

Vi vil i den forbindelse gøre opmærksom på, at en sådan zonerings også kan have store samfundsøkonomiske konsekvenser, hvis brændstoflagrene og -forsyningen til Københavns Lufthavn skal flyttes - i det omfang en alternativ placering overhovedet er mulig. Zonerings konsekvenser er derfor undervurderet i analyserne.

Drivkraft Danmark vurderer dog, at brændstofaktiviteterne på Prøvestenen ikke umuliggør en byudvikling af størstedelen af det nærtliggende område i Kløverparken – blot bør alternative løsninger og muligheder undersøges.

Endelig er det helt afgørende, at der sikres en fortsat besejling af Prøvestenen med mindst 12 meters dybgang – både i anlægs- og driftsfasen af en østlig ringvej. Begrænses dybgangen, vil det få store konsekvenser for størrelsen på de skibe, der kan anløbe Prøvestenen med brændstoffer, og dermed fordyre og vanskeliggøre forsyningen af Københavns Lufthavn

Vi står naturligvis til rådighed, hvis der er spørgsmål til ovenstående.

Venlig hilsen

Michael Mücke Jensen
Teknik- og miljøchef

Notat

Modtager: Transportministeriet
Afsender: HOFOR A/S
Dato: 20. januar 2023

HOFOR A/S: Høringssvar til 'strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm'

HOFOR A/S har med interesse læst den strategiske miljøvurdering (SMV) af planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen. HOFOR arbejder for at skabe bæredygtige byer, baseret på forsyningsløsninger med fokus på mindre klima- og miljøpåvirkning inden for vand, varme, kloak, regnvandshåndtering, fjernkøling, bygas, vindmøller og solceller.

Formålet med dette høringssvar er at **opfordre til, at forsyningsinfrastruktur på et tidligt tidspunkt indtænkes i planlægningen af Østhavnen, og at der opstartes tidlig dialog med HOFOR herom.**

I den forbindelse er følgende aspekter vigtige for HOFOR:

- Koordinering mellem byplanlægningen og eksisterende, kritisk forsyningsinfrastruktur
- Koordinering mellem byplanlægningen og nye forsyningsløsninger, herunder sikring af arealer til nye forsyningsanlæg
- Koordinering ift. det omfattende anlægsarbejde af forsyningsinfrastruktur forud for byudviklingen
- Amagerværket er en virksomhed af national interesse, hvilket indebærer, at virksomhedens drifts- og udviklingsmuligheder ikke må indskrænkes som følge af byudviklingen

Høringssvaret forholder sig til de overordnede planer for byudviklingen af Østhavnen. For HOFORs bemærkninger vedr. M5 og Østlig Ringvej henvises til HOFORs nyligt afsendte høringssvar til idéfasehøringen for de to anlægsprojekter.

Nødvendig koordinering mellem byudvikling og kritisk forsyningsinfrastruktur

HOFOR understreger vigtigheden af, at den fremadrettede byudvikling af Østhavnen sker under hensyntagen til eksisterende og planlagt kritisk forsyningsinfrastruktur, og ønsker tæt koordinering med myndigheder og udviklere ift. følgende forhold:

Byudvikling ift. Kraftværkshalvøen og Amagerværket

Amagerværkets fortsatte drift og fremtidige udviklingsmuligheder er central for hovedstadens energisystem i dag og i fremtiden. HOFOR understreger vigtigheden af, at en fortsat pålidelig drift sikres f.eks. med uhindret adgang for skibe og lastbiler til og fra værket, og at den fremtidige byudvikling ikke indskrænker Amagerværkets fremtidige udviklingsmuligheder som fx carbon capture, varmepumper og geotermi. Støjpåvirkningen fra disse teknologier er ikke kortlagt endnu, men den kan forventes at være højere end den støjpåvirkning, som opleves fra Amagerværket i dag. Det er centralt, at disse fremtidige udviklingsmuligheder for hovedstadens energisystem ikke indskrænkes af fremtidig anvendelse af nærliggende arealer til f.eks. boliger. HOFOR ønsker dialog med kommune og udviklere om byudviklingen for i fællesskab at sikre en god løsning for alle.

Hvad angår de foreslåede ruter for ny vej- og cykelinfrastruktur i Østhavnen er det HOFORs umiddelbare vurdering, at det vil være u hensigtsmæssigt at omdanne den nu midlertidige

jordtransportvej via Prøvestenen og Kraftværkshalvøen til en permanent vej, da vejen fører igennem et industriområde med store produktionsanlæg og tung transport.

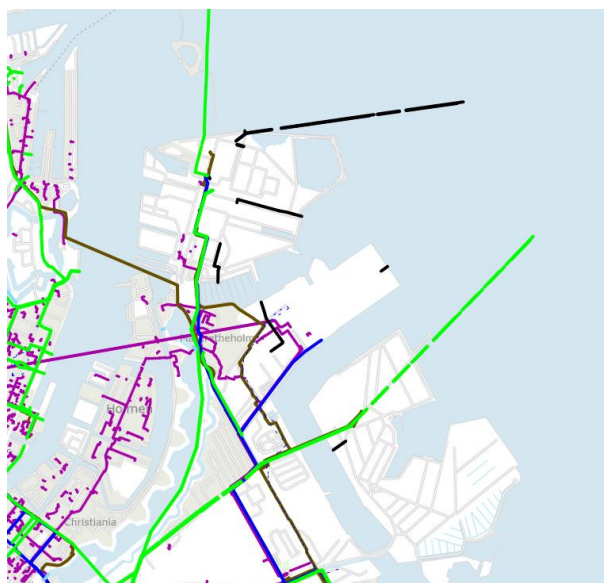
HOFOR anbefaler derudover, at den fremadrettede planlægning for det skitserede område Quintus sker under hensyntagen til HOFORs lager på Forlandet 29. HOFOR lejer Forlandet 29 af Københavns Kommune, og lagerkapaciteten er en forudsætning for vedligeholdelse og etablering af forsyningsinfrastruktur i Hovedstadsområdet.

Koordinering ift. eksisterende, kritiske forsyningsledninger:

Ud fra et samfundsøkonomisk og miljømæssigt hensyn ønsker HOFOR, at den kommende arealudvikling og placering af byggefelter sker i tæt koordination med den eksisterende forsyningsinfrastruktur, der forsyner dele af København med vand, fjernvarme, bygas og spildevandshåndtering. De eksisterende tracéer fremgår på overordnet niveau af billede 1.

HOFOR planlægger en supplerende spildevandsledning til den eksisterende Lynetteledning, jf. billede 2. Den såkaldte Levantkajledning anlægges i Lynetteholms vestlige perimenter. HOFOR gør opmærksom på, at Levantkajledningens og Lynetteledningens tracé på Refshaleøen, hvor de to ledninger tilsluttes Lynetten Renseanlæg, ligger tæt på terræn. Byudvikling og evt. tilhørende dybe arbejder som fundering kan derfor ikke planlægges ovenpå ledningerne.

Det bemærkes, at den nuværende placering af gas- og spildevandsledninger i sagens natur er afhængig af, om Lynetten Renseanlæg fortsat skal ligge på Refshaleøen eller flyttes til anden placering. HOFOR vurderer dog, at der - uanset fremtidig placering - er behov for et teknisk anlæg på området, da tilslutningspunktet for spildevandsledninger er og fortsat vil være et kritisk knudepunkt.



Billede 1: HOFORs kritiske forsyningsledninger omkring Østhavnen: Lilla: HOFOR Fjernvarme/ Grøn: HOFOR Spildevand/ Blå: HOFOR Vand/ Brun: HOFOR Bygas/ Sort: Spildevand, BIOFOS/anden ledningsejer



Billede 2: Placering af den eksisterende Lynetteledning og kommende Levantkajledning.

Perspektiver for nye forsyningsløsninger i Østhavnen

I den kommende tid vil HOFOR afklare perspektiverne i en række nye forsyningsløsninger, som spiller en central rolle i udviklingen af Østhavnen, og som har positive effekter for klima og miljø. Evt. realisering heraf skal foregå i koordination med myndigheder og udviklere:

- *Lavtemperaturfjernvarme:* Ved at planlægge de nye bygninger i samspil med forsyningen er det muligt at gennemføre fx lavtemperaturfjernvarme, der potentielt kan produceres billigere end traditionel fjernvarmeproduktion og med potentiale for gevinster på bygningernes miljøaftryk. Det vil kræve, at bygningerne er indrettet hertil.
- *Havvand som kilde:* I de kommende år skal HOFOR etablere mange varmepumper til at erstatte og supplere biomasse og sikre en flerstrengt forsyning. Særligt havvandsvarmepumper er oplagt på Lynetteholm. Det vil kræve, at der sikres arealer hertil i den tidlige planlægning.
- *Sekundavand:* HOFOR vil undersøge mulighederne for anvendelse af sekundavand til brug for tøjvask, toiletskyl mm. i Østhavnen med henblik på at reducere udnyttelsen af en knap grundvandsressource og styrke forsyningsikkerheden. Det vil kræve, at bygningerne er indrettet hertil.
- *Landvind:* HOFOR har identificeret mulighed for at opsætte op til 11 landvindmøller på Lynetteholms østlige perimenter samt på Prøvestenen/Kraftværkshalvøen. Vindmøllerne kan samlet have en effekt på op til 55 MW, og dermed producere, hvad der svarer til næsten 50.000 husstandes strømforbrug. Projektet er pt. ved at blive yderligere afklaret.
- *Synergi med Østlig Ringvej:* HOFOR ønsker i samarbejde med relevante parter omkring Østlig Ringvej at undersøge muligheden for at anlægge et ledningstracé til forsyningsledninger i tunnellen servicearealer. Der kan være såvel samfundsøkonomiske som miljømæssige fordele ved at samtænke dette.
- *Drikkevand:* Med den omfattende byudvikling af Østhavnen forudser HOFOR et behov for at udvide kapaciteten for transport af drikkevand fra Sjælland til Amager. Det er et potentielt omfattende projekt, som forudsætter nye havnekrydsninger omkring Østhavnen. Projektet vil blive yderligere afklaret i løbet af 2023.
- *Synergi for fremtidig kloakering på Østamager:* HOFOR vil undersøge muligheden for at omlægge nuværende fællessystemer for regn- og spildevand i området omkring Østhavnen til separatsystemer, så der opnås en regnvandskloakering, der i højere grad er tilpasset fremtidens klima.

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

Aalborg Portland A/S
Aalborg, 20. januar 2023

Til Transportministeriet
ATT: Chefkonsulent Anders Petersen

Aalborg Portland A/S takker for muligheden for at afgive høringssvar, ved generelt at bakke op om byudviklingen i Københavns Østhavn, herunder om Lynetteholm, om metrobetjening af området med linjeføring M5 vest og om Østlig Ringvej.

Aalborg Portland A/S er af den opfattelse, at en Østlig Ringvej som projekt godt kan gennemføres uden en byudvikling i Østhavnen, da der allerede er behov for forbindelsen i dagens situation.

Aalborg Portland A/S hilser den strategiske miljøvurdering (SMV) og den tilhørende samfundsøkonomiske analyse velkommen, på trods af enkelte væsentlige mangler i analyserne. Vi mener dog også, at en række centrale forhold ikke er tilstrækkeligt belyst, og opfordrer derfor til, at udvide analyserne for at sikre et bedre oplyst grundlag for de politiske beslutninger, eller at inddrage de nævnte forhold i de kommende VVM-undersøgelser. Forholdene er;

- De negative konsekvenser ved ikke at anlægge en fuld Østlig Ringvej er undervurderet
- Værdien af Prøvestenens funktioner for Hovedstadsområdet er ligeledes undervurderet
- Store omkostninger til relokalisering af Prøvestenens funktioner er ikke indregnet
- Manglende vurdering af alternative placeringer af KVC for metroen og tilslutning til Østlig Ringvej
- Mulighederne for egnede erstatningsarealer i hovedstadsområdet er ikke belyst
- Konsekvenserne af en zonerings af Prøvestenen er undervurderet.

Vi skal nedenfor kommentere på nogle af disse forhold.

I det udarbejdede materiale forudsættes både kontrol- og vedligeholdelsescenter (KVC) til M5, et til- og frakørselsanlæg til Østlig Ringvej samt arbejdsområder for begge infrastrukturprojekter, placeret på Prøvestenens nuværende areal.

I både SMV og den samfundsøkonomiske analyse ser man bort fra, at den nuværende havneinfrastruktur ligger der af en årsag. De virksomheder som bl.a. Aalborg Portland A/S, der i dag er placeret på Prøvestenen, udfylder væsentlige samfundsmæssige funktioner i forhold til forsyning og distribution i hovedstadsområdet, primært brændstoffer, råstoffer og byggematerialer.

Virksomhederne inden for råstoffer og byggematerialer på Prøvestenen udfylder en særdels vigtig funktion for forsyningen af hovedstadsområdet. Store dele af disse arealer er imidlertid i planen tiltænkt etablering af anden infrastruktur som nævnt ovenfor.

En række af de berørte virksomheder – heriblandt Aalborg Portland A/S – på Prøvestenen har derfor fået konsulentfirmaet Niras til at udarbejde et bud på de omkostninger, der er forbundet med en eventuel relokalisering. Rapporten vedlægges som bilag.

Konklusionen på Niras' analyse er, at der er omfattende omkostninger forbundet med en eventuel relokalisering af tørbulkvirksomhederne. Selv hvis kun en mindre del af virksomhederne berøres, kan de løbende omkostninger løbe op i mere end en mia. kr. for samfundet på lang sigt. Dette tal er uden de omkostninger, som er forbundet med etablering af virksomheder og havnekapacitet andetsteds, og som sagtens kan løbe op i yderligere et milliardbeløb i engangsomkostning. Alene Aalborg Portland A/S vurderer, at de samlede anlægsomkostninger ved en relokalisering af vores anlæg vil løbe op i et tre-cifret millionbeløb.

Dertil kommer yderligere omkostninger, hvis behovet for import af råstoffer stiger i fremtiden, hvilket ventes at ske. Ikke mindst ved netop en byudvikling og infrastrukturudbygning i Østhavnen. Det bemærkes i den forbindelse, at miljøvurderingen side 193 netop anfører, at "byudvikling for 66.000 nye beboere og 54.000 nye arbejdspladser vil i kraft af materialeforbrug, energiforbrug, affaldsfrembringelse og transport i anlægsfasen give anledning til et væsentligt ressourceforbrug."

Som Niras' rapport dokumenterer, er Prøvestenen det eneste sted i Københavns Kommune, og i flere tilfælde endda i hele Region Hovedstaden, hvor sådanne råstoffer og byggematerialer realistisk kan importeres, håndteres og produceres på en effektiv måde. Det kan derfor undre, at forholdet ikke er vurderet i miljøvurderingens kapitel om ressourceforbrug. Vi bemærker i øvrigt, at det i selvsamme kapitel vurderes, at der kan opstå ressourceknaphed. I dette lys forekommer det påfaldende, at den fjernelse af dele af den eksisterende infrastruktur og forsyningskæde til netop råstoffer og byggematerialer, som er indeholdt i scenariet for udviklingen af Østhavnen, ikke indgår i vurderingen.

For at kunne vurdere de fulde konsekvenser af de foreslåede placeringer, mangler vi at se en analyse med effekterne af at inddrage Prøvestenen i større omfang og om muligt af at etablere erstatningshavneareal og -kajer.

