstand for disse MFS. Se miljømålsbekendtgørelsens § 4 og indsatsbekendtgørelsens § 8 og § 10.

Den strategiske miljøvurdering mangler vurderingen af planens overensstemmelse med den gældende havstrategi for det berørte havområde. Vurderingen skal omfatte hvilke konkrete havområder, der vil kunne blive direkte og indirekte påvirket af de planen, samt tilstanden for de konkrete havområder, og om påvirkningerne vil være i overensstemmelse med havstrategien.

I vurderingen af de potentielle påvirkninger på havstrategiens 11 deskriptorer skal der inkluderes en vurdering af, om planens potentielle miljøpåvirkning vil være til hinder for opnåelse af god miljøtilstand for de relevante deskriptorer. Denne vurdering kan for eksempel præsenteres vha. en tabel. Er det vurderet, at planen ikke vil påvirke en eller flere af de 11 deskriptorer i havområdet/erne, skal dette også oplyses og begrundes.

Der kan henvises til følgende links: <https://mst.dk/natur-vand/vandmiljoe/havet/havmiljoe/danmarks-havstrategi/> og <https://mim.dk/natur/hav/>

Tekstnære bemærkninger

Dokument	Side	Bemærkninger
Strategisk miljøvurdering august 2022	29	<p>Det er i rapporten beskrevet, at projektet rummer flere påvirkninger, som er vurderet til kun at være midlertidige under anlægsfasen. Miljøstyrelsen gør opmærksom på at tab af natur, som tabt havbund ved eks. anlæg af Østre Ringvej, kan være et permanent tab, da visse naturtyper ikke genetableres naturligt eller genetableres meget langsomt.</p> <p>At påvirkningerne er m midlertidige indebærer ikke i sig selv, at påvirkningerne ikke skal beskrives og vurderes – eller, at de ikke kan indebære en forringelse af vandforekomsternes mulighed for at opnå og/eller fastholde miljømål, se herom EU Domstolens dom i sagen C 525/20. Også de midlertidige påvirkninger skal beskrives, herunder skal ”midlertidighedens” sandsynlige varighed angives, og muligheden for forringelse af berørte vandforekomster skal vurderes.</p>
Strategisk miljøvurdering august 2022	32	<p>Nederste punkt på siden: " Mulige midlertidige væsentlige påvirkninger af vandkvalitet, bundvegetation, bundfauna og havbund fra etablering af Østlig Ringvej."</p> <p>Miljøstyrelsen savner her en entydig anvendelse af begreberne "mulige midlertidige væsentlige". Der skal redegøres for, om det vurderes, at påvirkningerne er midlertidige og/eller væsentlige.</p>
Strategisk miljøvurdering august 2022	209-240	<p>Generelt om manglende vurdering af påvirkning med miljøfarlige forurenende stoffer:</p> <p>I miljøvurderingen beskrives flere forhold som kan give anledning til påvirkning af målsatte vandforekomster, fsva. påvirkninger med miljøfarlige forurenende stoffer, herunder udledninger, udgravninger af havbundsmateriale, udsivning fra jorddepot, anvendelse af materialer og produkter, osv. Der mangler en nærmere beskrivelse og vurdering af hvilken betydning, dette kan have for vandforekomsternes tilstand for national specifikke stoffer (økologisk tilstand) og EU-prioriterede stoffer (kemisk tilstand) i de berørte vandområder.</p> <p>Det bemærkes at det ikke fremgår af miljøvurderingen hvilke stoffer, der er fundet overskridelser for i de berørte vandforekomster, og derved er dette ikke indgået og anvendt i beskrivelserne af påvirkningerne.</p> <p>Det bemærkes at der generelt bruges termer som 'ubetydelig påvirkning'. Det er nødvendigt, at dette præciseres, således at det fremgår, om denne ”ubetydelige</p>

		<p>virkning” kan indebære risiko for påvirkning og forringelse af berørte målsatte overfladevandes tilstand.</p> <p>På denne baggrund er det ikke muligt at vurdere planens overensstemmelse med vandplanlægningen fsva. påvirkning med miljøfarlige forurenende stoffer af målsatte overfladevande.</p>
<p>Strategisk miljøvurdering august 2022</p> <p>Bilag 2_N2000_Væsentlighedsvurdering_endelig version</p>	<p>209-240</p> <p>35-39</p>	<p>Der er i miljøvurderingen redegjort for samt foretaget en vurdering af den potentielle effekt af projektet på de biologiske kvalitetselementer, stoffer med nationaltspecifikke miljøkvalitetskrav samt miljøfarlige forurenende stoffer med EU fastsatte miljøkvalitetskrav for kystvande samt tilhørende territorial farvande (også kaldet 12-sømile områder) afgrænset i regi af lov om vandplanlægning. Miljøstyrelsen gør dog opmærksom på at der for kystvande også skal fremgå redegørelser og vurderinger af projektets potentielle påvirkninger på de understøttende fysisk-kemiske kvalitetselementer ilt og lysforhold</p>
<p>Strategisk miljøvurdering august 2022</p>	<p>209-256</p>	<p>Håndtering af tag- og overfladevand, vejvand, oppumpet grundvand og spildevand:</p> <p>Miljøstyrelsen bemærker, at håndteringen af tag- og overfladevand, vejvand, oppumpet grundvand og spildevand ikke er vurderet i forhold til påvirkning af de berørte vandforekomsters miljøtilstand. Med henblik på, at der skal foretages en tilstrækkelig redegørelse for påvirkningen af vandområder til, at miljømyndigheden kan vurdere om planen kan gennemføres i overensstemmelse med indsatsbekendtgørelsens § 8, efterspørges en nærmere beskrivelse af, hvordan håndteringen af ovenstående forhold forventes at påvirke de berørte vandforekomster. Herunder udledning til recipient, til renseanlæg, nedslivning til grundvand mv.</p>
<p>Strategisk miljøvurdering august 2022</p>	<p>222</p>	<p>Det beskrives i rapporten, at Østlig Ringvej (Ø4 og Ø%) lægges ned som sænketunnel i havbunden. Det beskrives endvidere, at efter anlægsfasen vil havbunden som en del af projektet kunne genetableres på en sådan måde, at der ved den naturlige sedimenttransport i området sker en naturlig genetablering af de substrater og naturtyper, som karakteriserer området i dag.</p> <p>Miljøstyrelsen savner en redegørelse for, hvordan genetablering af naturtyper (inkl. biologiske elementer) vil kunne ske naturligt og inden for hvilken tidsramme, dette vurderes at ville kunne ske.</p>

Strategisk miljøvurdering august 2022	223	<p>Det vurderes i rapporten, at en sænketunnel vil kun påvirke hydrografien i området i driftsfasen og ikke i anlægsfasen.</p> <p>Miljøstyrelsen savner en redegørelse for hvordan, det planlægges at undgå påvirkning af hydrologi under anlægsfasen, når der forventes påvirkning under driftsfasen.</p>
Strategisk miljøvurdering august 2022 Bilag 2_N2000_ Væsentlighedsvurdering_ endelig version	224 31 og 37	<p>Det vurderes i rapporten og væsentlighedsvurderingen (fig. 4.2 og fig. 5.1), at der vil være et vist sediment spild og i den forbindelse tab af næringsstoffer til det marine miljø under anlægsfasen.</p> <p>Miljøstyrelsen savner en redegørelse for den samlede skønnede mængde af sediment spild og frigivelse af næringsstoffer i de berørte vandområder. Herunder skal det også vurderes, hvor længe (inkl. frekvens) de skønnede mængder potentielt påvirker vandområderne.</p>
Strategisk miljøvurdering august 2022	226	<p>I rapporten vurderes det, at anlægsarbejdet kan medføre kalkfaner i vandfasen, som vil brede sig flere kilometer væk fra anlægsarbejdet.</p> <p>Miljøstyrelsen savner en redegørelse for hvor lang tid, at kalk/sediment faner vurderes at forblive i vandfasen.</p>
Strategisk miljøvurdering august 2022	231	<p>Det vurderes i rapporten, at havbunden efter anlægsfasen vil reetableres uden nogen særlig indsats, og at evt. ålegræs er genetableret efter 25-30 år, og, at der således vil være ingen eller en ubetydelig virkning på havbunden og bundvegetationen.</p> <p>Miljøstyrelsen er ikke umiddelbart enig i, at et tab af ålegræsbevoksning - med en potentiel genetablering efter 25-40 år - kan vurderes som ubetydelig, ligesom der fortsat udestår en vurdering af, om tabet kan indebære en forringelse af tilstanden for kvalitetselementet i kystvandet.</p>
Strategisk miljøvurdering august 2022	233	<p>Det vurderes i rapporten at kun en aktivitet (gods- og containerterminalen), uden for planen, hvor der graves i havbunden vil kunne påvirke bundvegetationen midlertidigt. Det vurderes dog ikke, at der vil være tidsmæssig overlap mellem disse to aktiviteter, og at dermed heller ikke i praksis vil være en kumulativ virkning.</p> <p>Miljøstyrelsen savner en redegørelse for, hvor stor afstanden mellem to aktiviteter skal være, for at det kan vurderes, at der ikke vil være kumulative effekter. Dette bør opgøres både i fysisk afstand og tidsmæssig afstand. Miljøstyrelsen gør opmærksom på, at ålegræs kan være påvirket af en aktivitet længe efter, aktiviteten er ophørt.</p>

Strategisk miljøvurdering august 2022	236	<p>Flytning af BIOFOS-anlægget:</p> <p>Miljøstyrelsen bemærker, at det på side 236, fremgår at BIOFOSS Lynetten muligvis skal flyttes, således at udledningen fra renseanlægget fremover vil ske til Køge Bugt. Miljøstyrelsen efterspørger en vurdering af, hvordan udledningen til Køge Bugt forventes at påvirke vandområdets tilstand</p>
Strategisk miljøvurdering august 2022	246	<p>Der fremgår følgende på side 246 om påvirkning fra byudviklingen:</p> <p><i>"I den kystnære del af byudviklingsområderne er grundvandsressourcen af begrænset kvalitet, ligesom ingen målsatte limniske overfladevandforekomster forventes påvirket i anlægsfasen. Øvrige grundvandsforekomster er omfattet af miljømålsætninger. Der forventes ingen eller en ubetydelig påvirkning af vand og grundvand."</i></p> <p>Miljøstyrelsen bemærker, at der mangler mere konkrete beskrivelser af hvordan, byudviklingen vil påvirke målsatte overfladevandsområder og grundvandsforekomster. Herunder hvordan den fremtidige håndtering af spildevand forventes at påvirke målsatte vandområder fsva. miljøfarlige forurenende stoffer og påvirkningen af vandindvinding til det nye byområde. Herunder både i anlægs- og driftsfasen.</p>

Venlig hilsen

Sif Zimmermann

Funktionsleder | Landskab & Skov

+45 21 99 57 45 | +45 21 99 57 45 | sizi@mst.dk

Miljøministeriet

Miljøstyrelsen | Tolderlundsvej 5 | 5000 Odense C | Tlf. +45 72 54 40 00 | mst@mst.dk | www.mst.dk



Transportministeriet
trm@trm.dk og arp@trm.dk

20. januar 2023
J.nr.: D22-737611

Høringsvar vedrørende strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur i Østhavnen, herunder Lynetteholm.

BIOFOS Lynettefællesskabet A/S (BIOFOS) har med interesse læst høringsmaterialet vedrørende den strategiske miljøvurdering for Østhavnen offentliggjort af Transportministeriet den 22. august 2022. BIOFOS er opmærksom på, at den strategiske miljøvurdering har til formål at afdække de miljømæssige konsekvenser af planens elementer. Samtidig er SMV'en en præsentation af en planlægning, som fysisk og økonomisk har stor indflydelse på BIOFOS' ejendom og aktiviteter. Vi kan derfor ikke undlade at kommentere på de planmæssige aspekter, selvom vores bemærkninger måske i mindre grad vedrører de miljømæssige konsekvenser.

BIOFOS har følgende bemærkninger til materialet:

Renseanlæg Lynetten og byudviklingen generelt

BIOFOS' Renseanlæg Lynetten påvirkes fra alle sider af den beskrevne forventede byudvikling. Renseanlægget påvirkes fra syd af byudvikling på Refshaleøen og fra nord/øst af byudviklingen på Lynetteholm. Østlig Ringvejs linjeføring skærer igennem renseanlæggets udløbsledning, en yderst central og vigtig del af vores anlæg, som fører det rensede spildevand til havet. Metro-udbygningen foreslås i et scenarie at gå tværs hen over vores matrikel. Desuden er der for cykeltrafikken skitseret et tracee tværs hen over vores matrikel.

Indledningsvist glæder vi os over, at det af materialet (Planen) eksplicit fremgår, at renseanlæggets flytning ikke er en forudsætning for Lynetteholm-projekterne, og at der i spørgsmålet om, hvorvidt renseanlægget skal flytte, er "tale om en beslutning, som i sidste ende træffes af ejerkredsen bag Biofos." Det er helt i overensstemmelse med BIOFOS' opfattelse, at det alene er vores ejerkreds, der kan træffe den beslutning.

Vi kan konstatere, at der planlægges flere projekter, som vil medføre store konsekvenser for renseanlægget, enten i form af indgriben på anvendelse af vores ejendom eller som omlægninger af BIOFOS' anlægsdele for at muliggøre de kommende anlægsprojekter - alle med store økonomiske konsekvenser for BIOFOS til følge. Såfremt planerne gennemføres ved hjælp af anlægslove og ekspropriationer, vil der være tale om beslutninger, der udhuler BIOFOS' selvbestemmelsesret hvad angår vores overvejelser om at forblive på ejendommen eller fraflytte.

Miljøvurderingen undersøger to scenarier for så vidt angår arealet, hvor renseanlægget i dag er placeret; et hvor renseanlægget forbliver på den nuværende lokation, og et andet hvor renseanlægget er flyttet, og hvor arealet derfor kan udnyttes til byudvikling. Forbliven henholdsvis flytning af renseanlægget indgår kun for så vidt angår dets betydning for byudviklingen, fremgår det. Desuden fremgår det, at der foretages en følsomhedsberegning med et spænd fra +/- 10 pct. for bebyggelsen. Det er uklart, om dette spænd skal rumme usikkerheden afledt af renseanlæggets mulige fraflytning. BIOFOS vurderer, at en eventuel forbliven af renseanlægget kan have en væsentlig større indvirkning på byudviklingen end -10 pct., idet beboelse kun kan placeres i en afstand, der er tilpasset renseanlæggets drift. Det er en væsentlig mangel ved materialet, at forudsætningerne for placeringen af de mange boligområder i forhold til renseanlægget og dets fortsatte drift ikke er beskrevet.

Østlig Ringvej

Om Østlig Ringvej fremgår det, at der arbejdes med to linjeføringer. For begge linjer gælder det, at de krydser renseanlæggets udløbsledning U1, som fører det rensede spildevand til udledning i Øresund, og desuden udløbsledningen (ejes af HOFOR Spildevand København A/S) fra Renseanlæg Damhusåen. Det fremgår da også af en enkelt sætning, at "Det skal undersøges i kommende miljøkonsekvensrapporter, hvorvidt der vil blive behov for at omlægge udløbsledninger og søge om fornyede tilladelser til udledning, herunder ændringer i opblandingszoner." (Miljøvurderingen s. 137). Da Østlig Ringvej påtænkes udført som sænketunnel, er det svært at forestille sig, hvordan ringvejen skal etableres uden at påvirke udløbsledningerne voldsomt. En eventuel omlægning af den 1 km lange ledning fra Renseanlæg Lynetten med tværsnit på 1,8 meter må nødvendigvis udføres med et renseanlæg i fuld funktion. En omlægning vil udgøre en betydelig udgift, og myndighedsbehandlingen forbundet med en eventuel fornyet udledningstilladelse er både omfattende, tidskrævende og forbundet med risici.

Vi gør opmærksom på, at renseanlæggene Lynetten og Damhusåen håndterer spildevand fra et opland med ca. 1,2 mio. indbyggere og mange virksomheder i hovedstadsområdet, og anlæggene varetager dermed en overordentlig vigtig samfundsmæssig funktion. Udløbsledningerne kan ikke omlægges uden videre, og vi opfordrer derfor til, at eventuelle omlægninger og afledte myndighedsgodkendelser tænkes ind i projektet så tidligt som muligt.

BIOFOS konstaterer desuden, at rampeanlæg for Ø3 vil påvirke BIOFOS' matrikel. BIOFOS må på det kraftigste tage afstand fra en planlægning, der må forstås som et indgreb af ekspropriativ karakter.

Metro

Om den kommende metrobetjening beskrives to alternative linjeføringer; M5 Vest og M5 Øst, hvoraf sidstnævnte er tilføjet på baggrund af et høringssvar til afgrænsningen af miljøvurderingen fra Københavns Kommune. BIOFOS konstaterer, at linjeføringen for M5 Øst går tværs ind over den sydøstlige del af BIOFOS' matrikel.

Vores vurdering er, at M5 Øst alt andet lige vil begrænse BIOFOS' muligheder for at disponere over vores areal, fx til fremtidige kapacitetsudvidelser, øget ressourceudvinding, overdækning af renseanlægget, mv. Teknisk set kan der måske findes løsninger, der kan muliggøre en krydsning, men det ændrer ikke ved, at der med M5 Øst vil være tale om et indgreb af ekspropriativ karakter. Det gælder uanset, om metroen bliver ført under jorden eller som højbane. På den baggrund og særligt, fordi det er muligt at lægge en linje uden om BIOFOS' matrikel (Metro M5 Vest), vil vi på det kraftigste opfordre til, at man fravælger at gå videre med M5 Øst, medmindre BIOFOS har taget beslutning om at fraflytte ejendommen.

Cykelinfrastruktur og vejbetjening

Selvom der skitseres "principielle nye cykelforbindelser", og altså endnu ikke vedtagne traceer, konstateres det, at en ny højklasset cykelforbindelse er lagt tværs gennem renseanlægget. Renseanlæg og cykelforbindelse er to aktiviteter, der kan være svære at forene, så hvis renseanlægget bliver liggende, skal veje, cykelruter, m.v. som udgangspunkt placeres uden for anlæggets matrikel.

Økonomi

Fastholdes de to forslag om Metro og Østlig Ringvej i deres nuværende form, skal BIOFOS gøre opmærksom på, at omkostninger til nødvendige ombygninger på Renseanlæg Lynetten kan være både tidskrævende som følge af myndighedsbehandling og miljøgodkendelse, ligesom det kan være overordentligt omkostningstungt. BIOFOS anerkender, at projekterne vil blive gennemført gennem en eller flere anlægslove, men finder det juridisk betænkeligt, hvis staten bruger denne ret til at påføre spildevandskunderne i BIOFOS en omkostning, der er dem helt uvedkommende, og de ikke har nytte af. Det betyder, at borgere i hovedstadsområdet påtvinges en medfinansiering af en infrastruktur, som ikke kommer dem til gode som spildevandskunder hos BIOFOS. Det er ikke rimeligt, og BIOFOS mener derfor ikke, at arbejder på ledninger afledt af anlægsprojekterne ny metro og Østlig Ringvej skal betales af BIOFOS. BIOFOS opfordrer på det kraftigste til, at omkostningen indeholdes i respektive budgetter for ny metro og Østlig Ringvej.

I forbindelse med etablering af Lynetteholm er der den 1. juni 2021 indgået en politisk forståelse mellem BIOFOS' 15 ejerkommuner og Transportministeriet (det politiske forståelsespapir). Aftalen er vedlagt. Det er BIOFOS' forståelse, at aftalen afspejler det forhold, at store infrastrukturprojekter som Lynetteholm udvikler sig undervejs i projektgennemførelsen, og at alle grænseflader og problemstillinger ikke vil være afklaret ved projektets begyndelse. Som et eksempel herpå skal fremhæves, at krydsningen mellem Lynetteholms perimenter og BIOFOS' udløbsledninger (U1) er håndteret i det politiske forståelsespapir. Imidlertid har projektet udviklet sig, så eksempelvis BIOFOS' nødoverløb vil blive "fanget" i den indsø, der skabes af Lynetteholms perimenter, ligesom der er en række andre forhold, som der skal tages højde for, særligt hvis Renseanlæg Lynetten bliver på sin nuværende placering. Det konkrete eksempel med nødoverløbet var ikke forudset, da man indgik den politiske forståelse, og vil medføre omkostninger på mellem 75 og 400 mio. kr. afhængig af løsningen. En omkostning, som BIOFOS ikke mener, BIOFOS' kunder skal betale, idet problemstillingen er afledt af Lynetteholm, og ikke giver nogen fordel for BIOFOS kunder.