Niras' omfattende arbejde er et godt bidrag til en sådan analyse. Og Niras' rapport viser, at der i særdeleshed bør arbejdes med andre løsninger end at placere metroens KVC på Prøvestenen. For alternativerne til Prøvestenen i sin nuværende form er stort set ikke-eksisterende.

Aalborg Portland A/S har i vort høringssvar til idéfasen for M5 foreslået to alternative placeringer af KVC – henholdsvis syd for erhvervshavnearealet på Prøvestenen og på Kløverparken, men andre placeringer kunne også være på tale, eksempelvis den i høringsmaterialet nævnte placering på Lynetteholm.

Aalborg Portland A/S ønsker, at sådanne forskellige placeringer af KVC vurderes ligeligt i den kommende VVM-undersøgelse af metrolinjen. Derudover mener vi, at projektering af et kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen ikke bør foretages, 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 meget væsentlige forsyning af København med brændstoffer, råstoffer og byggematerialer fra virksomhederne på Prøvestenen.

Til- og frakørslen til Østlig Ringvej lægger beslag på mindre havnekapacitet og giver også gavnlige effekter for virksomhederne på Prøvestenen, men også her mener vi, at skadeseffekterne på den eksisterende havneinfrastruktur formentlig kan begrænses yderligere. Det bør også undersøges, om man i forbindelse med etableringen af Østlig Ringvej kan udbygge Prøvestenen med kajer og areal til erstatning for det, der eventuelt går tabt.

Det er desuden helt afgørende, at der sikres en fortsat besejling af Prøvestenen med mindst 12 meters dybgang – både i anlægs- og driftsfasen af en Østlig Ringvej.

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 Prøvestenen eller i kanalen mellem Amager og Prøvestenen (mod Kløvermarken) overvejes, hvor den vil være til mindst mulig gene for de erhvervsmæssige aktiviteter. Samtidig vil Aalborg Portland A/S opfordre til at der i kombination med VVM for Østlig Ringvej undersøges mulighed for en udvidelse af Prøvestenens arealer mod øst.

Der er åbenlyst nationale interesser i Prøvestenen. Aalborg Portland A/S 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.

Aalborg Portland A/S foreslår derfor, at de ovennævnte forhold og betragtninger indgår i både SMV og den udvidede samfundsøkonomiske analyse.

Afsluttende vil vi gerne gøre opmærksom på, at vi som medlem af begge organisationer støtter høringsvar indsendt af Dansk Industri (DI) og Erhvervsforeningen i Københavns Havn.

Med venlig hilsen

Michael Lundgaard Thomsen
Chief Commercial Officer

Christian Elleby
Supply Chain & Procurement Director

Om Aalborg Portland A/S

Aalborg Portland A/S er Danmarks eneste cementproducent og råder over en af Nordeuropas største cementfabrikker beliggende i Aalborg samt siloanlæg i havne over hele landet. Fabrikken i Aalborg producerer årligt mere end 2,3 millioner tons fordelt på grå og hvid cement, som afsættes i Danmark og det øvrige Nordeuropa. Aalborg Portland A/S leverer cement til brug for både private og offentlige byggerier, herunder større infrastrukturprojekter.

Aalborg Portland A/S beskæftiger godt 350 medarbejdere i Danmark. Et mangeårigt fokus på miljø- og energiinvesteringer har resulteret i, at fabrikken i dag er anerkendt som en af de mest ressourceeffektive cementfabrikker i verden.

Aalborg Portland A/S er en del af Aalborg Portland Holding Koncernen, der i 2021 omsatte for over 10 milliarder kroner og har mere end 3.000 medarbejdere. Aalborg Portland Holding er moderselskabet for en række cement- og betonvirksomheder i blandt andet Norden, Belgien, USA, Tyrkiet, Egypten, Malaysia og Kina. Herudover har koncernen aktiviteter inden for udvinding og afsætning af tilslagsmaterialer (granit og grus) samt genanvendelse af affaldsprodukter.

20. januar 2023
J.nr. 2023-0027443

Transportministeriet
trm@trm.dk; arp@trm.dk

Dette høringssvar er med forbehold for Christianshavns Lokaludvalgs behandling af sagen sit møde den 25. januar 2023.

Christianshavns Lokaludvalg ønsker hermed at tilkendegive sine synspunkter til det tillæg til den strategiske miljøvurdering af udbygningen af Østhavnen, som er udsendt med en høringsfrist den 22. januar 2023.

Christianshavns Lokaludvalg afgav den 31. oktober 2022 sit høringssvar til idéfasehøringen af M5 Metro og den 20. december 2022 sit høringssvar til den strategiske miljøvurdering (SMV) af Østhavnen. Bemærkningerne i det følgende knytter sig hertil.

M5 Øst (Lilla): Foretrukne linjeføring med ekstra station ved Operaen

Som det fremgår af Lokaludvalgets svar til idéfasehøringen om M5, foretrækker Lokaludvalget M5 Øst (Lilla) linjeføringen. Lokaludvalget ønsker igen at pege på behovet for, at denne linjeføring omfatter en tunnellagt metrobetjening af Dokøen, Nyholm, Arsenaløen og Frederiksholm med en metrostation, f.eks. ved Operaen, og at en sådan ekstra station mellem Refshaleøen og Kløverparken indgår i miljøkonsekvensvurderingen af M5 Øst.

Lokaludvalget ønsker endvidere igen at understrege, at linjeføringen på Nordøstamager bør tunnellægges mest muligt, herunder strækningen mellem Kløverparken og Refshaleøens sydkyst. Dermed undgås, at natur, vandområde og byrum skæmmes af en højbane, ligesom det begrænser støjbelastningen og sikrer bevarelse af rekreative værdier langs Nordøstamagers kystlinje.

Lokaludvalget lægger vægt på, at der ved anlægget af metroen tages vidtgående hensyn til boligkvarteret på Margretheholm og andre bebyggelser nær metrolinjen og, at en højbane – hvis en sådan skulle blive besluttet - placeres i så stor afstand fra bebyggelse, at støjgener undgås.

Lokaludvalget undrer sig over, at der ikke indgår overvejelser om at anlægge metrostrækningen inden for Lynetteholms perimenter, herunder afgrænsningen til Nordhavn, som en sænketunnelløsning, når det tages i betragtning, at området endnu ikke er fyldt op med jord. Tværtimod fremgår

det af tillægget til den strategiske miljøvurdering, at området kræves fyldt op inden, der eventuelt anlægges metro på Lynetteholm. Er der ikke en unik mulighed for at etablere underjordisk linjeføring på en endnu ikke etableret holm?

Lokaludvalget har ikke på nuværende tidspunkt bemærkninger til de to alternative linjeføringer på det nordlige Amager (Sundbyøster Plads og Hans Bogbinders Allé/og Prinsesse Christines Vej), som er indarbejdet på strækningkortene, men finder, som også anført i Lokaludvalgets svar på idéfasehøringen, at begge muligheder skal miljøvurderes.

M5 Vest (Orange): Teknikspor bør være midlertidigt og delvis tunnellægges

Hvad angår placeringen af klargøringsanlægget og et eventuelt teknikspor til M5 Vest (Orange) har Lokaludvalget følgende bemærkninger:

Den anden og senere etape af M5 Vest, som fuldender Orange Ring, er af grunde, som ikke fremgår, fjernet fra strækningkortene i tillægshøringen. Lokaludvalget går ud fra, at en fuld Orange Ring fortsat er en mulighed. Udvalget lægger desuden til grund, at Orange Rings afgrening fra tekniksporet i givet fald til sin tid forudsættes at ligge lige syd for Margretheholm Havn.

Som nævnt ovenfor, og uanset hvilken M5 linjeføring der besluttes, finder Lokaludvalget, at metrostrækningen på tværs af Margretheholm Havn bør tunnellægges, så dette vandområde syd for Refshaleøen kan udvikles som rekreativt område.

Hvis der gås videre med M5 Vest (orange) linjeføringen, bør den sydlige del af tekniksporet fra afgreningen til klargøringsanlægget på Prøvestenen anlægges som et midlertidigt anlæg og nedlægges, når strækningen af Orange Ring til Prags Boulevard Station og adgangen derfra til klargøringsanlægget er færdig. Herved undgås det, at der permanent bliver to parallelle metrosporanlæg på strækningen fra Margretheholm Havn til Prags Boulevard med de supplerende ulemper for mennesker og miljø, som det vil medføre.

Også hvis Orange Ring anlægges, bør bebyggelsen på Margretheholm i videst muligt omfang skånes for miljøvirkninger såvel i anlægsfasen som, når anlægget er færdigt.

Lokaludvalget anmoder om, at Transportministeriet i sit høringsnotat til Transportudvalget forholder sig til det ovenfor anførte såvel som til

bemærkningerne i Christianshavns Lokaludvalgs tidligere indgivne hørings svar.

Med venlig hilsen,

Asbjørn Kaasgaard,
Christianshavns Lokaludvalg

**Borgmesteren****Gladsaxe Kommune**

Rådhus Allé 7, 2860 Søborg

Telefon: 39 57 50 01

E-mail: bm@gladsaxe.dk

20-01-2023

J. nr. 22-6-01.16.00-P17

Hørings svar fra Gladsaxe Kommune til:**Høring over strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm (Id nr.: 131620)**

Gladsaxe Kommune har modtaget materiale vedrørende ovenstående høring. Ved første gennemlæsning savnes der mere information om regionale påvirkninger på omegnskommunerne, især i forhold til trafikale konsekvenser og byudvikling. Kommunen har derfor med interesse gennemlæst det supplerende dokument 'Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen', og høringssvaret tager udgangspunkt i dette dokument.

Manglende koordinering i hovedstadsområdet

Gladsaxe Kommune savner helhedstænkning og bedre involvering af de påvirkede omegnskommuner, så der koordineres og tænkes på tværs i hovedstadsområdet. Udbygningen af Østhavnen, herunder Lynetteholm, er et meget stort projekt, der påvirker langt ud over Københavns kommunegrænse. Det er især blevet tydeligt i den strategiske miljøvurdering og de bagvedliggende rapporter. Helhedstænkning og bedre involvering af de påvirkede kommuner, er fuldstændig nødvendig for et projekt af Lynetteholms størrelse, der har så langt et tidsperspektiv og så væsentlige miljøpåvirkninger.

Trafik

Baggrundsdokumenterne til den strategiske miljøvurdering beskriver *planens* forventede påvirkning på trafikafviklingen i København og omegn. Overordnet noteres det, at det centrale København får den største trafikale gevinst i form af færre biler, mens der bliver en øget belastning af vejnettet i særligt Gentofte Kommune som følge af projektet. For Gladsaxe Kommunes vedkommende beskrives der i rapporten om de samfundsøkonomiske effekter, at projektet medfører dels en aflastning af Motorring 3, men også øget trafik på veje tilstødende Helsingørmotorvejen. Det beskrives desuden, at "*... ringvejen har samtidig den effekt, at den alt andet lige samlet set gør det mere attraktivt at køre bil, og hermed kan få vejtrafikken til at stige.*"

Gladsaxe Kommune finder det overordnet meget problematisk at etablere projekter, der gør det mere attraktivt at køre bil, og ser det heller ikke i overensstemmelse med Københavns Kommunes egen målsætning om at reducere trafikken til og fra København til maksimalt 25 %. Desuden er det fuldstændig uacceptabelt, at omegnskommunerne skal betale prisen, i form af yderligere støj- og miljøbelastning, for at aflaste trafikken i det centrale København. Vi bør i stedet for at anlægge nye store infrastrukturprojekter fokusere på at forbedre det eksisterende vejnet, investere yderligere i kollektiv transport og reducere støjgener fra de større veje.

Nulscenariet bygger på en præmis om, at bilejerskab og antal kørte kilometer i bil pr. borger er højere i omegnskommunerne end i København – blandt andet på grund af ringere adgang til kollektiv transport. Der er dog gang i mange projekter inden for kollektiv transport i mange omegnskommuner – letbane, BRT-forbindelser, på sigt måske metro. Når der med en halvtredsårig horisont sammenlignes tal for en *plan*, der inkluderer metrolinje i København, er det en forkert forudsætning, hvis man regner med status quo for den kollektive transport i omegnskommunerne. Nye kollektive projekter bør derfor medtages, i særdeleshed dem, som er indeholdt i regeringens Infrastrukturplan 2035.

Støj, afledt af trafik

Baggrundsdokumenterne redegør for en øget støjbelastning, særligt omkring Helsingørsmotorvejen og tilstødende veje. Særligt Gentofte Kommune rammes voldsomt, men også afledt trafik til og fra Gladsaxe medfører mere støj. Derudover redegøres der for en reduktion i støjbelastningen ved Motorring 3, som følge af projektet, hvor trafikken forventes aflastet i forhold til nulscenariet. For Gladsaxe Kommune, er påvirkningerne, der er redegjort for, både positive og negative, ligesom for den trafikale belastning.

Ud fra bl.a. Vejdirektoratets prognose om stigning i privatbilismen samt det, at nye/bedre veje giver en stigning i antallet af biler, så må en eventuel aflastning vurderes at være midlertidig. Derved vil det endelige resultat være, at kommunen udelukkende bliver yderligere støjbelastet af vejtrafikken.

Gladsaxe Kommune finder det dybt problematisk, at omegnskommunerne skal pålægges mere støj for at aflaste trafik og støj i det centrale København. Derudover er det uacceptabelt, at de mest støjbelastede boliger bliver yderligere påvirket af støj. Trafikstøj er en af Gladsaxe Kommunes (og andre omegnskommuners) store udfordringer, hvor især diffus støj fra de statsejede veje påvirker boliger, haver, byrum og naturområder. Netop de mest belastende veje, hvor vi ikke selv har muligheden for at begrænse støjen.

Enhver udvidelse eller ændring af disse veje, der medfører mere trafik og støj, vil give store udfordringer og modarbejde målsætninger om klima, mobilitet og sundhed. Gladsaxe Kommune vil derfor i høj grad anfægte, at planens miljøpåvirkning for så vidt angår støj, vurderes at være ikke-væsentlig.

Hvis planen udføres, bør der som konsekvens afsættes midler og laves en plan for at inddæmme støj, så eksisterende støjplagede boliger ikke vil få forværrede forhold. Miljøvurderingen bør også adressere, hvorvidt det er muligt at undgå en øget støjpåvirkning.

Byudvikling og manglende forbindelse til Fingerplanen

Udviklingen af København har siden 1947 fulgt Fingerplanen. Med København som kraftcentret i 'håndfladen' skal hovedstadsområdet udbygges og sprede sig i de allerede udlagte byområder langs 'fingrene'. Østhavnen er et brud med denne udvikling, og vil vokse ud i Øresund 'på siden af' håndfladen.

Gladsaxe Kommune ser helt overordnet et stort problem i denne fravigelse af Fingerplanens principper om at fortætte i bykilerne, langs S-togsnettet, hvor der er større rummelighed. Der er tale om vigtige og holdbare principper, som har været almen planlægningspraksis i over 75 år.

I analysen om samfundsøkonomiske effekter beskrives det, at *planen* for Østhavnen vil betyde ændringer i befolkningen i kommuner uden for København, og at "*jo tættere en kommune geografisk er placeret på København, desto større andel ventes den pågældende kommune at afgive til Østhavnen*". Det fremgår desuden, at "*En udvidelse af Østhavnen kan derfor bidrage til at afhjælpe efterspørgslen efter nye boliger i disse kommuner*". Der argumenteres med andre ord for, at udvidelsen af Østhavnen skal ses som en hjælp til ikke at følge Fingerplanens principper for byudvikling. I Gladsaxe tager vi afstand fra, at Fingerplanens principper udfordres uden hverken forudgående analyser om restrummelighed i fingrene eller bred dialog om en samlet planlægning for hovedstadsområdet udvikling.