BIOFOS er glad for muligheden for at komme med ovenstående høringssvar til den strategiske miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur i Østhavnen, herunder Lynetteholm. BIOFOS har grænseflader til begge projekter, ligesom til det igangsatte projekt Lynetteholm, og dette høringssvar kan derfor ikke ses isoleret. BIOFOS skal derfor opfordre til, at BIOFOS' høringssvar vedr. idfasen for Østlig Ringvej og ny mulig metrolinje M5, sammen med tidligere høringssvar vedr. Lynetteholm, og det vedlagte politiske forståelsespapir ses som en helhed.

Med venlig hilsen

Dan Fredskov
Plan- og projektchef

Bilag:

Politisk forståelse om Lynetteholm, 1. juni 2021

Politisk forståelse om Lynetteholm indgået mellem følgende parter:

Albertslund Kommune
Ballerup Kommune
Brøndby Kommune
Frederiksberg Kommune
Gentofte Kommune
Gladsaxe Kommune
Glostrup Kommune
Herlev Kommune
Hvidovre Kommune
Høje-Taastrup Kommune
Ishøj Kommune
Københavns Kommune
Lyngby-Taarbæk Kommune
Rødovre Kommune
Vallensbæk Kommune og
Transportministeriet

1. Flytning af Renseanlægget Lynetten

By & Havn har i henhold til en overenskomst tiltrådt af henholdsvis Københavns magistrat og Københavns havnevæsen i 1975 gjort gældende, at selskabet har en tilbagekøbsret til BIOFOS' areal. Denne ret er dog ikke ubetinget og der knytter sig i øvrigt en række betingelser til udøvelsen af denne ret, herunder at havnevæsenet (By & Havn) fortsat drifter havnevirkksomhed i området.

Det står BIOFOS helt frit til at beslutte, om renseanlægget Lynetten skal flytte eller udvikles på det nuværende område. Den oprindelige overenskomst fra 1975 ændrer ikke herpå.

Hvis BIOFOS beslutter at flytte renseanlægget Lynetten, vil der imidlertid være fordele for byudviklingen ved at kunne planlægge områderne under ét.

Parterne noterer sig, at By & Havns bestyrelse har givet direktionen mandat til at fremsætte tilbud på køb af grunden til markedspris. Parterne er derfor enige om, at overenskomsten fra 1975 ikke vurderes relevant i forhold til den videre proces for flytning af renseanlægget Lynetten, og at markedsværdien af området kan indgå i forretningsplanen for en eventuel flytning af renseanlægget Lynetten, og derved reducere de omkostninger, der skal dækkes over taksterne. Muligheden for at indregne et væsentligt bidrag fra et salg af arealet har som forudsætning, at Lynetteholm og infrastrukturen i form af metro- og vejbetjening realiseres.

Der vil ikke være hjemmel til via anlægslovens § 14 at ekspropriere området, hvor renseanlægget Lynetten ligger, da det netop ikke er nødvendigt i forhold til at anlægge Lynetteholm. Lovforslagets § 14 bemyndiger alene transportministeren til ved ekspropriation at erhverve de arealer og rettigheder, der er nødvendige for gennemførelse og drift af projektet nævnt i lovforslagets § 1. Dette omfatter ikke renseanlægget Lynetten, som ikke er en del af loven og dermed lovens anvendelsesområde i forhold til ekspropriation.

2. BIOFOS U1 udløbsledning

Der er enighed om, at der skal søges en løsning, der minimerer omkostningerne. Der tegner sig følgende mulighed for en midlertidig løsning frem til omkring 2025:

- Ledningen forstærkes, hvor den passerer perimeteren
- Timing og anlæg af kystlandskabet tilpasses, så det ikke konflikter med eksisterende udløbspunkt
- Forstærkning af ledning afventer indtil ca. 2025, hvor der forventeligt er afklaring vedrørende den fremtidige placering af renseanlægget Lynetten og Østlig Ringvej
- Hvis renseanlægget flytter, laves en midlertidig løsning, indtil ledningen tages ud af drift.
- Hvis renseanlægget forbliver på området, laves en permanent løsning med forstærkning og forlængelse.

Parterne noterer sig, at anlæg af Lynetteholm kan betyde, at der vil være behov for at flytte eller tilpasse forsyningsledninger til bl.a. BIOFOS' renseanlæg på Refshaleøen. I dialog med BIOFOS er der undersøgt forskellige løsningsmuligheder for håndtering af U1-ledningen i forbindelse med anlæg af Lynetteholm. Der er enighed om, at det samlede projekt om forstærkning og forlængelse af ledningen udskydes indtil, at der er en afklaring af den fremtidige placering af renseanlægget Lynetten mv.

Det foreslås derfor, at der indgås en aftale mellem By & Havn og BIOFOS om følgende forhold:

- Der laves en forstærkning af ledningen, der hvor Lynetteholms østlige perimeter skal anlægges. Udgiften er estimeret til 38,5 mio.kr. BIOFOS betaler denne udgift i overensstemmelse med anlægsloven. Udgifter herudover afholdes af By & Havn.
- By & Havn og BIOFOS optager forhandlinger om håndteringen af U1-ledningen efter 2024 senest medio 2022, med en afslutning inden udgangen af 2024, jf. ovenstående punkt
- By & Havn har ansvar for at ansøge TRM om ovenstående som en projektændring iht. anlægsloven, herunder udarbejde eventuelle miljøvurderinger.

Parterne bemærker endvidere, at By & Havn og HOFOR og NOVAFOS er enige om, at der skal arbejdes videre med alternativer til en forlængelse eller omlægning af U4, hvor omkostningerne søges reduceret.

3. Fremadrettet proces for Lynetteholm

Lynetteholm er et meget stort projekt, der har væsentlig betydning for især de centrale dele af hovedstadsområdet. Projektet har indvirkning på forhold med relevans for en eventuel flytning af BIOFOS' renseanlæg. På den baggrund er parterne enige om, at der nedsættes en følgegruppe bestående af staten ved Transportministeriet, Københavns Kommune og relevante omegnskommuner, der har interesse i projektet, herunder hvordan en fremtidig økonomisk regulering også kan indrette for at håndtere en evt. flytning af renseanlæggene samt anlæg af en Green Tech Island ved Avedøre Holme i Hvidovre.

De næste faser af Lynetteholmsprojektet indeholder et perspektiv om byudvikling, som skal bidrage til at styrke hovedstadens udvikling. Parterne og Transportministeriet er enige om, at der i den forbindelse nedsættes en følgegruppe med repræsentanter fra regeringen og kommunerne, der skal følge effekterne af Lynetteholmsprojektet i et større hovedstadsperspektiv.



Transportministeriet
trm@trm.dk og arp@trm.dk

20. januar 2023
J.nr.: D23-789078

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

BIOFOS Lynettefællesskabet A/S (BIOFOS) har med interesse læst tillægget til høringsmaterialet vedrørende den strategiske miljøvurdering for Østhavnen offentliggjort af Transportministeriet den 19. december 2023. BIOFOS er opmærksom på, at den strategiske miljøvurdering har til formål at afdække de miljømæssige konsekvenser af planens elementer. Samtidig er SMV'en en præsentation af en planlægning, som fysisk og økonomisk har stor indflydelse på BIOFOS' ejendom og aktiviteter. Vi kan derfor ikke undlade at kommentere på de planmæssige aspekter, selvom vores bemærkninger måske i mindre grad vedrører de miljømæssige konsekvenser.

BIOFOS har følgende bemærkninger til materialet:

Metro

Linjeføringen for kommende metrobetjening beskrives med to alternative linjeføringer; M5 Vest og M5 Øst. For så vidt angår den del af linjeføringen, der involverer en krydsning af BIOFOS matrikel, er det BIOFOS vurdering ud fra tegningsmaterialet, at der ikke er nogen ændring i forhold til det tidligere udmeldte. BIOFOS kan derfor konstatere, at linjeføringen for M5 Øst stadig går tværs ind over den sydøstlige del af BIOFOS' matrikel.

Vores vurdering er fortsat, at M5 Øst alt andet lige vil begrænse BIOFOS' muligheder for at disponere over vores areal, fx til fremtidige kapacitetsudvidelser, øget ressourceudvinding, overdækning af renseanlægget, mv. Teknisk set kan der måske findes løsninger, der kan muliggøre en krydsning, men det ændrer ikke ved, at der med M5 Øst vil være tale om et indgreb af ekspropriativ karakter. Det gælder uanset, om metroen bliver ført under jorden eller som højbane. På den baggrund og særligt, fordi det er muligt at lægge en linje uden om BIOFOS' matrikel (Metro M5 Vest), vil vi på det kraftigste opfordre til, at man fravælger at gå videre med M5 Øst, medmindre BIOFOS har taget beslutning om at fraflytte ejendommen.

Cykelinfrastruktur og vejbetjening

Selvom der skitseres "principielle nye cykelforbindelser", og altså endnu ikke vedtagne traceer, konstateres det, at en ny højklasset cykelforbindelse er lagt tværs gennem renseanlægget. Renseanlæg og cykelforbindelse er to aktiviteter, der kan være svære at forene, så hvis

renseanlægget bliver liggende, skal veje, cykelruter, m.v. som udgangspunkt placeres uden for anlæggets matrikel.

Byudvikling

BIOFOS konstaterer, at tegningsmaterialet (som vist på fig. 3-2) nu inkluderer hele BIOFOS matrikel som byudviklingsområde. Det skal igen understreges, at der pågår en politisk proces om placering af fremtidens renseanlæg, og at der ikke er truffet beslutning om en eventuel flytning af Renseanlæg Lynetten. Vi må derfor formode, at det er en fejl, at tillægget til den strategiske miljøvurdering, har inkluderet BIOFOS matrikel i området for byudvikling.

Økonomi

Fastholdes de to forslag om metro med linjeføring i deres nuværende form, skal BIOFOS gøre opmærksom på, at omkostninger til nødvendige ombygninger på Renseanlæg Lynetten kan være både tidskrævende som følge af myndighedsbehandling og miljøgodkendelse, ligesom det kan være overordentligt omkostningstungt. BIOFOS anerkender, at projekterne vil blive gennemført gennem en eller flere anlægslove, men finder det juridisk betænkeligt, hvis staten bruger denne ret til at påføre spildevandskunderne i BIOFOS en omkostning, der er dem helt uvedkommende, og de ikke har nytte af. Det betyder, at borgere i hovedstadsområdet påtvinges en medfinansiering af en infrastruktur, som ikke kommer dem til gode som spildevandskunder hos BIOFOS. Det er ikke rimeligt, og BIOFOS mener derfor ikke, at arbejder på ledninger afledt af anlægsprojekterne ny metro og Østlig Ringvej skal betales af BIOFOS. BIOFOS opfordrer på det kraftigste til, at omkostningen indeholdes i respektive budgetter for ny metro og Østlig Ringvej.

I forbindelse med etablering af Lynetteholm er der den 1. juni 2021 indgået en politisk forståelse mellem BIOFOS' 15 ejerkommuner og Transportministeriet (det politiske forståelsespapir). Aftalen er vedlagt. Det er BIOFOS' forståelse, at aftalen afspejler det forhold, at store infrastrukturprojekter som Lynetteholm udvikler sig undervejs i projektgennemførelsen, og at alle grænseflader og problemstillinger ikke vil være afklaret ved projektets begyndelse. Som et eksempel herpå skal fremhæves, at krydsningen mellem Lynetteholms perimenter og BIOFOS' udløbsledninger (U1) er håndteret i det politiske forståelsespapir. Imidlertid har projektet udviklet sig, så eksempelvis BIOFOS' nødoverløb vil blive "fanget" i den indsø, der skabes af Lynetteholms perimenter, ligesom der er en række andre forhold, som der skal tages højde for, særligt hvis Renseanlæg Lynetten bliver på sin nuværende placering. Det konkrete eksempel med nødoverløbet var ikke forudset, da man indgik den politiske forståelse, og vil medføre omkostninger på mellem 75 og 400 mio. kr. afhængig af løsningen. En omkostning, som BIOFOS ikke mener, BIOFOS' kunder skal betale, idet problemstillingen er afledt af Lynetteholm, og ikke giver nogen fordel for BIOFOS kunder.

BIOFOS er glad for muligheden for at komme med ovenstående høringssvar til tillægget den strategiske miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur i Østhavnen, herunder Lynetteholm. Dette høringssvar skal ses i sammenhæng, og som et samlet hele, med BIOFOS høringssvar til den strategiske miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur i Østhavnen. Ydermere har BIOFOS grænseflader til begge projekter, ligesom til det igangsatte projekt Lynetteholm, og dette høringssvar kan derfor ikke ses isoleret. BIOFOS skal derfor opfordre til, at BIOFOS' høringssvar vedr. idefasen for Østlig Ringvej og ny mulig metrolinje M5, sammen med tidligere høringssvar vedr. Lynetteholm, og det vedlagte politiske forståelsespapir ses som en helhed.

Med venlig hilsen

Dan Fredskov
Plan- og projektchef

Bilag:
Politisk forståelse om Lynetteholm, 1. juni 2021

Politisk forståelse om Lynetteholm indgået mellem følgende parter:

Albertslund Kommune
Ballerup Kommune
Brøndby Kommune
Frederiksberg Kommune
Gentofte Kommune
Gladsaxe Kommune
Glostrup Kommune
Herlev Kommune
Hvidovre Kommune
Høje-Taastrup Kommune
Ishøj Kommune
Københavns Kommune
Lyngby-Taarbæk Kommune
Rødovre Kommune
Vallensbæk Kommune og
Transportministeriet

1. Flytning af Renseanlægget Lynetten

By & Havn har i henhold til en overenskomst tiltrådt af henholdsvis Københavns magistrat og Københavns havnevæsen i 1975 gjort gældende, at selskabet har en tilbagekøbsret til BIOFOS' areal. Denne ret er dog ikke ubetinget og der knytter sig i øvrigt en række betingelser til udøvelsen af denne ret, herunder at havnevæsenet (By & Havn) fortsat drifter havnevirkksomhed i området.

Det står BIOFOS helt frit til at beslutte, om renseanlægget Lynetten skal flytte eller udvikles på det nuværende område. Den oprindelige overenskomst fra 1975 ændrer ikke herpå.

Hvis BIOFOS beslutter at flytte renseanlægget Lynetten, vil der imidlertid være fordele for byudviklingen ved at kunne planlægge områderne under ét.

Parterne noterer sig, at By & Havns bestyrelse har givet direktionen mandat til at fremsætte tilbud på køb af grunden til markedspris. Parterne er derfor enige om, at overenskomsten fra 1975 ikke vurderes relevant i forhold til den videre proces for flytning af renseanlægget Lynetten, og at markedsværdien af området kan indgå i forretningsplanen for en eventuel flytning af renseanlægget Lynetten, og derved reducere de omkostninger, der skal dækkes over taksterne. Muligheden for at indregne et væsentligt bidrag fra et salg af arealet har som forudsætning, at Lynetteholm og infrastrukturen i form af metro- og vejbetjening realiseres.

Der vil ikke være hjemmel til via anlægslovens § 14 at ekspropriere området, hvor renseanlægget Lynetten ligger, da det netop ikke er nødvendigt i forhold til at anlægge Lynetteholm. Lovforslagets § 14 bemyndiger alene transportministeren til ved ekspropriation at erhverve de arealer og rettigheder, der er nødvendige for gennemførelse og drift af projektet nævnt i lovforslagets § 1. Dette omfatter ikke renseanlægget Lynetten, som ikke er en del af loven og dermed lovens anvendelsesområde i forhold til ekspropriation.

2. BIOFOS U1 udløbsledning

Der er enighed om, at der skal søges en løsning, der minimerer omkostningerne. Der tegner sig følgende mulighed for en midlertidig løsning frem til omkring 2025:

- Ledningen forstærkes, hvor den passerer perimeteren
- Timing og anlæg af kystlandskabet tilpasses, så det ikke konflikter med eksisterende udløbspunkt
- Forstærkning af ledning afventer indtil ca. 2025, hvor der forventeligt er afklaring vedrørende den fremtidige placering af renseanlægget Lynetten og Østlig Ringvej
- Hvis renseanlægget flytter, laves en midlertidig løsning, indtil ledningen tages ud af drift.
- Hvis renseanlægget forbliver på området, laves en permanent løsning med forstærkning og forlængelse.

Parterne noterer sig, at anlæg af Lynetteholm kan betyde, at der vil være behov for at flytte eller tilpasse forsyningsledninger til bl.a. BIOFOS' renseanlæg på Refshaleøen. I dialog med BIOFOS er der undersøgt forskellige løsningsmuligheder for håndtering af U1-ledningen i forbindelse med anlæg af Lynetteholm. Der er enighed om, at det samlede projekt om forstærkning og forlængelse af ledningen udskydes indtil, at der er en afklaring af den fremtidige placering af renseanlægget Lynetten mv.

Det foreslås derfor, at der indgås en aftale mellem By & Havn og BIOFOS om følgende forhold:

- Der laves en forstærkning af ledningen, der hvor Lynetteholms østlige perimeter skal anlægges. Udgiften er estimeret til 38,5 mio.kr. BIOFOS betaler denne udgift i overensstemmelse med anlægsloven. Udgifter herudover afholdes af By & Havn.
- By & Havn og BIOFOS optager forhandlinger om håndteringen af U1-ledningen efter 2024 senest medio 2022, med en afslutning inden udgangen af 2024, jf. ovenstående punkt
- By & Havn har ansvar for at ansøge TRM om ovenstående som en projektændring iht. anlægsloven, herunder udarbejde eventuelle miljøvurderinger.

Parterne bemærker endvidere, at By & Havn og HOFOR og NOVAFOS er enige om, at der skal arbejdes videre med alternativer til en forlængelse eller omlægning af U4, hvor omkostningerne søges reduceret.

3. Fremadrettet proces for Lynetteholm

Lynetteholm er et meget stort projekt, der har væsentlig betydning for især de centrale dele af hovedstadsområdet. Projektet har indvirkning på forhold med relevans for en eventuel flytning af BIOFOS' renseanlæg. På den baggrund er parterne enige om, at der nedsættes en følgegruppe bestående af staten ved Transportministeriet, Københavns Kommune og relevante omegnskommuner, der har interesse i projektet, herunder hvordan en fremtidig økonomisk regulering også kan indrette for at håndtere en evt. flytning af renseanlæggene samt anlæg af en Green Tech Island ved Avedøre Holme i Hvidovre.

De næste faser af Lynetteholmsprojektet indeholder et perspektiv om byudvikling, som skal bidrage til at styrke hovedstadens udvikling. Parterne og Transportministeriet er enige om, at der i den forbindelse nedsættes en følgegruppe med repræsentanter fra regeringen og kommunerne, der skal følge effekterne af Lynetteholmsprojektet i et større hovedstadsperspektiv.



Transportministeriet

Ministry of Transport

Vej- og Brokontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Via e-post: trm@trm.dk og arp@trm.dk

København den 20. januar 2023

Høringsvar vedrørende den strategiske miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm, Id nr.: 131620 / 170824.

Nedenstående høringssvar forholder sig primært til hvordan den planlagte byudvikling, som fremlagt i miljøvurderingen, specifikt påvirker Københavns Motorbådsklub (KMK).

SMVen udpeger fire byudviklingsområder. Det fremgår af SMVen, at der er tale om en foreløbig placering af planelementerne, som ikke er bindende for den endelige placering.

KMK må dog antage at de udpegede byudviklingsområder står ved magt, herunder arealet kaldet *Kløverparken* hvor KMK er placeret.

Om KMK

KMK er landets ældste motorbådsklub med 100 bådpladser fordelt nogenlunde ligeligt mellem Frederiksholms Kanal, og havneanlægget på Kraftværksvej på Amager.

KMKs havn på Kraftværksvej blev etableret i 1969-70, og er placeret i bunden af Prøvestensløbet imellem ARC og Prøvestenen.

KMKs område på Kraftværksvej er vinteropbevaringsplads for klubbens bådejere samt bådejere i København som er medlemmer i andre bådforeninger uden egen vinterplads. Arealet er desuden hjemsted for KMKs klubhus, og en stor del af foreningens øvrige medlemsaktiviteter.

Den 31. maj i år har KMK drevet almennyttig forening i 100 år, til gavn for et bredt udsnit af borgerne i København.