Med venlig hilsen


Trine Græse

Transportministeriet Ministry of Transport
Vej-og Brokontoret
Frederiksholms Kanal 27 FDK-1220 København K
Via e-post: trm@trm.dkogarp@trm.dkKøbenhavn den 20. januar 2023

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

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. Copenhagen Cable Park må dog antage, at de udpegede byudviklingsområder står ved magt, herunder arealet kaldet Kløverparken hvor Copenhagen Cable Park er placeret.

Om Copenhagen Cable Park

Vi er placeret indenfor arealet omfattet af SMVens planområde for byudvikling. Der er tale om Danmarks største vandsportscenter, med 1.400+ medlemmer, samt 23.000 årligt besøgende. Vi har eksisteret siden 2007, og blevet til gennem et samarbejde med By & Havn og Københavns Kommune om etableringen af et vandski- og wakeboardcenter i internationalt format.

SMVen angiver et areal på side 48. 4.1.2, hvor hele området udlægges til Byudvikling:

“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.”

Copenhagen Cable Park ønsker at gøre opmærksom på, at SMVen er særdeles upræcis, og ikke forklarer hvordan byudvikling i Kløverparken vurderes at have en væsentlig positiv påvirkning for rekreative områder”, og dels ikke udpeger hvor "nye rekreative områder" bliver etableret.

Udsagnene fremstår uden faktisk baggrund eller dokumentation i materialet øvrigt.

SMVen tager ikke højde for hverken kort- eller langsigtede konsekvenser ved nedlæggelsen af eksisterende rekreative sports- og havneanlæg i Østhavnen. Der er desuden ingen omtale overhovedet af, hvilket konkret tab af udfoldelsesmuligheder, en nedlæggelse af Copenhagen Cable Park, samt den snart 100 år gamle Københavns Motorbådsklub vil have for Københavns borgere.

Der ses ikke ud af SMVen, at der er beskrevet et sagligt belæg for at udpege hele Kløverparken til byudviklingsområde. Der er desuden ingen nærmere beskrivelse af hverken konsekvenserne af nedlæggelse af eksisterende rekreative foreninger og institutioner, eller nærmere, faktisk redegørelse for fremtidige, påtænkte rekreative fremtidsmuligheder.

Vi bemærker os desuden, at der intet står i SMVen om de substantielle vanskeligheder der vil være ved en byudvikling, der kræver ophævelse af

eksisterende sikkerhedshedszone for Benzinøen.

Samlet vurderer vi, at denne del af SMVen er dels underbelyst, dels savner konkrete vurderinger af negative konsekvenser for borgeres adgang til vandsportsaktiviteter, samt øvrige rekreative udfoldelsesmuligheder i området.

Vi må desværre samlet set konstatere, at beskrivelsen af byudviklingen i SMVen for Kløverparken forekommer uigennemsigtig og ukonkret, med umiddelbare negative konsekvenser for det eksisterende vandsports- og idrætsliv i området.

Med venlig hilsen/Best Regards

Peter Bloch, direktør

Copenhagen Cable Park

peter@ccp.dk

www.ccp.dk

cell: +45 2367 3980

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Cc: Danske Shipping- og Havnevirksomheder (dshv@DI.DK)
Fra: Jesper Sebbelin (JESE@DI.DK)
Titel: DSHV: Strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.
Sendt: 20-01-2023 16:46

God eftermiddag.

Danske Shipping- og Havnevirksomheder (DSHV) har set DI's høringsvar vedrørende strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.

DSHV støtter høringsvaret fra DI.

Med venlig hilsen
Danske Shipping- og Havnevirksomheder (en del af DI)

Jesper Sebbelin
Chefkonsulent

(+45) 3377 3115
(+45) 2467 6936 (Mobil)
jese@di.dk
dshv.dk



**DANSKE SHIPPING- OG
HAVNEVIRKSOMHEDER**

Læs, hvordan DI behandler og beskytter
persondata i [DI's Privatlivspolitik](#)

Transportministeriet

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

OBS: fremsendt pr. mail til ARP@trm.dk og TRM@TRM.dk

ENERGINET

Energinet
Tonne Kjærvej 65
DK-7000 Fredericia

+45 70 10 22 44
info@energinet.dk
CVR-nr. 28 98 06 71

Dato:
19. januar 2023

Forfatter:
NCB/NCB

HØRING AF TILLÆG TIL MILJØRAPPORT - STRATEGISK MILJØVURDERING, ØSTHAVNEN, HERUNDER LYNETTEHOLM

Energinet har modtaget Transportministeriets tillæg til høring i forbindelse med den strategiske miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm (2021-1110).

Som det er nævnt i det medsendte høringsbrev, har der i perioden fra den 5. september 2022 og frem til den 31. oktober 2022 været en idéfase for netop de valgte metrolinjeføringer som tillægget omhandler. Høring var udsendt af Københavns Kommune.

Energinet Eltransmission A/S har indsendt høringssvar til Københavns Kommune den 31. oktober 2022 - vores sag nr. 22/07313.

Høringsvaret indsendt den 31. oktober 2022 dækker også de bemærkninger som Energinet Eltransmission A/S har til det fremsendte tillæg – svaret er gengivet herunder,

Energinet Eltransmission har modtaget idéfasehøring for en ny metrolinje M5.

Det kan indledningsvis oplyses, at Energinet Eltransmission A/S ejer, driver og bygger eltransmissionsnettet i Danmark for at indpasse mere vedvarende energi og opretholde forsyningsikkerheden og ejer således eltransmissionsnettet på mere end 100 kV. Energinet Eltransmission A/S er et datterselskab i Energinet, som er en selvstændig offentlig virksomhed oprettet af Klima-, Energi- og Forsyningsministeren. Høringssvaret fra Energinet Eltransmission A/S (herafter kaldet Eltransmission) omhandler udelukkende eltransmissionsnettet. Idéfasehøringen omfatter to forslag til linjeføring for M5, henholdsvis M5 Orange og M5 Lilla. Metro linje M5 - lilla linje:

Aktuelt er vi undervejs med at finde et trace for 3 nye kabelanlæg mellem Kraftværksvej og Raffinaderivej.

Det er 3 kabelanlæg, der hver består af 3 stk. Ø180 rør samt 2 stk. Ø50 mm rør. Hvert kabelanlæg vil blive udført som styret underboring og etableres som det fremgår af bilag A (Tegning 13L 06 056).

Den planmæssige placering er ikke endeligt fastlagt, men det forventes af alle 3 kabelanlæg placeres fra det grønne areal langs med Kraftværksvej videre til Forlandet, i Kløvermarksvej frem til Raffinaderivej. Bilag B (Oversigtskort).

Hvor kabelanlægget placeres på det grønne areal ved Kraftværksvej, vil kabelanlæggene blive sikret med en tinglyst deklARATION.

Anlægstidspunktet for etablering af kabelanlæggene forventes at være i 2024/2025.

Såfremt det ikke vil være muligt at etablere kabelanlæggene i den planlagte linjeføring, er eneste alternative linjeføring at placere dem i området, hvor Metro linje M5 – lilla linje er planlagt, eller ind over arealet hvor der i dag er et gocart anlæg.

Metro linje M5 – Orange linje og mulig KVC M5 eller M5 Orange:

Af høringsmaterialet fremgår, at der planlægges et teknikspor til CMC.

Som da projektet for etablering af en jordtransportvej til brug ved etablering af Lynetteholm var i høring, vil de samme forhold være gældende for etablering af en metrolinje, der vil skulle krydse 1 stk. 132 kV kabelanlæg i Vindmøllevvej og 5 stk. 132 kV kabelanlæg i området ved Kraftværksvej.

Eltransmission har i 2021/2022 etableret en del tomrør i og langs med Kraftværksvej. En større reinvestering på transformerstation Amagerværket inkluderer, at der i de etablerede tomrør vil blive installeret nye kabler som erstatning for de eksisterende. Arbejdet forventes "at blive udført frem til 2026"

Ved høringen af både miljøkonsekvensrapporten og anlægsloven for Lynetteholm havde man overset, at disse kabler er væsentlige for forsynings sikkerheden af København.

Eltransmission gør derfor nedenstående opmærksom på Eltransmissions eksisterende anlæg:

- Transformerstation Amagerværket er centralt placeret i det københavnske transmissionsnet. Stationen har forbindelser til den nordlige og sydlige elektriske indføding til København og er derfor essentiel for forsyningen af elektricitet til København.
- Hvor metrolinjen er planlagt, ligger flere 132 kV kabelanlæg, som forbinder stationen ved Amagerværket med stationen på Bellahøj, H.C. Ørstedværket, Kastrup og det øvrige Amager.
- På den del hvor M5 metrolinjen øst er planlagt ført øst for Raffinaderivej ligger 132 kV kabelanlægget til Kastrup meget tæt på Metrolinjen. Placeringen af en ny metrolinje i samme lokalitet som dette eksisterende kabelanlæg, der er ved at nå endt levetid, vil true såvel forsynings sikkerheden som anlægssikkerheden.

- *Fejlhyppigheden er statistisk meget større på sådanne "udtjente" anlæg, og især muf-fesamlinger er sårbare for vibrationer, tryk og andre påvirkninger.*
- *Hvis der sker fejl/skader på et kabel/muffe, vil Eltransmission have brug for at frigra-ve kablet omgående for udbedring og oprensning af eventuel olieforurening fra kablet. Et sådant gravearbejde varer erfaringsmæssigt et par måneder og har et nødvendigt ar-bejdsareal som betyder, at området skal afspærres i hele graveperioden.*
- *Flere samtidige fejl på forbindelser til station Amagerværket kan desuden have alvor-lige konsekvenser for forsyningen af København, da det vil medføre betydelig overbe-lastning andre steder i nettet. Dette kan potentielt lede til afkobling af dele af forbru-ge i København for at nedbringe overbelastningerne i nettet.*
- *Manglen af alle forbindelser til/fra stationen vil ligeledes betyde, at forbruget direkte under Højspændingsstation Amagerværket udelukkende skal forsynes fra det underlig-gende net. Dette omfatter bl.a. store dele af Amagers elforbrug.*

I afsnit 3.2.2 i tillægget er der beskrevet en påtænkt etablering af tekniksporet.

I denne beskrivelse er det uklart om tekniksporet vil blive ført på en viadukt på den del, der fø-rer over Kraftværkshalvøen.

Det er anført at ved Margretheholms Havn vil tekniksporet være anlagt på en viadukt og at dette forsætter på en viadukt over Prøvestenskanalen, men ikke en beskrivelse af den del der føres på Kraftværkshalvøen.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til undertegnede eller Hans Schmidt (tlf. 20369043/ mail: HCD@energinet.dk).

Med venlig hilsen

Niels Chr. Brix

NCB@energinet.dk
Energinet

Bilag:

- Pdf -Tegning 13L 06 056 Tæt trekant før, under og efter installation
- Pdf – Nye kabelanlæg ved Forlandet og Kløvermarken

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

Hvorfor dette høringssvar?

Vi ønsker et Amager og et København, der både nu og mange år frem er sikkert at færdes i for os og vores børn, som går på Nordøstamager Skole. En ny skole, som i høj grad kommer til at blive påvirket negativt af den massive lastvognstrafik, der er konsekvens af Lynetteholm-byggeriet. Med støj, luftforurening og – sandsynligvis – trafikuheld til følge.

Derfor foreslår vi at sætte Lynetteholmen på pause for at undersøge alternative, potentielt bedre muligheder. At man gør alt for at undgå belastning af byliv, miljø og klima. Og at man, hvis man holder fast i projektet, har gjort alt for at undgå den tunge lastbilstransport af jord, som kommer til at belaste vores område i mange, mange år. Som det står i miljøvurderingsloven (§20, stk. 2, afsn. 4).

Vi kunne skrive meget om projektet som helhed, men har valgt at fokusere på Lynetteholmens negative konsekvenser for Amager Øst, hvor vi bor, og i særdeleshed området omkring Nordøstamager Skole. Som afsendere repræsenterer vi altså både Nordøstamager Skole, borgere i lokalområdet og vores børn, der skal opvokse og leve med følgerne af Lynetteholm-projektet mange år endnu.

Problemer med jordtransporter

1. Sikkerhed

Nordøstamager Skole ligger på Holmbladsgade 113, men vender også ud mod Prags Boulevard og ligger i umiddelbar nærhed af lyskrydset Uplandsgade/Prags Boulevard/Strandlodsvej. Dette kryds er en del af den primære adgangsvej for alle jordtransporter til Lynetteholmen.

Nordøstamager Skole er blevet opført på en grund, der egentlig er for lille til et skolebyggeri, så den lever ikke op til de fastsatte krav for udeareal. Københavns Kommune har derfor givet en disposition til skolebyggeriet med den argumentation, at skolen ligger i umiddelbar nærhed af det store grønne areal Kløvermarken. **Derfor optager det skolebestyrelsen meget, at skolen også i praksis har adgang til at anvende Kløvermarken som udeareal i hverdagen.** Med de nuværende forhold og den kommende lastbiltrafik, er vores klare vurdering, at det simpelthen ikke er forsvarligt, at 1-2 lærere skal føre skoleklasser gennem dette stærkt trafikerede kryds.

Vi har været i dialog med kommunen om at etablere en gangbro fra skolen til Kløvermarken – eller i det mindste nogle sikkerhedsforanstaltninger i selve krydset, som gør det realistisk at anvende Kløvermarken uden at udsætte børn og lærere for livsfare. Meddelelsen fra Kommunen er, at der ikke findes budget til den slags tiltag. Der findes ikke budget i Lynetteholmsprojektet til at afbøde sådanne markante lokale gener. I stedet skal vi lokale københavnere 'absorbere' disse midlertidige gener (midlertidige i 30-40 år!).

I forhold til de mindre tiltag har vi også fået at vide, at blandt andet de stigende stålpriser gør det økonomisk svært at sikre krydset med f.eks. stålhegn. I en nylig dialog med Lokaludvalget har vi fået at vide, at Københavns Kommune prioriterer kryds, hvor der sker mange dødsulykker. Vi vil gerne i dette tilfælde opfordre til, at man afsætter budget i Lynetteholmen til at afbøde lokale gener og **ikke lader børn i en nyopført skole betale den højeste pris.**

2. Forurening

Københavns luft er allerede meget forurenede, og i december 2022 kunne TV2 fortælle, at EU's grænseværdier for partikelforurening blev overskredet. **Partikelforureningen må forværres yderligere som følge af Lynetteholmsprojektet**, og den øgede partikelforurening kommer til at aflejre sig i vores børns kroppe. Det er dybt kritisabelt, og vi savner grundig kortlægning af sundhedskonsekvenser for københavnere, især de af os, som kommer til at bo og færdes tæt på den intense jordtransporter.

Støjforurening er allerede et problem i København – hvilket er næsten uundgåeligt i en hovedstad anno 2023. Men det betyder ikke, at det er en god løsning at forværre situationen ved at lade **lastbiler buldre igennem Uplandsgade, på børnenes vej til Kløvermarken.**

3. Trængsel

I Lynetteholmsprojektet foreslås det, at trafikken, og især de tunge jordtransporter, primært føres over land gennem Københavns centrum og Amagerbro. Det medfører en kraftig trafikbelastning af veje, som allerede er meget overbelastede. Dette gælder især de to hovedadgangsveje til Amager, H.C. Andersens Boulevard/Langebrogade og på Christianshavn Knippelsbro/Torvegade. Vi formoder, at Christmas Møllers Plads, som allerede er en trafikprop i myldretiden, bliver en trafikprop det meste af døgnet.