Nedlæggelse af KMKs havn på Kraftværksvej

I miljøvurderingen fremgår det på side 29, afsnit 2.4.2, at:

Byudviklingen i de nye byområder i Østhavnen resulterer, udover de midlertidige påvirkninger fra anlægsarbejderne til etablering af bygninger, veje, rekreative arealer mv., i den væsentligste varige påvirkning af planen – nemlig den visuelle påvirkning fra etablering af byudvikling i op til 24 m højde langs den østlige kyst i København – fra Kløverparken i syd til Lynetteholms nordlige afrunding.

Altså forventer man at byudvikle i op til 24 meter højde fra *Kløverparken* i syd, til Lynetteholmens nordtipp. Et område der indbefatter KMKs havn samt havneareal på Kraftværksvej.

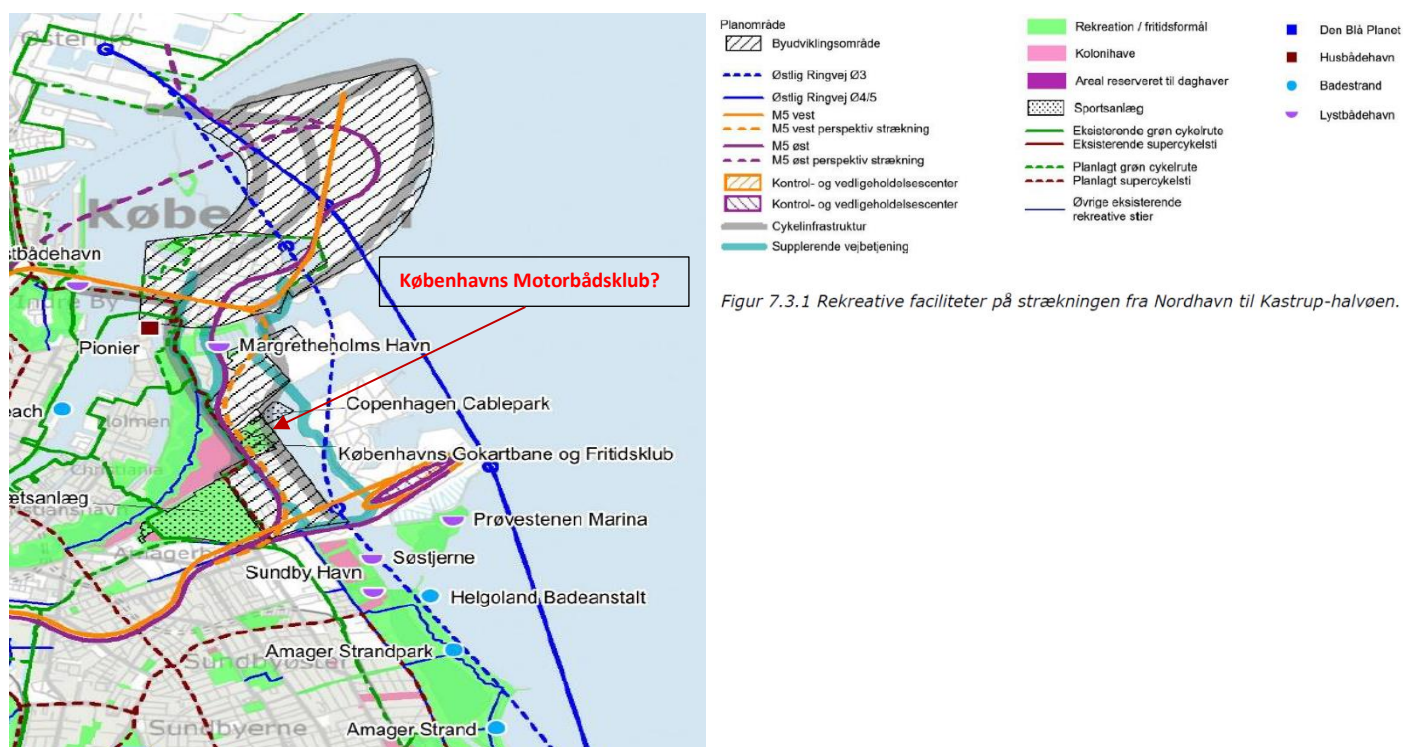
KMKs nedlæggelse fremgår dernæst med al tydelighed i miljøvurderingen på side 106, afsnit 7.1.3:

*Som en del af byudviklingen i Østhavnen udvikles også nye rekreative områder. Dette vurderes at være en væsentlig positiv påvirkning for rekreative områder. **Det rekreative areal ved Kraftværksvej (gokartbane m.v.) vil dog blive bebygget og kan derfor ikke anvendes rekreativt på samme måde som hidtil.***

Altså foreslås, som minimum, gokartbanen, KMKs havn samt Copenhagen Cable Park nedlagt for at give plads til boliger på de skraverede områder som de fremgår på miljøvurderingens side 48, Figur 4.1.2.

KMK har til gode at SMVen dels forklarer hvordan byudvikling i *Kløverparken* "vurderes at have en væsentlig positiv påvirkning for rekreative områder", og dels udpeger hvor de ovenfor omtalte "nye rekreative områder" bliver etableret. Udsagnene fremgår uden nogen yderligere faktuel baggrund eller dokumentation i materialet i øvrigt.

Der er i SMVen ikke taget højde for nedlæggelsen af et havneanlæg med > 100 bådejere, som har opereret i positiv samklang med Københavns Kommune i knap 53 år, og der er ikke fremlagt nogen idéer til eventuel genhusning af KMKs havn. KMK eksisterer ganske enkelt ikke i SMVen, eksemplificeret ved figur 7.3.1 på side 136 i miljøvurderingen (se herunder).



Figur 7.3.1 Rekreative faciliteter på strækningen fra Nordhavn til Kastrup-halvøen.

Byudvikling på arealet

Det kan undre at man ønsker at byudvikle på netop dette industrielle areal klemt inde mellem ARC og Prøvestenen.

KMKs havn ligger i den nordlige ende af arealet angivet som *Kløverparken*. KMKs havneplads blev etableret i 1969-70 med opfyldning af slagger fra den daværende Amagerforbrænding (ca. 1.300 tons), som blev stillet vederlagsfrit til rådighed til stabilisering af pladsen.

Under pladsen føres desuden en hovedgasledning som HOFOR forventer at have uhindret adgang til.

En eventuel altanudsigt til Prøvestenens brændstofbeholdere og daglige stenknusning med dertil hørende støj- og støvgener, synes ikke umiddelbart attraktiv. Byudviklingen i dette område ville fordre at Prøvestenen afvikles som erhvervsområde og industrihavn.

Altså vil den eksisterende industrielle infrastruktur, og områdets beskaffenhed generelt, kræve en ualmindelig stor modningsindsats for at stå klar til byudvikling.

Det står sådan set også klart både i dokumentet "Planen" side 3 og 4, samt på miljøvurderingens side 48 og 49. Her fremgår det at byudvikling på arealet *Kløverparken* forudsætter at de eksisterende lejere på Prøvestenen opsiges, og de nuværende aktiviteter dermed ophører.

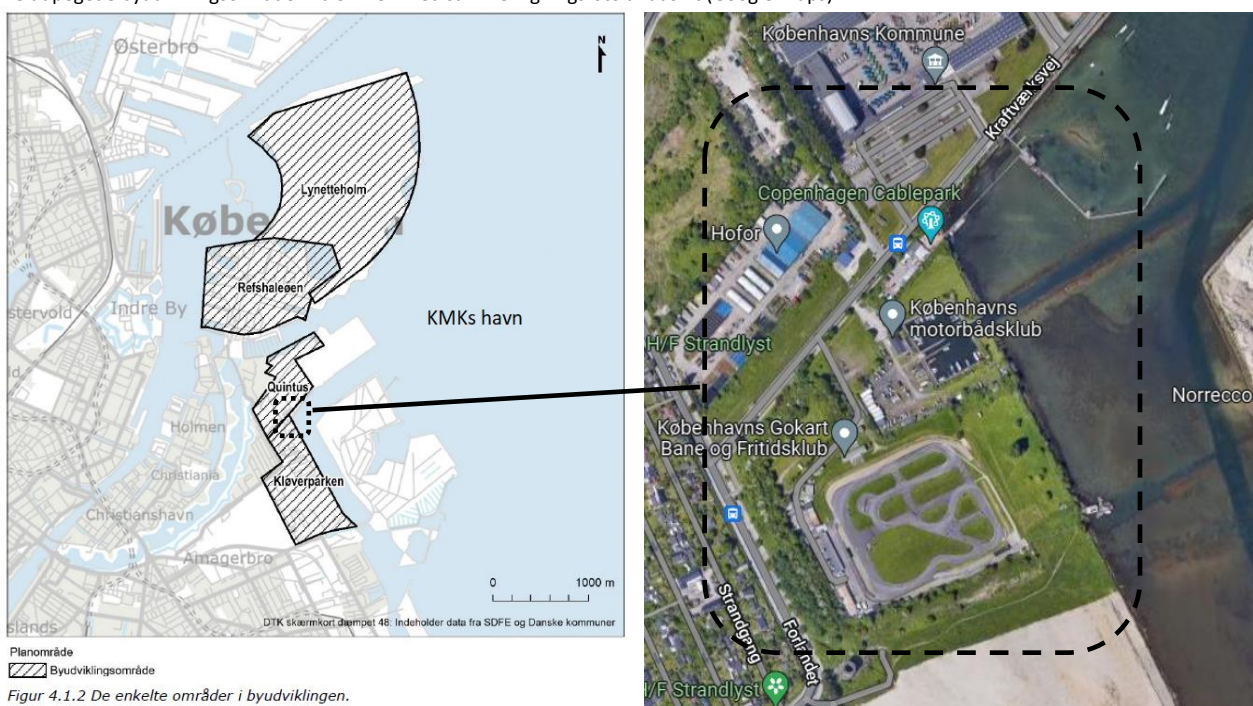
Man forudsætter således en massiv industriel flytning uden at anvise alternativer, og uden at nævne de indsigelser forudsætningen uvægerligt vil generere hos de nuværende industrielle lejere på Prøvestenen. For at bygge boliger på *Kløverparken* forudsætter man altså en omkalfatring af helt grundlæggende, samfundskritisk infrastruktur.

De samme overvejelser gør sig gældende for rensningsanlægget drevet af BIOFOS på Refshaleøen.

Samtidig har By & Havn netop etableret en jordtransportvej langs Prøvestenens vestlige side som fortsætter ad den nyetablerede dæmning på tværs af Prøvestenskanalen. En jordtransportvej som forventes at betjene 700 tunge lastbiler (350 hver vej) på alle hverdage i de næste 20-30 år.

KMK må derfor også antage at den planlagte grønne cykelrute som i SMVen føres på tværs af KMKs havn, forudsætter at KMKs havneareal ikke eksisterer længere.

De udpegede byudviklingsområder fra SMVen med sammenligningsfoto af udsnit (Google Maps).



Opsummering

I KMK finder vi det bekymrende at man tager med en sådan lethed på almennyttige aktiviteter som har kommet Københavns borgere til gode i 100 år.

Ser man samlet på nedlæggelsen af gokartbanen, Copenhagen Cable Park og KMK under ét, vil det afskære tusindvis af borgeres adgang til et bredt almennyttigt fritidsliv – og i Copenhagen Cable Parks tilfælde – en attraktion der er søgt af mange udenlandske turister og elitesportsudøvere.

KMK anerkender at anlægsloven om Lynetteholm er vedtaget af et flertal i Folketinget.

KMK har i den forbindelse haft et frugtbart samarbejde med By & Havn om de byggeaktiviteter i Lynetteholms Fase 1, der har haft indflydelse på KMKs aktiviteter og eksistens generelt. Et samarbejde vi forventer at forsætte.

Vedtagelsen af anlægsloven for Lynetteholm giver tilsyneladende anledning til beskrivelse af en række byudviklingsaktiviteter udlagt i "Planen". Anlægsloven synes her at blive fortolket som et carte blanche til at byudvikle massivt på samtlige tilstødende områder.

Som følge af indholdet af SMVen generelt og "Planen" specifikt, tvivler vi nu på at man har et oprigtigt ønske om, at KMK kan blive liggende på den på den nuværende lokation på Kraftværksvej og bibeholde det nuværende almennyttige aktivitetsniveau til gavn for byens borgere. Dette var ellers holdningen efter vedtagelsen af anlægsloven for Lynetteholm.

I KMK beklager vi denne udvikling. Der planlægges uden at man tilsikrer en løsning til fortsættelse af de solide, almennyttige aktiviteter der nedlægges.

Vi anerkender også at byudvikling skal finde sted som en naturlig del af en hovedstad – men ikke at barnet smides ud med badevandet. Aggressiv byudvikling kan også have for høj en pris for de borgere der fortsat skal leve i byen.

Man kunne desuden have forventet, at man med samme ildhu ville tilskynde til byudvikling i tæt samarbejde med Københavns nabokommuner for at etablere den ønskede boligmasse bredt i hele hovedstadsområdet. Den vinkel er ærgerligt – næsten demonstrativt - fraværende.

By & Havn melder om [rekordmange sejlere i havnen i 2022](#), og hylder det som en værdifuld del af København. Nedlæggelse af Københavns Motorbådsklubs havn vil være et ufint slag under bæltstedet på en 100-årig sejladskultur - en historisk og integreret del af byens kerneværdi.

Vi håber og ønsker at man vil genoverveje placering og udnyttelse af byudviklingsområderne således at KMK fortsat kan eksistere til gavn for borgerne i de næste 100 år.

På bestyrelsens vegne



Søren Madsen, formand.



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K.

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

Cyklistforbundet
Rømersgade 5-7
DK-1362 København K

Tel +45 33 32 31 21
post@cyklistforbundet.dk
www.cyklistforbundet.dk

Januar 2023

Høringssvar til den strategiske miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

Cyklistforbundet har læst materialet til den strategiske miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm (fremover omtalt "Lynetteholm mv."), som fremsat af staten (Transportministeriet). I dette høringssvar kommenterer Cyklistforbundet både på de nuværende planer for Lynetteholm mv. (i høringmaterialet omtalt som Planen), på de dele af Miljøvurderingen, der er relevant for cyklister samt på projektet som en samlet pakke. Der kommenteres dermed også på forhold, der berører andre instansers ressortområder end Transportministeriets.

I aftalen om Lynetteholm fra efteråret 2018 blev paradigmet siden 1990erne om at styrke hovedstaden, herunder særligt det centrale København, understreget. Princippet om at bygge tæt by og centrum-nært i Fingerplanens 'håndflade' ser dermed ud til fortsat at skulle bære den primære udvikling i storbyregionen.

I Cyklistforbundet ser vi positivt på at bygge med nærhed til bycentrum og med befolknings- og bymæssig tæthed, da det har positiv påvirkning på niveauet af cyklisme. Dog bør man bruge langt flere penge på cykelforbindelserne til Lynetteholm, når man tænker på trængselsudfordringerne, klimakrisen og borgernes ønsker til en god by.

Opsummering

Som uddybet i høringssvaret mener Cyklistforbundet:

- At investeringsniveauet for regionale forbindelser for cyklister (højklassede cykelforbindelser) er uansvarligt lavt sammenlignet med tilsvarende for bilister – det forhold skal ændres, hvis man ønsker, at Lynetteholm mv. skal blive et fyrtårn for byudvikling i det 21. århundrede
- At de regionale cykelforbindelser som minimum bør svare til bydele med lignende befolknings- og arbejdspladstæthed, som der forventes for Lynetteholm mv.
- At de regionale cykelforbindelser i langt højere grad bør tænkes sammen med Fingerplanen

- At cykeltunneller er eneste bæredygtige løsning på tværs af havneløbet
- At den manglende Nordhavns-cykeltunnel også er en forspildt mulighed for at koble Lynetteholm mv. cykelmæssigt ordentligt på storbyregionen

Én nord-syd forbindelse er for lidt

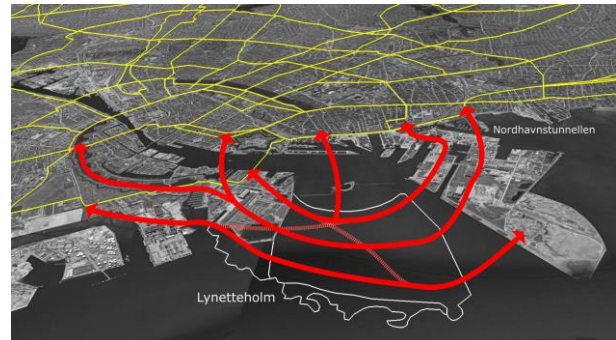
Det er på det overordnede plan, hvor projektet stadig befinder sig, positivt, at der er tænkt i regionale cykelforbindelser (de højklassede forbindelser), der knyttet op til det øvrige regionale cykelnet kan forbinde de nye byudviklingsområder med resten af hovedstadsregionen og gøre det attraktivt for både kort- og langturscyklister.

Cyklistforbundet ønsker dog at stille spørgsmål ved, om der i den overordnede planlægning (principskitsen) bliver udvist rettidig omhu på cykelområdet. Der burde allerede nu - som på vej- og metro-delen - kunne forevises større ambition og planlægningsmæssig omhu end principskitsens brede strek på midten af halvøen.

Der er lagt op til, at Lynetteholm skal bygges i en tætthed, der minder om det centrale København. Derfor kan det undre, at der i principskitsen kun er udpeget én nord-syd-forbindelse. Sammenligner man tætheden af regionale cykelstier i brokvartererne, bør tætheden for Lynetteholm være højere. Cyklistforbundet forudser desuden, at Refshaleøens smalleste sted bliver flaskehals for al cykeltrafik i sydgående retning.

Cyklistforbundet ønsker her at minde om, at professor på DTU, Otto Anker Nielsen, i flere sammenhænge har påpeget behovet for adskillige forbindelser mellem Lynetteholmen og det øvrige København, hvis tilgængeligheden til området skal være lige så god som den eksisterende tilgængelighed til Københavns øvrige kvarterer.

Cykelvenlige byer er kendetegnet ved et tæt netværk af cykelforbindelser på tværs af bydele. Det giver for halvøen Lynetteholmen særlige planlægningsmæssige udfordringer. Men det er nu engang det politiske ønske at udbygge hovedstaden med en halvø, og den geografiske situ-



Figur 1. Tætheden af højklassede, regionale cykelforbindelser bør være højere og bedre forbundet (Cyklistforbundets røde markeringer) med Fingerplanens udpegede regionale cykelforbindelser (gul).



Figur 2. Den manglende Nordhavns-cykeltunnel (rød stiplede) er en forspildt mulighed, der kunne have forbundet det største byudviklingsprojekt med Østerbro, Hellerup og Fingerplanens regionale cykelforbindelser (brun).

ation bør ikke medføre dårligere forhold for cyklister og cyklisme. I stedet bør samtænkningen med Fingerplanens regionale cykelforbindelser derfor allerede nu have højeste prioritet.

Endelig ønsker Cyklistforbundet at minde om, at en [cykeltunnel parallelt med Nordhavns-tunnelen](#) var en enestående mulighed for, at Nordhavn – og nu også Lynetteholm mv. – blev international guldstandard for attraktive forhold for cyklister. I stedet valgte stat og kommune ikke at finde midler hertil.

Cyklistforbundet forventer, at Nordhavn – og dermed Lynetteholm mv. - vil udvikle sig omvendt af det øvrige centrale København med dens høje grad af cyklisme, da man i Nordhavn har etableret en [genvej](#) for bilister og [omvej](#) for cyklister. Cyklistforbundet forventer også, at den utilstrækkelige opkobling til det regionale cykelnet vil betyde, at der mellem Lynetteholm og Nordhavn primært vil ses lokal cykeltrafik og ikke regional cykeltrafik, som ellers kunne have taget nogle biler af vejene.

Der underinvesteres i cyklister

Bare fordi cyklen er et billigt transportmiddel, betyder det ikke, at investeringerne i cykelinfrastruktur skal være forsvindende små. Særligt ikke, når man tager i betragtning, at hver cyklet kilometer skæpper i statskassen, forbedrer befolkningens helbred og reducerer miljø- og luftforurening samt trængsel.

Der er i forbindelse med infrastrukturaftale 2035 afsat 150 mio. kr. til en cykelforbindelse mellem Nordre Toldbod og Refshaleøen og med forventning om tilsvarende kommunal finansiering. En analyse fra Københavns Kommune viser, at den billigste forbindelse vil koste 500 mio. kr. Til sammenligning kommer [Østlig Ringvej uden om Amager Strand til at koste mellem 19,7 og 25,1 mia. kr.](#) Det er symptomatisk at cykelforbindelser til den resterende by ikke er nævnt i de [hidtidige politiske aftaler](#) mellem stat og kommune, hvor der kun har været fokus på metro og Østlig Ringvej.