Det vil blive et stort problem for bilpendlere til Amager, fx skolens personale, hvis de ikke bor i cykelafstand eller har attraktiv kollektiv transport. Og selvfølgelig bilpendlere fra Amager Øst.

Som udeskole, hvor alle skolens elever en gang ugentligt er på tur, kan det også give problemer, at der på strækningen ind mod Indre By og kvarterer syd, vest og nord for København kan komme så meget trængsel, at vi reelt ikke kan komme frem.

4. Nye borgere

I tillæg til de gener skolen direkte har, undrer det os, at man vælger at føre lastbilerne over Uplandsgade og Prags Boulevard, fremfor Kløvermarksvej. **Der er planlagt lejlighedsbyggeri** på hjørnet af Prags Boulevard og Amager Strandvej, og på hele ydre Amagerbro er der ønsker om og planer for at forbinde det tæt bebyggede boligkvarterer med Kløvermarken. Det kræver bedre overgange som de foreslåede ved skolen, men dette modarbejdes af, at adgangsvejen til Lynetteholmen er lagt her. Langs Kløvermarksvej er der kolonihaver, men ikke fast beboelse, skoler og institutioner. *Endnu mere oplagt er det dog at anvende vandvejen.*

Alternativ: vandvejen

Mulighederne for at sejle jorden til Lynetteholmen er ikke undersøgt tilstrækkeligt i den strategiske miljøvurdering. Det er før blevet underkendt som for dyrt og tidskrævende, men det var i et scenarie, hvor jorden først deponeres, og så sidenhen håndteres igen og lastes på pramme.

Det er IKKE blevet undersøgt, om jorden kan lastes direkte på et antal pramme, som ligger klar langs kajen, der så sejles ud på deponiområderne efterfølgende. Det kræver måske en smule nytænkning, men af et projekt af den størrelse og med de markante gener, som Københavns centrum og Amager Øst bliver påført af jordtransporterne, er det mindste man kan gøre at undersøge disse alternativer til fulde.

I praksis kan disse pramme ligge i Nordhavnen og eventuelt ved lufthavnen eller Avedøre. Derved kan jordtransporter fra det nordlige København føres til Nordhavnen og fra det sydlige København til lufthavnen eller Avedøre. **Og jordtransporterne bliver på den måde holdt på det overordnede vejnet og ført udenom Københavns centrum.**

Med venlig hilsen,

Nordøstamager Skoles bestyrelse; Lars Tingbjerg Danielsen, Jesper van Dam Laugesen, Thomas Holm Kläning, Marie Mynderup-Bjørnshave, Ida Blinkenberg Lidell, Sandra Almtoft Brix Rosengren og Kim Jørgensen Grummesgaard.

Hørings svar til strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholmen

Introduktion

En SMV indebærer udarbejdelse af en miljørapport, hvori den sandsynlige, væsentlige indvirkning på miljøet og rimelige alternativer fastlægges, beskrives og vurderes (<https://denstoredanske.lex.dk/SMV>).

I loven om miljøvurdering (LBK nr 1976 af 27/10/2021) står minimumskravet om at rimelige alternativer beskrives i § 20 stk. 2.

Dette høringssvars primære indsigelse er, at kravet om at beskrive rimelige alternativer langt fra er opfyldt.

Det virker som om, at bygherre og myndigheder tidligt har besluttet sig for, at Lynetteholmsprojektet og den øvrige byudvikling i Østhavnen er den bedste løsning på hovedstadens åbenlyse behov for flere billige boliger, kystsikring og mobilitet. Der mangler fuldstændig en bredere analyse af om alternative løsninger kan opfylde behovene med en lavere miljøpåvirkning og måske endda billigere.

Og der er – med altovervejende sandsynlighed – væsentligt bedre alternativer til at nå målene. Disse alternativer bør undersøges til bunds, inden et så omfattende projekt som Lynetteholmen og den øvrige byudvikling i Østhavnen fortsættes.

Dertil har rammevilkårene for projektet ændret sig så væsentligt, at projektet uanset bør genovervejes.

Dette høringssvar gennemgår først problemerne og indeholder derefter forslag til alternativer, som med al rimelighed bør belyses i henhold til loven om miljøvurdering. Og fordi det er sund fornuft.

1. Mobilitet

Lynetteholmen bryder med fingerplanen og foreslås anlagt langt fra det eksisterende hovednet i kollektiv transport; hovedstadsregionens S-togsnet. Placeringen øst for Københavns centrum er yderligere overordentlig problematisk, da al *biltrafik til og fra Lynetteholmen skal passere igennem i forvejen overbelastede bydele* (f.eks. Østerbro og Amagerbro) og via bymotorveje (f.eks. indre Helsingør motorvej, Motorring 3 og Øresundsmotorvejen).

Uanset den meget dyre infrastruktur, i form af metrobetjening og Østlig Ringvej, ændrer det ikke på, at en ny bydel af den størrelse har regional betydning, blandt andet i kraft af de mange arbejdspladser. *Og bydelen vil være overordentlig svær og langsommelig at nå frem til fra den øvrige hovedstadsregion, særligt i myldretiden.* Lynetteholmen vil derfor yderligere øge spildtiden i hovedstadens myldretidstrafik.

Anlæggelsen af Lynetteholmen *lukker også for en central vandvej*, idet Lynetteløbet fyldes op. Det betyder, at selv småbåde skal benytte erhvervshavneløbet for at komme ind og ud af havnen.

2. Miljø

Lynetteholmen bryder med princippet om, at Østersøens havmiljø ikke må påvirkes af anlægsprojekter i Øresund. Dette princip er f.eks. blevet fulgt ved anlægget af Øresundsbroen. Dermed bryder anlægget af Lynetteholmen også med forsigtighedsprincippet, som ellers er gængs praksis. *Forsigtighedsprincippet er særligt relevant i dette tilfælde*, da en sænkning af vandgennemstrømningen i Øresund vil påvirke det komplekse og vidtstrakte økosystem, som Østersøen udgør. Det er ydermere problematisk, at den danske stat vælger at vige bort fra forsigtighedsprincippet, når der er tale om miljøpåvirkninger, som påvirker vores nabolande; Sverige, Finland, Tyskland, Polen, Rusland, Litauen, Letland og Estland.

Det er umuligt at forudse, hvad de faktiske konsekvenser af en sænket vandgennemstrømning vil være i et økosystem, der strækker sig fra Kieler bugt til den Botniske bugt. Vi ved dog, at *Østersøens økosystem i forvejen er ved kollapse*, særligt som følge af kvælstof tilførsel fra landbrug og spildevand. Dette ses blandt andet ved tilbagevende iltsvind, bundvendinger og fiskedød og generelt kraftigt reducerede fiskebestande og et næsten lukket fiskerierhverv i Østersøen. En selv lille sænkning af tilførslen af 'frisk' vand risikerer at accelerere udviklingen yderligere. Derfor bør forsigtighedsprincippet være særligt relevant at opretholde her.

Miljøkonsekvenserne af at flytte rensningsanlægget Lynetten til Avedøre og dermed Køge Bugt er også underbelyste. Havmiljøet i Køge Bugt er i forvejen overordentligt udfordret pga. af den generelt ringere vandkvalitet i Østersøen og det faktum, at *Køge Bugt har relativt stillestående vand*. En flytning af udledningen fra Øresund med høj vandgennemstrømning til det stillestående vand i det nordlige Køge Bugt virker helt uigennemtænkt. En fuldstændig rensning af spildevandet er teknologisk mulig, men det er meget dyr.

Også vandgennemstrømningen i Københavns havn ændres, idet Lynetteholmen lukkes med ikke fuldt belyste konsekvenser til følge. Dette kan f.eks. gå udover *badevandskvaliteten* i Københavns Havn.

Klimakonsekvenserne af at bygge et jomfrueligt projekt med anvendelse af råstoffer er også underbelyst, især i forhold til de alternativer der eksisterer, hvor man kan udnytte eksisterende land og infrastruktur til at nå målene.

Jordtransporterne til Lynetteholmen går primært gennem Københavns centrum, langebro og Knippelsbro/Christianshavn ad en korridor som allerede er fuldstændig overbelastet af trafik til stor gene for den generelle trafikale situation og de tæt befolkede kvarterer, der må døje med ekstra partikelforurening og trafiksikkerhed. Alternativer ad vandvejen er ikke tilstrækkeligt belyste.

3. **Økonomi.** Lynetteholmen følger en lang tradition for håbefuldt økonomisk planlægning i offentlige giga-projekter. Da Lynetteholmen blev lanceret, var det med meddelelsen om, at hele projektet var selvfinansierende gennem modtagning af jord og grundsalg. Denne præmis er håbefuldt, da den hviler på en række antagelser, som allerede har vist sig at være udfordret:

- a. **Antagelse 1. Der er kun få miljøkonsekvenser og dermed få udgifter til at håndtere miljøkonsekvenser af Lynetteholmen.** Aktuel situation: dumpning af slam i Køge Bugt er nødtvunget blevet ændret til en ny og dyrere metode for håndtering af slam. *Den sænkede gennemstrømning af vand i Øresund er blevet udfordret af vores nabolande, og en EU-sag må forventes.* Projektet må enten ændres, eller der bør budgetteres med nye, dyre og problematiske udgravninger andre steder i Øresund.

- b. **Antagelse 2. Der er ikke mangel på arbejdskraft og ressourcer i vores samfund.** Aktuell situation: energikrise og krig i Europa har allerede væsentligt flyttet på de samfundsmæssige rammer for så stort et projekt. Folketinget har besluttet, at vi skal være uafhængige af fossile brændsler tidligere end tilfældet var, da Lynetteholmen blev besluttet. Det betyder i praksis, at Danmarkshistoriens største anlægsprojekter skal gennemføres inden for de næste otte år. Det gælder en firedobling af vind- og solproduktionen og en historisk udbygning af fjernvarmen. Dertil kommer en oprustning af forsvaret.

Alle disse enorme offentlige og private investeringer i perioden 2023-2030 lægger et stort pres på tilgængelige ressourcer og arbejdskraft. Særligt anlægsprojekter som havvind, energiøer og fjernvarmeudbygningen lægger beslag på de samme ressourcer i de samme brancher, som skal bruges til Lynetteholmen. Et samtidigt anlæg af Lynetteholmen vil drive priserne yderligere op og direkte konkurrere med den samfundsmæssige topprioritet; at skabe sikkerhed i Danmark gennem en omkostningseffektiv klimavenlig energisektor og et styrket forsvar.

<https://energinet.dk/om-os/aktuelle-temaer/vi-skal-firedoble-vind-og-sol/>

- c. **Antagelse 3. Lav inflation og stabile råvarepriser.** Aktuell situation: høj inflation og kraftigt svingende råvarepriser skaber *høj budgetusikkerhed*. Et andet anlægsprojekt, Letbanen i Region Hovedstaden, er netop blevet varslet en mépris på 1 mia. kr., hvilket delvis er begrundet i højere råvarepriser.
- d. **Antagelse 4. Spildevandsanlægget Lynetten kan uden de store udfordringer flyttes.** Aktuell situation: alle ejerkommuner, undtagen København, modsætter sig en flytning af Lynetten og vil i hvert fald ikke betale for en flytning. De økonomiske konsekvenser af at bevare den nuværende lokation eller flytte spildevandsanlægget er begge underbelyste og introducerer *endnu en økonomisk usikkerhed for det samlede projekt*. Især vil det være dyrt, hvis det afledte vand i det nordlige Køge Bugt ikke må forringe den i forvejen meget ringe vandkvalitet i dette område.

Alternativer

Kystsikring

Trekronerfortet ligger i forvejen som en barriere i det nordlige udløb af Københavns havn. En forhøjelse af de eksisterende moler nord og syd for Trekronerfortet, i kombination med sluseporte i hhv. Lynetteløbet og erhvervsløbet, vil skabe den nødvendige stormflodsikring af Københavns havn. Lynetteholmen er helt overflødig for at lave denne kystsikring, og selve kystsikringen er end ikke en del af projektet. Tværtimod, så forværrer Lynetteholm i sig til selv højden af vandstanden i havnen ved en stormflodshændelse.

Billige boliger

Fortætning af arealer tæt på eksisterende S-togsstationer er formegentlig den bedste måde at opføre mange, billige boliger, som er tilgængelige for mennesker med almindelige lønninger i København og

omegn. Hvis det snævre blik og den kunstige afgrænsning af, at boliger skal ligge i Københavns Kommune/ i havet, fjernes, så åbnes et hav af muligheder.

Der er arealer på størrelse med Lynetteholmen, som kan fortættes/udbygges, hvis hele den inderste halvdel af S-togsstationerne bringes i spil. Dette gøres i praksis ved at ændre lokalplaner fra erhverv til boligbyggeri, så f.eks. en parkeringsplads tæt på en S-togsstation omdannes til lejlighedsbyggeri. Fordelen ved denne metode er også, at grundene er væsentlig billigere end de forventede priser på Lynetteholmen. Det betyder i praksis, at både *de almennyttige lejligheder, private lejeboliger og ejerlejlighederne vil blive billigere end på Lynetteholmen*. Det kan også overvejes, om de dele af Østhavnen der allerede eksisterer - Kløverbyen, Margretheholmen og Refshaleøen – kan udbygges ud fra nogle andre principper om mobilitet end man normalt gør, se også næste afsnit.

Infrastruktur

En konkret og meget stor fordel ved at fortætte langs S-togsstationerne er, at man udnytter den verdensklasse infrastruktur, som allerede eksisterer. Der bliver endda allerede investeret i teknologi, som på sigt kan gøre S-togene førerløse. Det betyder, at frekvensen på S-togsnettet kan øges, hvis efterspørgslen stiger. Byggeri, som bliver opført vest for København frem for Øst for København, har også den meget store fordel, at det er meget mere tilgængeligt for resten af Sjælland, både med bil og kollektiv trafik.

I forhold til de arealer, som allerede er inddæmmede i Østhavnen: Kløverbyen, Margretheholmen, Refshaleøen og måske Lynetteholmens fase 1, kan man overveje at indføre nogle mere tidssvarende kriterier for mobilitet i byområder så tæt på Københavns centrum. Disse områder kan f.eks. udvikles med fokus på boliger med en parkeringsnorm på 0. Alternativet kan være at satse på familier, som gerne vil bo bynært og primært er cyklister. I Lunds Kommune har man netop bygget med 0 parkeringsnorm. Til gengæld har alle lejligheder en ladcykelparkeringsplads på deres egen etage. Altså, du kan tage din ladcykel ind i elevatoren med fx børn og varer med helt op. Området skal selvfølgelig betjenes med delebilsordning og gode muligheder for samkørsel, hvilket også er helt i tråd med Københavns Kommunes nylige strategi på området. I forhold til den ringvej, som ikke kommer, så går Københavns Kommune og staten en mere klimavenlig vej, hvor road-pricing og investering i kollektiv trafik og deleøkonomisk mikromobilitet (delebiler, samkørsel, delecycler og deleløbehjul) generelt skaber en udvikling, hvor biltrafikken på Region Hovedstadens veje falder fremfor at stige.