Cyklistforbundet ser infrastrukturaftalens 150 mio. kr. som en dybt problematisk underinvestering i den for københavnere populære og samtidig samfundsøkonomisk set mest rentable transportform – cyklen. Cyklistforbundet undrer sig desuden over, at over 2/3 af en regional cykelforbindelse til et af Danmarks største byudviklingsprojekt i det 21. århundrede skal finansieres kommunalt. Cyklistforbundet peger på det usandsynlige i, at et tilsvarende motorvejsprojekt fik 1/3 finansiering af staten, mens kommunerne selv måtte finde resten af finansieringen.

Ifølge Det Nationale Videnscenter for Cykelfremme vinder samfundet [8,39 kr. for hver km kørt på cykel i stedet for bil og 5,36 kr. for hver km kørt på elcykel i stedet for bil](#). Der er dermed en endog meget stor samfundsmæssig gevinst i at fremme cykling og styrke cykelinfrastrukturen på Lynetteholmen og dens sammenhæng med de omgivende regionale cykelforbindelser.

Anlægsudgifter til cyklisters infrastruktur ligger samtidig markant lavere end bilisters: Der forventes ifølge Miljørapporten i forbindelse med nærværende høring 14.000-35.000 daglige cyklister på forbindelsen mellem Refshaleøen og Langelinie foruden 18.900 cyklister på forbindelsen mod Amager/Christianshavn.

Med en forbindelse til 500 mio. kr. og en årsdøgnstrafik (det gennemsnitlige daglige antal køretøjer, som kører på en strækning over et år) på 22.000 cyklister vil prisen per årsdøgnscyklister til/fra Lynetteholm/Refshaleøen være 22.700 kr. På bilsiden er prisen markant højere. Ved en årsdøgnstrafik på 70.700 biler jf. miljørapporten vil prisen per årsdøgnsbilist via Østlig Ringvej være godt 311.000 kr.¹ (Cyklistforbundets udregning).

En sådan underinvestering kan kun bunde i en gammeldags og ressourcespildende tankegang: At transport over lange afstande i tonstungt metal er mere værd for samfundet end korte ture i den friske luft. Men en tur på arbejde har samme værdi for samfundet, hvad enten den er 3 km eller 80 km lang. Turen på 80 km har blot kostet samfundet mere i anlæg og vedligehold.

Cykeltunneller frem for broer

Det vil på ingen måde være urimeligt at bruge lige så mange midler per daglig cyklist til og fra Lynetteholm som per daglig bilist og det af flere årsager. Antallet af regionale forbindelser til den øvrige by er essentielt for at skabe en cykelby. Et tæt netværk af cykelforbindelser giver flere cyklister (de øvrige nye cykelbroer over havnen er gode eksempler på, at cykeltrafikken kan øges, når man giver cyklisterne genveje i byen). Metrobetjeningen af Lynetteholm bliver reelt ikke fantastisk; en metrotur fra Lynetteholmen til København H forventes ifølge DTU's Otto Anker Nielsen at tage lige så lang tid som en S-togstur fra Vallensbæk til København H (v/ M5 Øst-scenariet).

Cyklistforbundet mener derfor, at investeringerne i cykelforbindelser skal ligge i et helt andet leje, og at man bør forbinde Lynetteholm med cykeltunneller frem for broer.

Tager man med i betragtningen, at en cykelbro ifølge Københavns Kommune vil være oppe 12-22 minutter ad gangen og 20%-70% af dagen – og dermed vil give betragtelig ventetid for cyklister - bør der ikke være tvivl om, at tunneller er den eneste rigtige løsning. Cyklistforbundet frygter, at en bro vil bidrage til, at færre københavnere vælger cyklen som hverdagens hovedtransportmiddel. Hvis man vælger en bro, vil der være lange perioder i løbet af dagen, hvor man ikke kan cykle på den, fordi den er oppe, når der kommer et skib. Det er helt uholdbart for folk, der cykler til arbejde, og vil betyde, at mange helt dropper at cykle den vej.

¹ Cyklistforbundet havde gerne sammenlignet med præcis samme kategorier, men de forskellige transportformer er opgjort forskelligt i de forhåndenværende materialer. Vi mener dog, at proportionerne for ovenstående tal taler for sig selv.

Med cykeltunneller vil København igen kunne være med i konkurrencen om at kalde sig verdens bedste cykelby – og Lynetteholm kunne blive en ny inspirerende cykel-case for resten af verden.

Med venlig hilsen

Kenneth Øhrberg Krag
Direktør i Cyklistforbundet

Dokumentnummer
1468345

Dato
24.10.2022

Sagsbehandler
JTJ/JOA

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Høringssvar fra Movia til strategisk miljøvurdering af Lynetteholm

Transportministeriet har den 22. august 2022 udsendt den strategiske miljøvurdering af planen for byudvikling og infrastruktur i Østhavnen, herunder Lynetteholm i offentlig høring. Høringsmaterialet er efterfølgende blevet udvidet med supplerende høring med udsendelse d. 19. december 2022. Movia vil gerne kvittere for muligheden for at afgive et samlet høringssvar på det udsendte materiale og forsætte samarbejdet om den kollektive mobilitet i hovedstaden.

Transportministeriets plan for byudviklings- og infrastrukturplanen består af de fem elementer:

- Byudvikling
- Østlig Ringvej
- Metro
- Cykelinfrastruktur
- Supplerende vejbetjening

Projektet Lynetteholm udgør et byudviklingsområde i København, hvor der planlægges for op mod 35.000 beboere og 35.000 arbejdspladser. Sammen med udvidelserne og udbygningen af Østhavnen er estimeret at op mod 60.000 beboere og 50.000 arbejdspladser kommer til at ligge i de nye områder.

I dag bliver områderne betjent med bæredygtig mobilitet via havnebusser, elbusser, flextrafik og eventkørsel. Med de planlagte stationer på Lynetteholm og Østhavnen løftes den samlede mobilitet i området til nyt niveau til gavn for den kommende byudvikling og de mange rejsende til områdernes nye funktioner.

Betjening af Lynetteholm og Østhavnen

Med de planlagte bolig- og erhvervsområder i områderne Lynetteholmen og Østhavnen kommer denne del af København til at rumme ikke bare boliger og kontorarbejdspladser, men naturligvis også en lang række medfølgende funktioner og attraktioner, som f.eks. kultur- og uddannelsesinstitutioner. Her vil Lynetteholm og Østhavnen formentlig kunne sammenlignes med byområder som Vesterbro, Frederiksberg eller Nørrebro, hvor busser i dag løser en transportopgave ved at bringe passagerer fra den skinnébåret transport ud til f.eks. arbejdspladser, boliger eller uddannelsesfunktioner.

Movia ser derfor frem til et tæt samarbejde etablering af en sømløs kollektiv trafikbetjening af de kommende byområder i Østhavnen og på Lynetteholmen.

Nuværende og kommende betjening af Lynetteholm med havnebusser:

Af høringmaterialets bilag 5: *Tablet med samlede virkninger*, fremgår det at planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen og Lynetteholm har en række negative effekter på sejlads i Københavns Havn. De negative effekter skyldes bl.a. nye broer og indsnævring af havneindløbet. Movia betjener i dag Københavns Havn med de tre havnebuslinjer 991, 992 og 993, som drives af den private operatør Arriva, der har depot og administration på Refshalevej og havnepladser i Lynetten Havn. Siden indførelse af havnebusser i Københavns Havn har linjerne oplevet en passagertilvækst og udfylder nu en rolle i den samlede kollektive

trafik i København, hvor særlig forbindelser på tværs af Københavns Havn har kortere rejsetid over vand end til lands.

I en kommende betjening af Københavns Havn og Lynetteholm, rummer havnebusserne en unik mulighed for at dække et behov for kollektive rejser på tværs af havnen. Dermed kan havnebusserne supplere de kommende metroforbindelser, hvis der etableres kanaler og forbindelser til kommende metrostationer.

Movia anbefaler derfor, at:

- der fortsat er havnekapacitet og faciliteter til driften af havnebusserne i Københavns Havn.
- havnebusser indarbejdes i den kollektive betjening af Lynetteholm
- kommende broer og kanaler tilpasses, så havnebusserne fortsat kan betjene områder i Nordhavnen og Lynetteholm.
- havnebusser indarbejdes i den videre planlægning af området, så der etableres kajanlæg og stoppestedforhold på Lynetteholm
- Lynetteløbet friholdes for opfyldning, så der kan etableres skiftemulighed ved metrostation Lynetteholm