Hvis der satses på byudvikling i den eksisterende Østhavn, kan det overvejes at prioritere en cykel-/gangforbindelse fra Refshaleøen til Toldboden. Eventuelt kan den også anvendes til en busrute, taxaer og debiler – men ikke lastbiler og egne privatbiler. Det kan også overvejes, om en forlængelse af nordhavnsmetroen kan betjene Refshaleøen som et sidste stop. Eller/og om en kommende metro til Malmø via Prøvestenen kan skabe gode forbindelser til Kløverbyen, eventuelt med afstikker til Refshaleøen.

Der er mange muligheder. Fælles for dem alle er, at de end ikke er belyst forud for igangsættelsen af Lynetteholmen og den øvrige byudvikling i Østhavnen.

Jordtransporter

Et eksempel på, at alternativer heller ikke er undersøgt tilstrækkeligt på projektniveau er, at al jordtransport skal foregå over land. Der er f.eks. ikke undersøgt alternativer, hvor jorden læsses direkte i pramme og sejles ud til deponi-området. Der vil sandsynligvis kunne skabes en løsning som skåner københavnernes for rigtig mange gener ved at jorden udkibes fra Nordhavnen og eventuelt også Avedøre. Jord fra Amager vil fortsat kunne føres land. Derved vil jordtransporterne kunne fordeles og generne for københavnernes mindskes væsentligt.

Konklusion

På grund af de mange tilstødte miljøproblemer, de store økonomiske usikkerheder og et fundamentalt samfundsmæssigt behov for at prioritere ressourcer og arbejdskraft i energi og forsvarsudbygning, bør Lynetteholmens fase 2 udsættes, mindst til 2030. I mellemtiden er der god tid at undersøge alternativer til Lynetteholmen, som sandsynligvis vil vise, at der findes muligheder, som har lavere miljøkonsekvenser, lavere økonomisk usikkerhed, og som kan gennemføres med afsæt i eksisterende infrastruktur og et bredere regionalt fundament.

Med venlig hilsen,

Kasper Dam Mikkelsen

Holmbladsgade 111A, 4.th.

2300 København S

30242929

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Fra: Anne Kirstine Svanholt (svanholt@gmail.com)
Titel: Hørings svar smv Lynetteholm
Sendt: 21-01-2023 12:02

Hermed hørings svar fra Anne Kirstine Svanholt og Ashok Polur

Vi er modstandere af projektet omkring Lynetteholm, herunder metro og udvidelse af vejnet. Smv rapporten underbygger at der fortsat ikke lyttes til borgere eller tages højde for den massive forurening København udsættes for ej heller den klimabelastning projektet indebærer. Nedenfor beskrives bekymringerne.

Øen bygges på gytje, da der ikke kan dumpes i Køge Bugt som oprindeligt planlagt. Der er dermed risiko for at det slet ikke bliver muligt at bebygge øen og dermed opfyldes den tidligere regerings hede drømme om får på øen, som det eneste.

Etableringen af øen forurener unødvendigt meget og i så lang en periode at det virker utroligt at det kan accepteres i en tid hvor vi skal passe på co2 og vores klode generelt set. 750 daglige lastbils kørsler i København i mere end 30 år virker ikke bare uklogt og uigennemtænkt. Det virker direkte dumt når der samtidig tales om færre motorkøretøjer på vejene.

Den måde der lægges op til endnu flere veje og tunneller for at tilgodese bilisme virker ikke til at følge tidens behov men udsætter blot vores by og klode for en belastning som klimaregnskabet ikke er enig i at vi har råd til. Vi skal finde andre løsninger og distupte den måde vi lever og transportere os på i dag. Istedet er Lynetteholm bare mere af det samme.

Vi har akut behov for klimasikring af København, men Lynetteholm tager 30 år at bygge. Hvis vi istedet lavede smukke diger og dokporte ville vi være færdige om få år, have en smuk løsning med naturoplevelser, som er både billigere og langt mere klimavenlig og mindre forurenende. 68 % af Københavnerne ønsker en anden løsning end Lynetteholm. Hvorfor er det så svært at lytte til dem.

Med venlig hilsen

Anne Kirstine Svanholt og Ashok Polur

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), TRM Anders Robodo Petersen (arp@TRM.dk)
Fra: marie hesseldahl (marie.hesseldahl@gmail.com)
Titel: Høringssvar
Sendt: 21-01-2023 12:48

Hej Københavns kommune

Jeg synes det er ærgerligt at i har planer om at lave vores fodboldbane om til en vej. Tænker i slet ikke på at der faktisk bor børn i byen?

Min skolevej kommer også til at blive farligere med alle de ekstra biler i planlægger der skal køre der.

I det hele taget er det bare irriterende når min og alle andre børns kommune ikke tænker på at lave de bedste løsninger for os men bare de billigste.

Kh Hans 8 år

Sendt fra min iPhone

Chefkonsulent Anders Petersen
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
trm@trm.dk arp@trm.dk

Københavns Lufthavne A/S
Box 74
Lufthavnsboulevarden 6
2770 Kastrup
www.cph.dk

Tlf.: +45 32 31 32 31
Fax: +45 32 31 31 00
E-mail: cph@cph.dk
CVR: 14 70 72 04

København, 20. januar 2023

Strategisk miljøvurdering - høringssvar fra Københavns Lufthavne

Transportministeriet gennemfører høring af den strategiske miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm inkl. tillæg. Københavns Lufthavne (herefter CPH) takker for muligheden for at kommentere på tilsendte høring over strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.

Generelt bakker CPH op om de tanker, der ligger bag udviklingen af København gennem projekter som Lynetteholmen, Metrolinje 5 og Østlig Ringvej. Det er CPH's opfattelse, at projekterne vil styrke mobiliteten i København markant, herunder nedbringe trængslen på omfartsvejene og bidrage til den stormflodssikring, som København får brug for i fremtiden.

For CPH giver den strategiske miljøvurdering anledning til at gøre opmærksom på forsyningssikkerheden af flybrændstof, der er helt afgørende for at CPH kan fortsætte sin drift. CPH's flyselskaber modtager flybrændstof med skib, der pumpes ind på Prøvestenen og derefter sendes videre til CPH med en 7 km lang rørledning. Dette bidrager til en robust forsyningssikkerhed, samtidig med at miljøet bliver sparet for påvirkning fra transport via lastbil.

Det er klart, at CPH lægger stor vægt på, at denne forsyningssikkerhed bevares som et led i det samlede projekt. Herudover er det set fra CPH af afgørende betydning, at der på Prøvestenen i fremtiden bliver mulighed for at sikre, at fremtidens grønne brændstof kan fremstilles og distribueres videre til CPH.

CPH har sammen med en lang række andre interessenter beskrevet vores fælles syn på de udfordringer, som findes på Prøvestenen lige nu, og hvordan vores samlede vision for området ser ud i 2040. Vi henviser derfor til vedlagte notat for en uddybning af ovenstående synspunkter.

Hvis det skulle være relevant at indlede yderligere drøftelser med CPH, er du velkommen til at kontakte mig vedrørende fremtidige planer for Lynetteholmen.

Med venlig hilsen

Mikkel Ruben Rimsø Sørensen
Seniorrådgiver Public Affairs

Januar, 2023.

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

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

Margretheholm er en bydel med over 2000 beboere, herunder 500 børn. Vi har siden pressemødet i 2018 med Lars Løkke og Frank Jensen levede i konstant frygt og usikkerhed, for vores bydels fremtid og vores børns sundhed og trivsel.

Hele processen fra dette pressemøde, har været en opvisning i magtarrogance, dårlig projektførelse, dårlig borgerinddragelse, manglende helhedsvurdering i forhold til området og andre store projekter, og ingen økonomisk ansvarlighed. Intet har været vores demokrati værdigt.

Adgangvejen er lavet uden man har undersøgt for støj. Der bør sættes støjværn op på vestsiden der vil skåne havnen og bebyggelse på Margretheholm, der har >350 soveværelser ud mod den østlig adgangsvej. Adgangsvejen bør også søges belagt med støjreducerende belægning. Endvidere hvad betyder for os beboere, heraf ca. 500 børn, vores sundhedstilstand, at vi skal udsættes for massiv støj, møg og forurening. Man ved jo, at ens liv bliver betydeligt forkortet, når man er udsat for den slags partikler - og her taler vi om 30 år!

At anlægge en højbane tværs gennem et rekreativt område, som benyttes af mange familier, børn og hundeluffere dagligt, er at ødelægge det sidste gode for vores område.

Havnen er så godt som ødelagt. Havenes 700 brugere mener ikke, den vil kunne overleve de få tidspunkter, klapbroen åbner, så sejlbåde kan sejle ind og ud.

Hovedstadskommunerne har siden 2011 fået 14 pct. mindre plads pr. indbygger på de grønne områder. Det betyder at børnefamilier fortsat vil flygte. Herunder kraftige overvejelser fra undertegnet. **En højbane, når den er færdig, vil ødelægge vores område totalt.**

København, Margretheholmen 22. jan. 2023

Kære Transportministerium

Mange tak for muligheden for at komme med bemærkninger til tillæg til miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.

Den overordnede ejerforening på Margretheholmen (DOGM) er en grundejerforening for grundejerforeninger og ejerforeninger på Margretheholmen, hvor der bor omkring 3000 mennesker. DOGM varetager opgaver af fælles interesse, rettigheder og forpligtelser for ejere af ejendommene på Margretheholm.

Vi afgav den 31. okt. 2022 hørings svar på jeres første høringsproces vedr. metrolinje M5. I tillæg til det vi skrev sidst, vil vi gerne benytte muligheden for også at komme med kommentarer til tillægget til miljøvurderingen.

Manglende fokus på beboelsesområdet Margretheholm

Tillægget sætter fokus på de miljøpåvirkninger der forventes at være ved justerede linjeføringer for 1. etape af M5 Vest og M5 Øst (Amagerbrogade Syd/Nord) sammen med den forventede byudvikling og vej- og cykelinfrastruktur.

Helt overordnet stiller vi os meget undrende overfor, at ingen forhold vedr. beboelsesområdet Margretheholm nævnes nogen steder, på trods af at over 3000 mennesker forventeligt vil blive direkte negativt påvirket af planerne. Som eksempel på passager, hvor man direkte burde have forholdt sig til vores tæt befolkede beboelsesområde, kan nævnes:

Afsnit 5.1.2 "I forbindelse med byggepladserne vil der være en støj- og vibrationspåvirkning fra både tung trafik til og fra byggepladserne og fra maskiner på byggepladserne. Dette vil midlertidigt kunne påvirke mulighederne for at ibrugtage bygninger med støjfølsom arealanvendelse. Påvirkningen fra støj og vibrationer fra anlægsarbejder på udviklingsmulighederne for boliger og erhverv vurderes at være midlertidig, lokal og reversibel. Påvirkningen forventes derfor at være ubetydelig."

Det er kritisabelt, at man ikke har valgt at forholde sig til effekten på de eksisterende bygninger, herunder beboelsesområdet Margretheholm (ikke en del af Margretheholms Havn). Den mulige negative påvirkning vi ser ind i, vurderes umiddelbart ikke som ubetydelig af os beboere og slet ikke med en anlægsfase på 6-7 år.

Derudover undrer det os, at Margretheholms rekreative arealer, der er private, heller ikke omtales. Margretheholm er et tæt beboelsesområde med skønne grønne opholdsarealer både langs Refshalevej og mellem bebyggelserne og Margretheholm Havn, som hver dag benyttes af de flere tusinde beboere og gæster i området. Med de forelagte trafikale ændringer er vi bekymret for, om det vil medføre øgede støjgener fra trafikken over de tilladte værdier på vores grønne opholdsarealer. Vi vil derfor opfordre til at der gennemføres specifikke undersøgelser af hvilke støjmæssige konsekvenser de planlagte trafikale ændringer vil kunne få for Margretheholms opholdsarealer samt vurdere om det er inden for de tilladte grænseværdier.

I tillægget står der bl.a.:

"Afhængig af den valgte linjeføring kan det blive relevant at inddrage kommuneplanlagte rekreative områder midlertidigt i anlægsfasen. Påvirkningen vurderes at være moderat, da arealinddragelsen er begrænset i forhold til benyttelsen af de rekreative områder i Københavns Kommune. Den mulige placering af et nyt kontrol- vedligeholdelsescenter på Lynetteholm for M5 Vest kan påvirke rekreative arealer i nærheden, hvis der er etableret sådanne arealer."

"De rekreative arealer på Margretheholm Havn og havnen ved Københavns motorbådsklub samt vandsportsaktiviteterne i kanalen langs den sydlige del af Kraftværkshalvøen vil være udsat for væsentlige støjpåvirkninger i anlægsperioden."

Vi vil i den forbindelse gerne gøre opmærksom på, at de fremlagte planer forventes at få store negative konsekvenser for de skønne private rekreative områder som henhører under grundejerforeningen på Margretheholm, og som i dag er offentligt tilgængelige for alle.

Generelt synes tillægget at være præget af mangelfulde subjektive vurderinger, som savner en faglig begrundelse. Og igen er det særdeles kritisabelt, at man helt vælger at overse et beboelsesområde med flere tusind beboere, men kun nævner vores nabo Margretheholm Havn fx i afsnit 5.2.3 om Støj og Vibrationer:

"Margretheholm Havn og en kommende byudvikling er de mest støjfølsomme arealer, der vil blive berørt af 1. etape af M5 Vest. En nærmere vurdering af støjen og afværgemulighederne i.f.t. Margretheholm Havn vil indgå i en kommende miljøkonsekvensvurdering af metroen. Påvirkningen forventes at være ubetydelig."

Med tillægget står det klart, at der stort set ingen afværgeforanstaltninger er planlagt udover nogle vedr. Prøvestenen. Vi kunne således godt have ønsket os, at man havde gjort en større indsats for også at tilgodese os beboere, som kommer til at leve midt i det fremlagte store anlægsprojekt.

Supplerende vejanlæg

Af SMV fremgår det, at der i forbindelse med byudviklingen i Østhavnen er behov for at etablere supplerende vejanlæg fra Prags Boulevard og til Refshaleøen/Lynetteholm. På kortene ser det ud som om man umiddelbart planlægger at etablere supplerende vejanlæg tæt op af boligområdet Margretheholm på begge sider, hvilket vi ser på med stor bekymring og utilfredshed. Eftersom der samtidig er tegnet en linje for et supplerende vejanlæg længere mod øst, der hvor jordtransportvejen er ved at blive etableret, virker det indlysende at benytte denne rute i stedet.

Af rapporten kan man læse, at den endelige placering og udformning af disse vejanlæg er ikke besluttet på nuværende tidspunkt. Vi vil derfor meget gerne benytte anledningen til at flage, at det vil være til stor gene for vores boligområde på Margretheholm hvis der anlægges supplerende vejanlæg både på den eksisterende Refshalevej og på bagsiden af vores lange lejlighedsbebyggelse "Udsigten", hvor vi har nogle meget populære rekreative områder som benyttes af mange tusinde københavnske borgere, som nyder det grønne område tæt ved byen.

Vi er generelt bekymrede ift. jeres planer om at udvide vejene omkring Margretheholm og dermed ødelægge fortidsminder, hvilket sandsynligvis samtidig ville medføre øget

trafikhastighed og dermed endnu farligere forhold for de bløde trafikanter, hvoraf flere hundrede er børn og unge.

Cykelinfrastruktur

Af tillægget fremgår det af kortet, at der planlægges med cykelstier både ud af Forlandet/Refshalevej samt via den midlertidige jordvej over dæmningen. Umiddelbart kan det undre, at man ikke vælger at prioritere bløde trafikanter på Forlandet/Refshalevej hvor mange skolebørn har deres daglige færdsel og så prioritere at den motoriserede trafik primært holdes på supplerende vejanlæg via den midlertidige jordvej over dæmningen i Margretheholm Havn.

M5 Øst/Lilla

Det er positivt at det af tillægget fremgår, at kontrol- og vedligeholdelsescenteret forventes placeret på Prøvestenen og på sigt kan videreføres fra Lynetteholm Nord mod enten Østerport St. eller Nordhavn, således at der ikke både planlægges metrolinje og servicespor på tværs af beboelsesområdet Margretheholm.

Samtidig konstaterer vi med tilfredshed, at man fra Prags Boulevard Øst til Refshaleøen både undersøger en tunnelløsning og en højbaneløsning, herunder strækningen forbi Margretheholm Havn. Som det fremgår af vores hørings svar fra 31. oktober 2022, vil vi klart foretrække en tunnelløsning på denne strækning af følgende grunde:

1. Indkigsgener for de lejligheder der er placeret ud for højbanen
2. Bekymring for rystelser og lydgener i lejlighedsbebyggelsen
3. Rekreativt fællesareal i tæt beboelsesområde forringes og opholds- og sportsfaciliteter ødelægges
4. Bekymring for støjgener på Margretheholms opholdsarealer

Vi vil i den forbindelse gerne tilføje, at vi fra flere eksperter har hørt, at en "cut and cover" løsning, hvor metroen graves ned på strækningen mellem Prags Boulevard og Refshaleøen vil være mindst lige så billig som en højbaneløsning, da der næsten ingen bebyggelse er på strækningen.

M5 Vest/Orange

På Refshaleøen er der en afgang af et teknikspor, der forbinder Metro M5 Vest med et fremtidigt Kontrol- og Vedligeholdelsescenter på Prøvestenen, alternativt kan et kontrol- og vedligeholdelsescenter placeres på Lynetteholm.

Tekniksporet fra Refshaleøen til Prøvestenen kan blive en barriere for ind- og udsejlingen fra Margretheholm Havn og endvidere påvirke fritidsfaciliteterne på sydsiden af Kraftværkshalvøen (kabelbane mv.). Påvirkningen er varig og væsentlig af disse materielle goder.

Beboerne på Margretheholm vil også blive negativt påvirket af alle de gener, der følger af etablering af et servicespor langs vores areal, samt af tab af herlighedsværdi såfremt sejlads i Margretheholm Havn ikke længere vil være en mulighed ved placering af et vedligeholdelsescenter på Prøvestenen. Det vil derfor langt være at foretrække hvis alternativet med etablering af et Kontrol- og Vedligeholdelsescenter på Lynetteholm udnyttes.

Det skal dog bemærkes, at denne linje M5 Vest er at foretrække fremfor M5 Øst, såfremt den etableres som en højbane. En nedgravet M5 Øst metro vil dog være den bedste af de foreslåede løsninger.

Generelle overvejelser

Området på Margretheholmen er i forvejen belastet af trafik- og støjgener som følge af opførelsen af Lynetteholmen. Disse gener er endnu ikke belyst og vi kender ikke omfanget af disse på nuværende tidspunkt. Hertil skal tilføjes, at de generelle trafikale udfordringer for hele området endnu ikke er afklaret.

Beboerne på Margretheholm er således stærkt bekymret for de akkumulerede påvirkninger, som disse projekter vil give tilsammen.

Vi ser frem til en fortsat god dialog.

Mvh.

Den overordnede ejerforening på Margretheholmen

Chefkonsulent Anders Petersen
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
trm@trm.dk arp@trm.dkTel +45 35 46 11 11
Fax +45 35 46 11 22
cmport@cmport.com
www.cmport.com

2023.01.19

Strategisk miljøvurdering - høringsvar fra Copenhagen Malmö Port (CMP)

Transportministeriet gennemfører høring af den strategiske miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm inkl. tillæg. CMP bliver berørt af "Plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm" (Planen), hvorfor der fremsendes høringsvar.

CMP er havneoperatør i både København, Malmø og Visby. På dansk side varetager CMP bl.a. losning og lastning af gods og containere i Nordhavn ligesom CMP udlejer arealet på Prøvestenen til aktiviteter inden for tør- og vådbulk. Derudover omfatter CMP's operationelle virksomhed anløb og håndtering af krydstogtskibe ved Oceankaj i Nordhavn, Langelinie og Nordre Toldbod. Dertil kommer anløb af DFDS' færger i Sdr. Frihavn.

CMP fungerer også som havnemyndighed i forbindelse med anløb af kommercielle skibe. CMP lejer vand- og landarealer fra By & Havn og varetager ifølge lejekontrakten vedligehold af arealerne. CMP videreudlejer visse arealer - eksempelvis Prøvestenen, som omtalt indledningsvis.

I tillæg til dette høringsvar, henviser CMP til høringsvar afgivet i forbindelse med idéhøringsfase for hhv. Østlig Ringvej (Sund & Bælt) og Metro M5 (Københavns Kommune) for en detaljeret gennemgang af de potentielle påvirkninger af CMPs virksomhed. Dette høringsvar vil, i tråd med den strategiske miljøvurderings formål, fokusere på de kumulative effekter af Planen samt de elementer, der ikke har været del af selvstændige høringer.

Et langsigtet, helhedsorienteret blik på de kumulative effekter af by- og infrastrukturudvikling er vigtigt

CMP ser positivt på, at de kumulative effekter af byudviklings- og infrastrukturprojekter vurderes samlet for at sikre en bæredygtig byudvikling. Derudover finder CMP, at den strategiske miljøvurdering i højere grad bør belyse Planens effekt på materielle forhold så som forsyningsikkerhed, grøn omstilling og erhvervsudvikling ud fra et samfundsøkonomisk perspektiv.

Den strategiske miljøvurdering behandler desuden ikke de miljø-, trængsels-, og klimamæssige konsekvenser af markant øget vejtransport, som i CMPs optik vil være en kumulativ konsekvens af en begrænsning i muligheden for at drive erhvervshavn på Prøvestenen.

I CMPs optik er de nævnte områder helt nødvendige at belyse fuld ud - hvis København skal opnå byens ambitiøse klimamål - samtidigt med, at Københavns befolkning forventes at vokse med 100.000 indbyggere hen imod 2031.

Planens væsentligste effekter

Permanente og kumulative effekter af planen

- Omfattende samfundsøkonomiske og forsyningssikkerhedsmæssige konsekvenser af fortrængning af virksomheder fra Prøvestenen, herunder:
 - o Udfordringer i forsyning af Københavns Lufthavn med brændstoffer.
 - o Begrænsninger i forsyning af byggeri - herunder projekter omfattet af Planen - med nye og genanvendte råstoffer.
- Mistede muligheder for grøn energiomstilling og CO₂-reduktion via bl.a. CO₂-fangst og Power-to-X på Prøvestenen.

Midlertidige og kumulative effekter af planen

- Væsentlige hindringer i besejling af erhvervshavnen på Prøvestenen, samt inderhavnen - Sdr. Frihavn (DFDS), Langelinie og Nordre Toldbod (krydstøgt).
- Udfordringer for trafikal fremkommelighed til erhvervshavnen på Prøvestenen fra landsiden.

Begrænsninger for erhvervshavnen i København har alvorlige afledte konsekvenser

Samlet set kan projekterne omfattet af Planen føre til en de-facto afvikling af dele af den kommercielle havnedrift på Prøvestenen i København. Prøvestenen er i Landsplandirektivet (Fingerplanen) udlagt til virksomheder med særlige beliggenhedskrav. De direkte og indirekte påvirkninger af Planens elementer kan grundet begrænsninger i havneareal, kajlængde og vanddybde føre til, at havnerelateret virksomhedsdrift vanskeliggøres således at Landsplandsdirektivets intention derved bliver vanskelig at opfylde. Dette er særligt problematisk, da der ikke findes alternativer til Prøvestenen.

Den strategiske miljøvurdering beskriver risikoen for delvis afvikling af erhvervshavnen på Prøvestenen i afsnit 7.3, dog uden at forfølge de afledte samfundsøkonomiske og miljø- og klimamæssige konsekvenser af dette. Her kan følgende læses:

”Ud over oplevelses- og turismeinfrastrukturen påvirkes erhvervsvirksomhederne på Prøvestenen af planen i og med dele Prøvestenens eksisterende erhvervsareal påvirkes af ny infrastruktur (rampeanlæg for Ø4, CMC for M5 og supplerende vejbetjening samt byudvikling på Kløverparkens arealer). Påvirkningen af disse virksomheder er direkte og væsentlig fordi de for en dels vedkommende fortrænges fra området.”

Yderligere er det allerede i dag sådan, at CMPs - og derved virksomhederne på Prøvestenen - lejekontrakt ikke er forlænget efter 2035 grundet mangel på afklaring omkring Prøvestenens fremtid.

Dette betyder, at nødvendige investeringer i nuværende og fremtidige kritiske forretningsområder ikke foretages, ligesom ønsket om initiativer der bidrager til grøn omstilling ikke bliver iværksat. De permanente og kumulative negative effekter af Planen bør derfor afdækkes og afværgeforanstaltninger bør indgå som en forudsætning for de enkelte projekter.

De midlertidige kumulative effekter kan til dels afværges med god planlægning og inddragelse af CMP som kommerciel havnemyndighed i alle faser. Men også midlertidige begrænsninger i anløb kan føre til udfordringer med hensyn til forsyningssikkerhed, samt nedgang i turismeindtægter for København.

Hovedanbefalinger

CMP har følgende hovedanbefalinger til den strategiske miljøvurdering og Planen:

- Planens elementer skal ikke begrænse muligheder for grøn omstilling, herunder CO₂-fangst, håndtering og udnyttelse via Power-to-X på Prøvestenen.
- Planens samfundsmæssige konsekvenser og behovet for forsyning af København afdækkes.
- Erhvervshavnedrift er en samfundskritisk forudsætning for den fortsatte udvikling af Københavns by- og infrastruktur. Derfor bør erhvervshavnens forsyningsmæssige rolle indtænkes i Planens elementer.

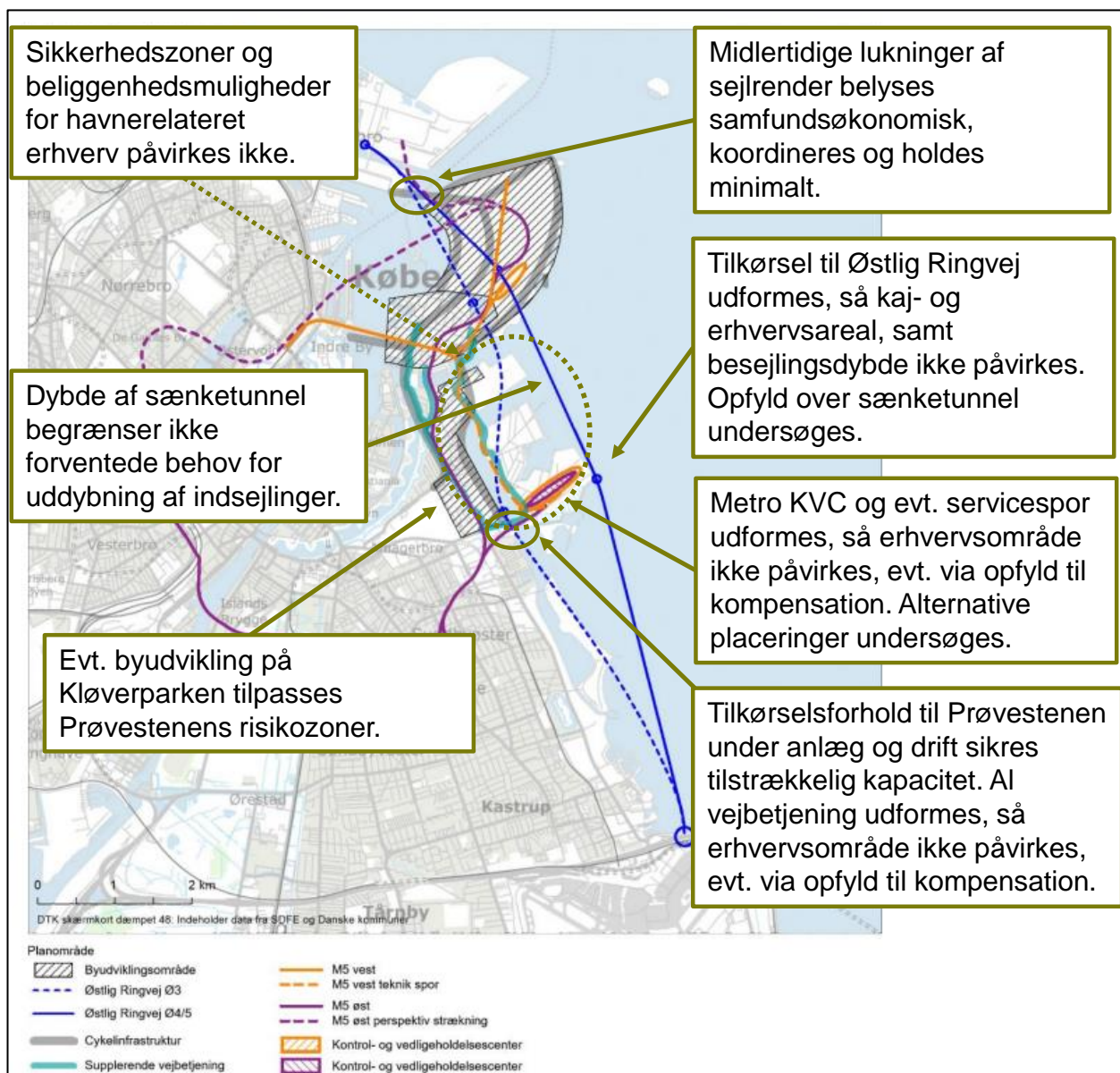
Konkret betyder dette, at:

- Alternative placeringer for ikke-havnerelaterede arealanvendelse på Prøvestenen, så som Metro KVC, afsøges på lige vilkår med nuværende forslag som del af den videre planlægning.
- Kompensation for tab af erhvervsareal, vanddybde og kajareal ved tilkørselsanlæg til Østlig Ringvej skabes via opfyld ud over sænketunnel som integreret del af den videre planlægning.
- Lokalplanlægning med henblik på byudvikling indenfor Prøvestenens planlægnings- og risikozoner tilpasses til muligheden for fortsat erhvervshavnedrift som forudsat i Landsplansdirektivet.
- Adgang til alle Københavns erhvervshavnfaciliteter sikres i anlægsperioder.
- CMP inddrages - qua rollen som havneoperatør og -myndighed for erhvervshavnen - som formel og tæt samarbejdspartner i elementer der vedrører koordinering af erhvervshavnedrift, midlertidige havnefaciliteter relateret til anlægsprojekter, adgang til havnefaciliteter og kommerciel besejling af København.

Det bør indgå for alle Planens elementer - enkeltvis og kumulativt - at den samfundskritiske erhvervshavnedrift på Prøvestenen kan fortsætte som forudsat i Landsplansdirektivet. Dette kan konkret ske ved at afsøge alternative placeringer for eksempelvis Metro M5 Kontrol- og Vedligeholdelsescenter (KVC), ved areal- og kajkompensation via opfyld (f.eks. ud over tilkørselsanlægget til Østlig Ringvej), samt ved at byudviklingsområder tilpasses til Prøvestenens risikozoner via afværgeforanstaltninger.

Planen bør i det videre arbejde tilpasses, således at virksomheder - der varetager samfundskritisk forsyning - ikke fortrænges fra Prøvestenen og at muligheder for grøn energiomstilling (CCUS, PtX, grønne brændstoffer) ikke afskæres.