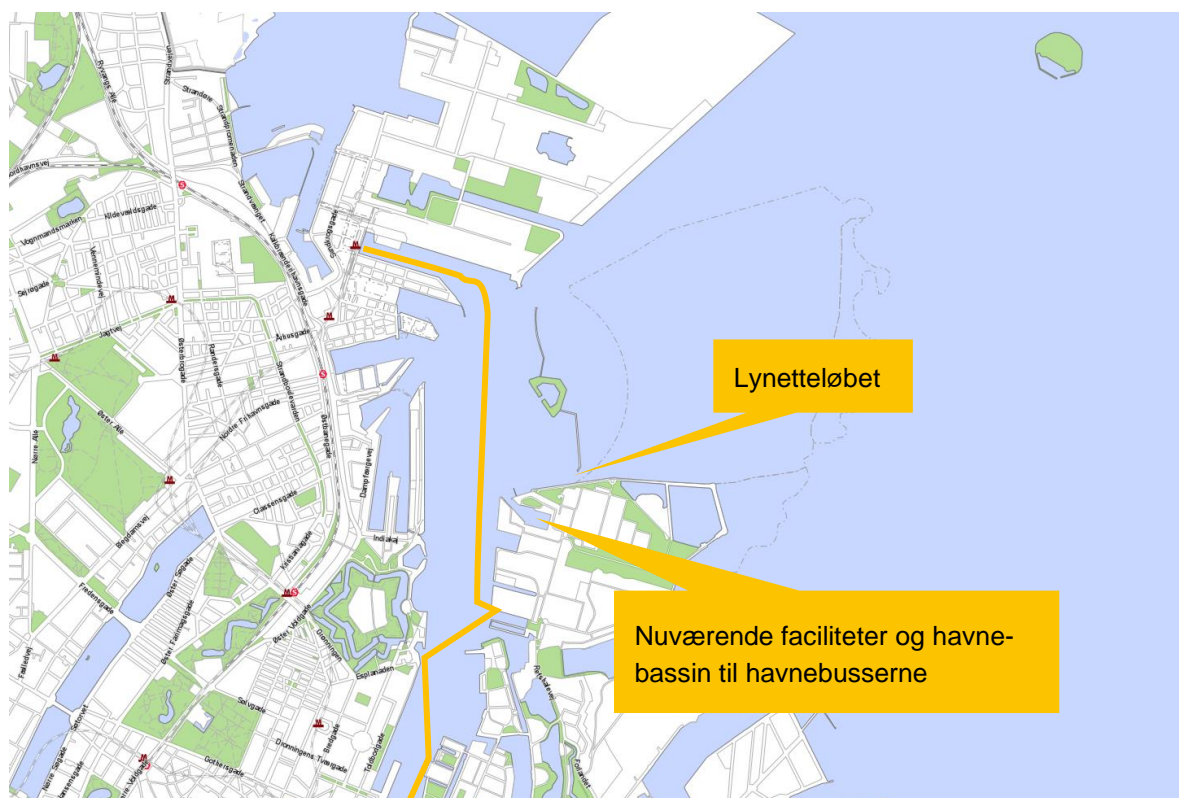


Figure 1: Kort over Lynetteholm og havnebusser

Den fremtidige betjening af Lynetteholm og Østhavnen

Med en kommende metroforbindelse til områderne, vil det være oplagt at udvide passagerområdet til stationerne med busbetjening. Dels er og vil områderne blive så store, at der vil være behov for at til- og frabringe passagerer mellem yderområder og metrostationer, dels vil der være nogle rejserelationer som metrotroen ikke naturligt dækker. Det gælder i høj grad forbindelsen til Christianshavn og den eksisterende metro, hvor forbindelsen til Christianshavn højst sandsynligt opleve større trafikmængder i takt med at områderne udvikles. Der bør derfor sikres at der er en god fremkommelighed for busserne – både for forbindelsen mellem områderne og Christianshavn, men også generelt på Christianshavn.

Movia anbefaler derfor, at:

- busbetjening tænkes ind i planlægning af områderne og der sikres gode skifteforhold mellem bus og metro, samt at der sikres en god busforbindelse mellem udviklingsområderne og Christianshavn til den eksisterende metro, hvor der er fortsat, skal være fokus på bussens fremkommelighed.
- der indarbejdes muligheder for at vendepladser, busterminaler og øvrig infrastruktur til busbetjening af områderne.

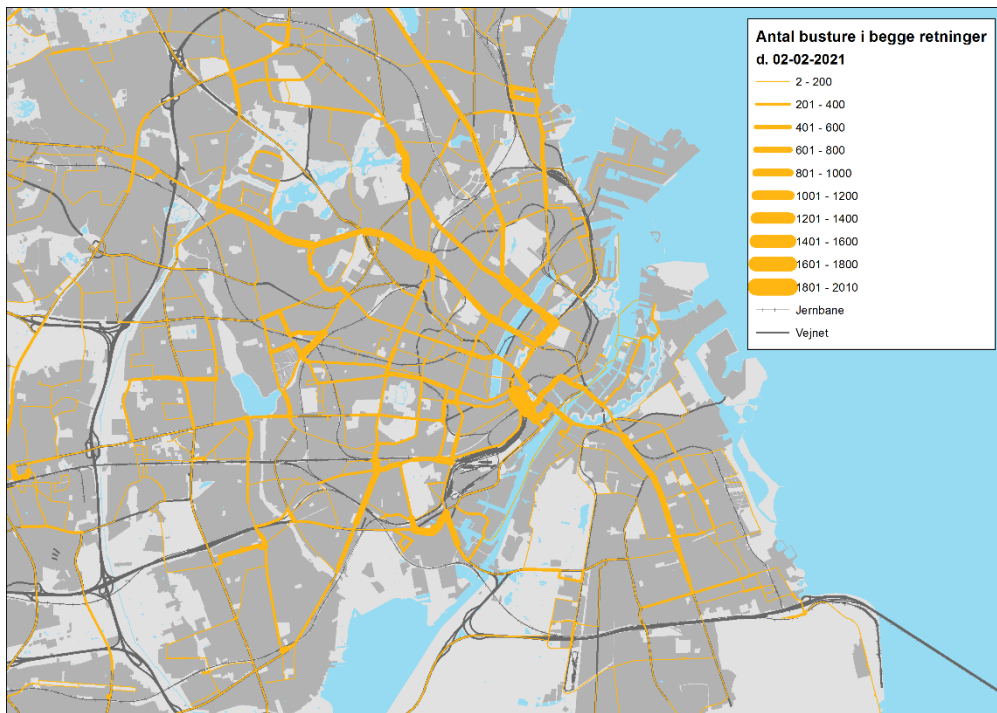
Betjening med kollektiv trafik under anlæg

Med de øgede aktiviteter på Refshaleøen og Lynetteholm vil det være fordelagtigt for besøgende, ansatte og beboere i området at kunne benytte sig af kollektiv transport indtil metroanlæg og stationer er etableret.

Under den lange anlægsfase, og når de konkrete anlægsarbejder planlægges, er det væsentligt at tage hensyn til både driften på land og til vands, da omlægninger ofte kan drive en betragtelig merudgift for Movias ejerkreds. Et eksempel på hvordan busbetjeningen løbende kan indgå i den kollektive betjening af området vil være at se på, om der i forbindelse med anlæggelsen af den nye adgangsvej til modtageanlægget kan åbnes for, at Movia-busser kan benytte denne vej, såfremt der kommer et ønske om en bedre betjening af Refshaleøen. I det nuværende busnet betjenes Amagerværket med linje 37, som med fordel ville kunne forlænges til Refshaleøen.

Movia anbefaler derfor, at:

- den samlede betjening af Lynetteholm og Østhavnen udvides løbende i takt med byudvikling
- den kommende adgangsvej fra Amagerværket til Refshaleøen kan benyttes af kollektiv bustransport.



Figur 1: Kortet viser antallet af busture i begge retninger på en hverdag i februar 2021. Tykkelsen på stregerne indikerer, hvor mange ture, der er tale om.

Lastbilkørsel med jord:

Anlæggelsen af Lynetteholm forudsætter en langsigtet opfyldning af et havareal ud for Refshalen ved indsejlingen til Københavns Havn. Denne opfyldning skal ske ved lastbiltransport via det eksisterende vejnet i København, samt en supplerende arbejdsvej ved Amagerværket. Denne kørsel vil formentlig ske på en række af de overordnede veje i København, men da det vil være op til den enkelte chauffør at finde den mest direkte vej til modtageanlægget på Lynetteholm, vil det være vanskeligt at vurdere, hvilke veje og kryds der bliver benyttet.

Det er under anlægsfasen vigtigt at lave gode rammer for busdriften i området i området og sikre langtidsholdbare løsninger for bussernes fremkommelighed. På ovenstående kort ses, hvor mange busture der på en enkelt dag kører i det viste område.

De to broforbindelser Langebro og Knippelsbro, samt Amagerbrogade er essentielle for busforbindelser på tværs af den centrale København. For at kunne opretholde en god busbetjening vil det derfor være en god ide, at eksisterende tiltag til bussers fremkommelighed udvides med f.eks. forlængelse af eksisterende busbaner eller særlig prioritering i kryds.

Under anlægsarbejdet af Metro Cityringen var der ligeledes store byggepladser og lastbilkørsel på strækninger med meget busbetjening. Her havde Movia et godt samarbejde med Metroselskabet og Københavns Kommune for at sikre bussernes fremkommelighed til glæde for de mange daglige rejsende i den kollektive transport. Dette samarbejde kan med fordel videreføres under anlægsarbejdet vedr. Lynetteholm.

Med venlig hilsen

Per Gellert

Plandirektør

Trafik og Planlægning, Movia



Transportministeriet
Chefkonsulent Anders Pedersen

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

Høringssvar - Strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

Den 20. januar 2023

Drivkraft Danmark bakker op om byudviklingen i Københavns Østhavn, herunder om Lynetteholm, om metrobetjening af området med linjeføring M5 vest og om Østlig Ringvej. Der er tale om store og vigtige projekter, der gavner både hovedstaden, Øresundsregionen og resten af Danmark.

Som repræsentanter for selskaberne bag brændstofdepoterne på Prøvestenen, Samtank og Oiltanking, og alle selskaberne, der forsyner Københavns Lufthavn med brændstoffer, har vi med tilfredshed noteret os, at adgangen til Københavns Lufthavn kan forbedres med både M5-projektet og især den fulde Østlige Ringvej, hvilket er til gavn for lufthavnens hubfunktion, som hele Danmark nyder godt af. Vi forudsætter i denne sammenhæng, at brændstofforsyningen af lufthavnen med rørledning fra Prøvestenen opretholdes. Denne rørledning er helt afgørende for driften og udviklingen af lufthavnen, og det vurderes både økonomisk og i praksis urealistisk at finde alternative placeringer af rørledningen og oplag af flybrændstoffer andre steder på Sjælland.

Det er i den forbindelse vores vurdering, at den strategiske miljøvurdering (SMV) ikke i tilstrækkeligt omfang belyser, og derved undervurderer, Prøvestenens funktion som forsyningslinje af brændstof til Københavns Lufthavn, ikke indregner de store omkostninger til en eventuel relokalisering af Prøvestenens funktioner og konsekvenserne af zonerings af Prøvestenen.

Vi har i vedhæftede notat, udarbejdet i samarbejde med en række andre erhvervsorganisationer, nærmere redegjort for Prøvestenens vigtighed for forsyningen af brændstof til Københavns Lufthavn, udfordringerne ved en eventuel relokalisering af brændstofoplaget og forsyningen af lufthavnen til en anden lokalitet på Sjælland og den rolle Prøvestenen kan komme til at spille i den grønne omstilling ikke mindst af luftfarten. Notatet indeholder også en beskrivelse og vurdering af den vigtige funktion som Prøvestenen udgør for forsyningen af hovedstadsområdet indenfor råstoffer og byggematerialer.

Zonering af Prøvestenen indgår som en grundforudsætning for planen.

DrivkraftDanmark
Esplanaden 34A, 1. sal th.
DK-1263 Copenhagen K

T +45 3345 6510
E info@drivkraftdanmark.dk
W drivkraftdanmark.dk