I de følgende afsnit redegøres for de forhold, der ud fra CMP's synspunkt og ansvarsområde bør tages hensyn til i det videre arbejde med Planens samlet, samt de enkelte elementer.



Figur 1: Oversigt over CMPs anbefalinger

Prøvestenen er én af Danmarks vigtigste erhvervshavne

Prøvestenen er i dag en aktiv erhvervshavn for hovedstadsområdet og Sjælland med et erhvervsareal på cirka 950.000 m², 35 aktive virksomheder og 1,9 km kaj anlæg. Prøvestenen kan besejles af store skibe med en dybgang på knap 12 meter. Prøvestenen har en årlig godsomsætning over kaj på 1,9 millioner tons tørbulk (2022), primært råstoffer så som sten, grus og cement til byggeri.

Dertil håndteres cirka 2,8 millioner tons vådbulk, primært brændstoffer til bl.a. Københavns Lufthavn og kemikalier til f.eks. medicinalindustrien. I 2022 anløb 1036 skibe Prøvestenen, samt yderligere omkring 230 til HOFOR på den anden side af Prøvestenskanalen der modtog 1,1 millioner tons biomasse med skib i 2022.

Prøvestenen rummer et markant potentiale, hvad angår håndtering af grønne brændstoffer til sø- og luftfart, samt CO₂-håndtering og anlæg til eksempelvis Power-to-X. Dertil kan Prøvestenen spille en betydelig rolle i forhold til yderligere genanvendelse af byggematerialer.

Landsplansdirektivet (Fingerplanen) 2019¹ forbeholder Prøvestenen til bl.a. havnerelaterede virksomheder med særlige beliggenhedskrav i miljøklasse 6 og 7. En afrapportering fra Københavns Kommune konstaterer, at der ikke findes reelle alternativer til Prøvestenen.²

Prøvestenen er kritisk infrastruktur og sikrer miljørigtig søtransport

Prøvestenen er som nævnt ovenfor kritisk for at understøtte udviklingen i København og Sjælland, hvad angår adgangen til forsyninger indenfor bl.a. energi (brændsler) og byggeri. Der findes ikke reelle alternative erhvervshavne med stor dybgang til betjening af hovedstadsområdet.

Generelt er det mest miljøbesparende at transportere gods via søvejen. Adgangen til Prøvestenen via søvejen sparer desuden København for et betydeligt antal kørte kilometer med lastbil.

Der eksisterer umiddelbart ikke alternativer til at sejle flybrændstof til Prøvestenen, hvor det i dag transporteres effektivt videre til lufthavnen i rørledning. Hvis muligheden for modtagelse af jetfuel på Prøvestenen til lufthavnen bliver fjernet eller begrænset ifm. etablering og drift af Østlig Ringvej, vil eksempelvis transport af cirka 900.000 tons flybrændstof årligt kræve, at omkring 100 tanklastbiler dagligt kører i pendulfart til Københavns Lufthavn.

Levering af byggematerialer ad søvejen - tæt på der hvor de skal bruges til hovedstadsområdets mange byggeprojekter (herunder dem der er omfattet af Planen) - sparer ligeledes mange hundrede daglige lastbilkørsler ind og ud af København. De 1,9 millioner tons tørlast, der kom ind via Prøvestenen i 2022, svarer eksempelvis til rundt regnet 60.000 lastbiler. Det skal bemærkes, at importbehovet for råstoffer til byggebranchen forventes at stige grundet øget efterspørgsel og begrænsede udvindingsmuligheder på Sjælland. Forstærket efterspørgsel og import af råstoffer kræver mere kapacitet på Prøvestenens tørbulk.

Den strategiske miljøvurdering nævner også det øgede råstofbehov (afsnit 2.4.2): *”Etablering af Metro M5 og Østlig Ringvej vil med en vis sandsynlighed ske samtidig, og det kan medføre en samlet forstærket efterspørgsel efter råstoffer og et deraf følgende stort forbrug af disse. Der vil sandsynligvis være behov for at hente disse råstoffer fra områder, der ligger geografisk længere væk end normalt.”*

¹ Erhvervsstyrelsen: Fingerplan 2019 – Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning. Marts 2019. <https://plan-info.dk/landsplanlaegning/fingerplanen>

² ”På baggrund af ovenstående vurderes det ikke at være praktisk muligt at finde alternativ placering af de nuværende aktiviteter på Prøvestenen. Dels fordi der er virksomheder af national interesse, som Erhvervsstyrelsen ikke forventes at ville godkende, at de får ændret deres plan- og miljømæssige grundlag (eksempelvis brændstofforsyning til Københavns Lufthavn), så længe Prøvestenen i landsplanlægning er udpeget til disse virksomheder. Og dels fordi de forurenende og/eller risikobehæftede virksomheder på Prøvestenen dækker forsyningsmæssige behov i København, og der ikke er tilstrækkeligt med ledige arealer i hovedstadsområdet, der kan rumme disse aktiviteter.” Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen: Afrapportering vedrørende Prøvestenen. 25. november 2019: https://www.kk.dk/sites/default/files/2021-10/udvikling_af_provestenen_0.pdf

Slutteligt skal bemærkes, at skibene forventes at blive større i fremtiden, hvilket er mere miljøvenligt og effektivt. Det kræver øget vanddybde og kajplads samt mere plads på land til losning.

Prøvestenen kan bidrage til den grønne omstilling

Prøvestenen har gode muligheder for at få en central rolle i den grønne omstilling, hvis København og Danmark skal opnå de ambitiøse klimamål, der er sat. Prøvestenen er generelt placeret tæt på en række større punktudledere af CO₂, hvorfor øen eksempelvis kan bidrage til håndtering af CO₂ og anlæg til Power-to-X (PtX) samt nye grønne brændstoffer. Det gælder især brændstoffer til luft- og søfart (SAF - Sustainable Aviation Fuel og e-methanol).

Der i øjeblikket drøftelser med interessenter, der ønsker at etablere anlæg til produktion af grønne brændstoffer på Prøvestenen via opsamlet CO₂ og brint produceret ved elektrolyse. Et anlæg med et areal på cirka 50.000 m² med adgang til 100 MW strøm fra vedvarende kilder, vil indenfor en periode på under 10 år kunne producere tilstrækkeligt grønt brændstof til Danmarks samlede indenrigsflyvninger, der fra politisk hold ønskes CO₂-neutrale allerede i 2030. For at dette skal lykkes, kræves hurtig afklaring af Prøvestenens fremtid.

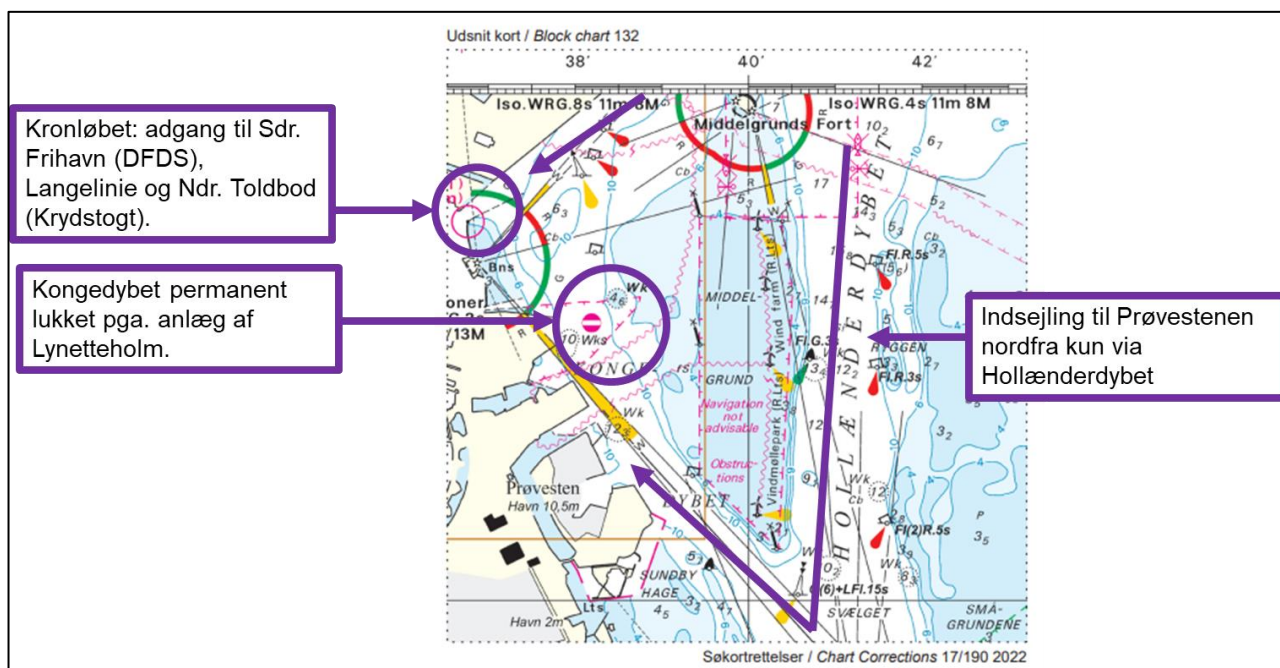
CO₂ indfanges lokalt og kan delvist anvendes på stedet med et PtX-anlæg - resten sendes med rør eller udskibning. Elektrolyse af vand kan foregå via grøn strøm fra konkrete nye vedvarende energiprojekter på elnettet i det østlige Danmark. PtX er myndighedsgodkendt og under udvikling flere steder i Danmark, så der er allerede klarhed over sikkerhed, miljø mv. Produktion af grønne brændstoffer via PtX kan bidrage til CO₂-reduktion, grøn transport, forsyningssikkerhed, grøn overskudsvarme til fjernvarme, arbejdspladser mm. PtX er skalérbart: jo mere plads til rådighed, jo mere produktion af grøn energi.

Prøvestenens bidrag til den grønne omstilling kræver derfor både en langsigtet planlægningshorisont (+30 år) samt plads- og udviklingsmuligheder til at imødekomme nuværende og fremtidige behov, hvilket bør indtænkes i alle infrastruktur- og byudviklingsprojekter, der kan påvirke Prøvestenen.

Påvirkning af besejlings- og trafikforhold i havnen i København

Anlægsfasen af Østlig Ringvej vil, både med og uden tilkørsel på Prøvestenen (Ø4 og Ø5), påvirke de kommercielle besejlingsforhold i og til havnen i København.

En sænketunnel på tværs af indsejlingerne til København, vil permanent sætte en dybdegrænse for fremtidige uddybningsmuligheder i sejlrender. En tilkørsel på Prøvestenen kan, alt efter udformning, desuden permanent begrænse besejlingen af dele af Prøvestenen, da vanddybde ved kaj reduceres.



Figur 2: Oversigt over nuværende indsejlingsforhold til Inderhavnen og Prøvestenen i København

Erhvervstrafik til havnen i København

Til baggrund kan det oplyses, at følgende antal skibe årligt anløber CMP's kajfaciliteter:

- Containerterminal i Nordhavnen (fra ultimo 2024 ydre Nordhavn): cirka 180-200
- Prøvestenen og HOFOR: cirka 1.250
- Krydstogtsterminal: cirka 300-350 - ca. ligeligt fordelt på Oceankaj og Langelinie/Nordre Toldbod

Besejlingsforholdene i og omkring havnen i København er allerede i dag udfordret af anlægsarbejder. Kongedybet er grundet byggeriet af Lynetteholmen permanent lukket ud for Refshaleøen og den kommercielle trafik til Prøvestenen er derfor afhængig af Hollænderdybet og den snævre indsejling via den sydlige del af Kongedybet.

Besejlingsforholdene og adgangen til CMP's faciliteter er derfor afgørende at tage hensyn til, da det er hele grundlaget for den nødvendige erhvervstrafik ind og ud af København, herunder brændstofforsyning til Københavns Lufthavn.

I tillæg til dette, har vanddybder omkring indsejlingen og ved kaj, samt sikring af landanlæg i henhold til internationale retningslinjer for havnesikkerhed (ISPS), også en afgørende betydning.

Konsekvenser af afbrydelser og begrænsninger i adgang til havnen i København

Besejlingen af Prøvestenen kan kun begrænses i meget korte vinduer af enkelte dages varighed.

Forsyningen af Københavns Lufthavn med brændstof er afhængig af kontinuerlig adgang til Prøvestenens kajanlæg. Dertil kan afbrud i forsyning af råstoffer til bl.a. byggeri og industri ad søvejen til Prøvestenen, skabe store mængder lastbiltrafik gennem København - i det omfang godset midlertidigt kan transporteres ad landvejen i stedet.

En periodevis lukning af indsejlingen til Københavns inderhavn via Kronløbet, vil forhindre DFDS' to daglige afgang til Oslo fra Sdr. Frihavn, samt umuliggøre krydstogtanløb på Langelinie og Nordre Toldbod. Lukning af Kronløbet skal undgås - også i kortere perioder. Terminalfaciliteter hos DFDS er de eneste RO/RO-faciliteter i København efter 2025 og passagerfaciliteter kan være omkostningsfyldte at etablere midlertidigt.

Derfor bør evt. besejlingsudfordringer og -begrænsninger være kortvarige, samt kortlægges og adresseres med rettidig omhu i tæt samarbejde med CMP. CMP har f.eks. allerede taget imod de første bookinger for krydstogtsæsonen 2025 og 2026.

Effekten af sejladsbegrænsninger kan derfor, alt afhængig af omfang, sæson og længde, bl.a. have negative konsekvenser for trafikbelastning på vej, forsyningssikkerhed og turismen i København.

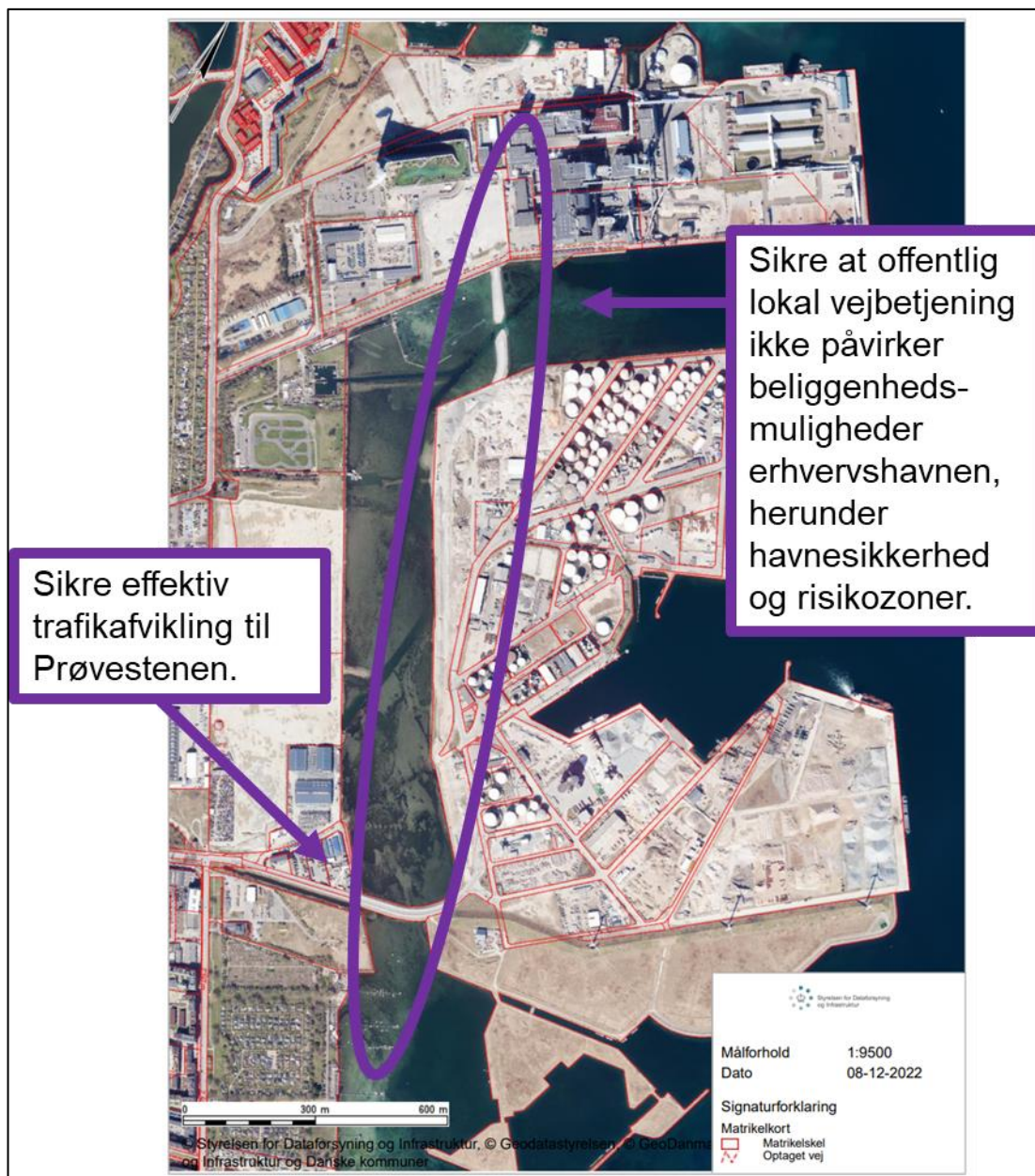
Hvad angår de permanente besejlingsforhold, vil en sænketunnel som nævnt sætte en grænse for fremtidige uddybningsmuligheder af sejlrender. Der bør derfor tages hensyn til såvel nuværende dybgang ved kaj og indsejlinger som forventede fremtidige sejldybder. Skibe indenfor eksisterende forretningsområder bliver generelt større (hvilket også er mere miljøvenligt), og de skibe der forventes indsat til transport af CO₂, forventes at have en relativt stor dybgang.

[Vejtrafik til Københavns havnefaciliteter](#)

Vejbetjeningen af Prøvestenen via Prøvestensbroen benyttes i dag til betjening af erhvervshavnen og til anlæg af jordkørselsvej til Lynetteholmen. På sigt vil vejene til og omkring Prøvestenen ydermere blive anvendt til jordkørsler, anlægsarbejder og potentielt som offentlig vej til lokal vejbetjening af Refshaleøen og Lynetteholm, som forudsat i Planen. Allerede ved trafiktælling i 2016 lå antallet af daglige kørsler (primært lastbiler) på 2.600.

Udviklingsprojekterne i Planen vil samlet set føre til yderligere trafikbelastning og udfordringer med fremkommelighed til erhvervshavnen på Prøvestenen i drifts- og anlægsfaser, hvilket bør indtænkes i alle elementer og kumulativt. Ud over øget trafik, er det væsentligt at sikre fornuftig sameksistens med Prøvestenens sikkerhedszoner og infrastruktur, da offentlig trafik og adgang med omdannelse af jordkørselsvejen til lokal vej vil komme tæt på kritisk infrastruktur.

Hvad angår trafik til Nordhavnen, hvor CMP driver container- krydstogsterminaler, bør det sikres at Planens udviklingsprojekter tager hensyn til og dimensionerer vejanlæg til den nødvendige erhvervstrafik.



Figur 3: Grafisk oversigt over dele af CMP's anbefalinger til vejbetjening

Trafikbetjeningen af Prøvestenen kan generelt blive væsentligt forbedret med en Østlig Ringvej.

Arealtab og begrænsninger i erhvervshavnedrift

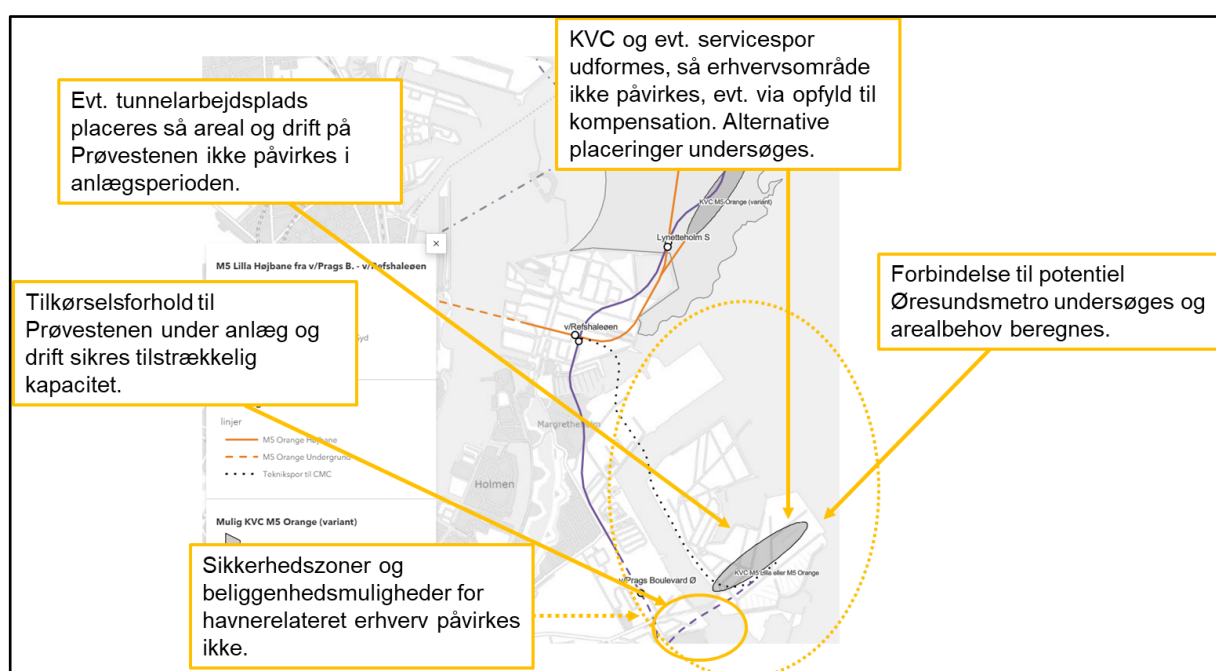
Metro M5

Der foreslås i forbindelse med etableringen af Metro M5 - lilla forslag og i en variant af orange forslag - at der etableres et kontrol- og vedligeholdelsescenter (KVC) på Prøvestenen. I det orange forslag foreslås et evt. servicespor fra Lynetteholm til Prøvestenen. Desuden foreslås der en tunnelbyggeplads på Prøvestenen i selve anlægsfasen.

Såfremt metroens kontrol- og vedligeholdelsescenter placeres på Prøvestenen, vil det væsentligt reducere det areal, der er tilgængeligt for nuværende og fremtidige samfundskritiske funktioner.

Reduktionen af Prøvestenens erhvervsareal til Metro KVC kan være betragtelig, alt efter udformning og om der f.eks. samtidig forberedes til en Øresundsmetro (som CMP støtter). Ydermere vil et servicespor i den orange/vestlige variant lægge beslag på yderligere havneområder, ligesom en tunnelbyggeplads på Prøvestenen (i anlægsfasen) og et evt. servicesport vil reducere erhvervsarealet betragteligt.

Metro KVC er ikke havnerelateret virksomhed med særlige beliggenhedskrav og CMP anbefaler derfor, at alternative placeringer for metro KVC afsøges, som også foreslået af bl.a. Dansk Industri, på lige vilkår med nuværende forslag og at evt. arealtab kompenseres ved opfyld til udvidelse af Prøvestenen.

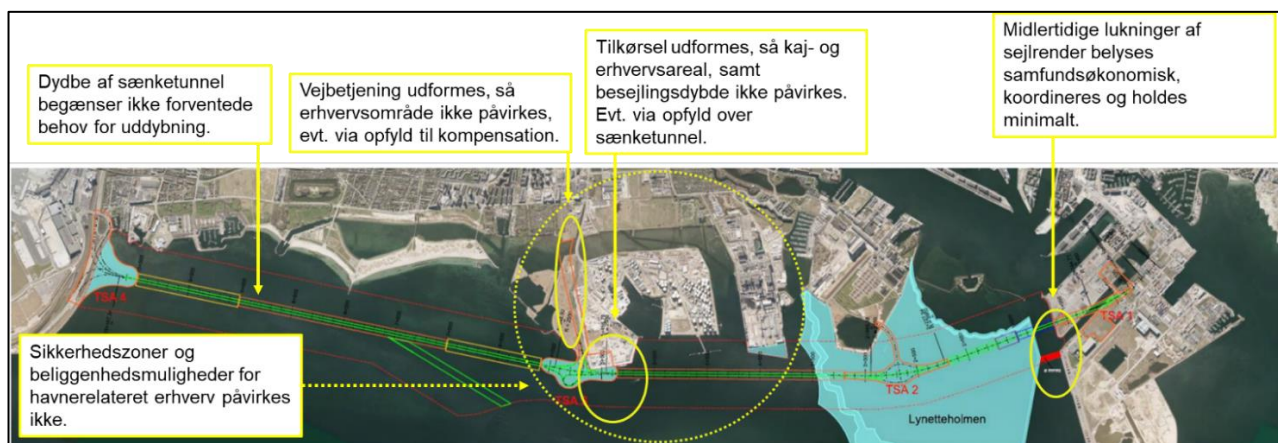


Figur 4: Grafisk oversigt over dele af CMP's anbefalinger til Metro M5

Østlig Ringvej

Såfremt vejanlæg og tilkørsel til Østlig Ringvej placeres på Prøvestenens erhvervsområde, vil det væsentlig reducere det areal, der er tilgængeligt for nuværende og fremtidige samfundskritiske funktioner.

Desuden vil kajareal - og som nævnt ovenfor - vanddybde og fremtidige uddybningsmuligheder reduceres. CMP anbefaler derfor, at Prøvestenen udvides med opfyld over sænketunnel ved tilkørsel.



Figur 5: Grafisk oversigt over dele af CMP's anbefalinger til Østlig Ringvej



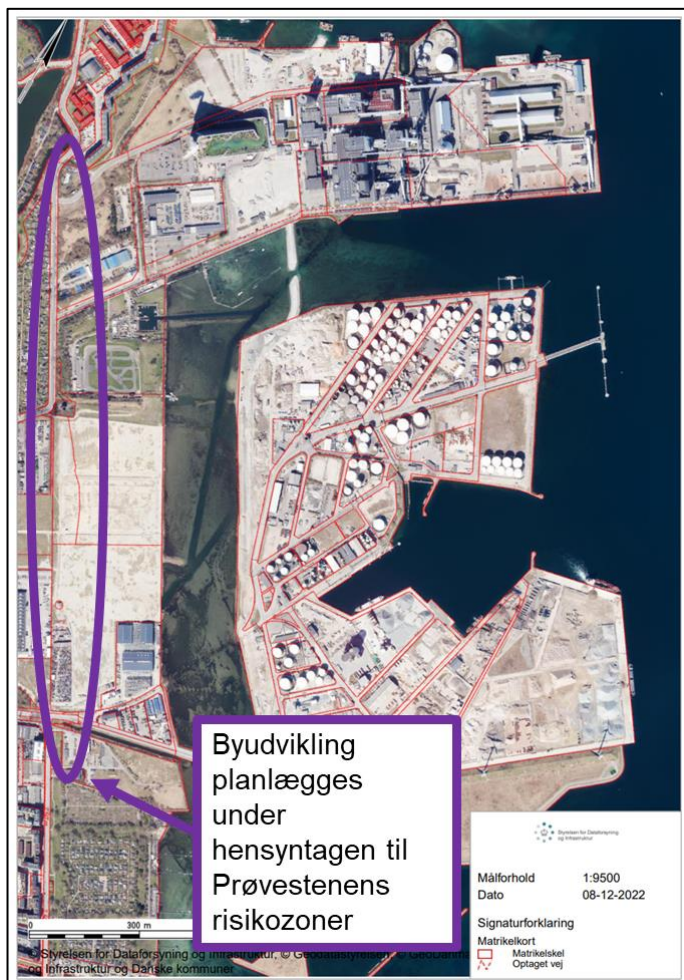
Figur 6: Principmodel for udvidelse af Prøvestenen med udfyld over Østlig Ringvej til sikring af vanddybde, kaj- og erhvervsareal.

Byudvikling

Det er væsentligt, at de planlagte byudviklingsprojekter sker under hensyntagen til områder udlagt til erhverv med særlige beliggenhedskrav, herunder risiko- og konsekvenszoner. Af Fingerplanen 2019 fremgår det, at byudvikling og byomdannelse i Københavns Kommune sker indenfor eksisterende byzone.

Udviklings- og perspektivområder for byudvikling, skal således lokalplanlægges på en måde, der ift. Planloven hverken direkte eller indirekte begrænser erhvervsområder. Specifikt bør byggemulighederne på Kløverparken tilpasses, således at byggeri tilpasses erhvervshavnen på Prøvestenen - ikke omvendt. Dette er også foreslået af bl.a. Dansk Industri.

Zoneringsplanen bør således efter CMP's opfattelse ikke indgå som en forudsætning for den strategiske miljøvurdering (afsnit 4.1), da en ophævelse af lejekontrakter i 2035 og en zoneringsplan vil undergrave de unikke samfundskritiske funktioner og potentialer for grøn omstilling, som Prøvestenen repræsenterer.



Figur 7: Grafisk oversigt over dele af CMP's anbefalinger til byudvikling

CMP står gerne til rådighed, såfremt dette høringssvar giver til anledning til spørgsmål og/eller kommentarer.

Med venlig hilsen

Malthe Mulvad
Public Affairs Lead
Copenhagen Malmö Port

Til
Transportministeriet
ATT: Chefkonsulent Anders Petersen

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

Høringsvar til Strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.

Unicon A/S
København, januar 2023

Unicon A/S er positiv indstillet overfor etablering af Østlig Ringvej og en ny metrolinje M5 – dog med undtagelse af den foreslåede placering af vedligeholdelsescentret (CMC) og byggepladsen.

Metrolinjens vedligeholdelsescenter (CMC) samt byggepladsen er i begge forslag tiltænkt placeret på Prøvestenen. Denne placering vil inddrage den grund som Unicon A/S i dag er beliggende på – uden at anvise adgang til alternativt havneareal i København. Endvidere vil placeringen eliminere de råstofvirksomheder, der i dag er beliggende på Prøvestenen, og som forsyner Unicon A/S med råvarer.

Unicons produktion af beton er væsentlig for etableringen af metrolinje M5. Hvis Unicon A/S tvinges væk fra Prøvestenen, vil levering af beton til metrolinje M5 blive forbundet med store ekstra omkostninger og medføre mere trængsel i København på grund af de mange lastbil-transporter med beton.

Hvis vedligeholdelsescentret (CMC) og byggepladsen etableres på Prøvestenen som foreslået, så skal alle råstoffer og byggematerialer derfor ind til København på anden vis i fremtiden, og uden tilstrækkeligt havneareal vil det enten ikke være muligt eller forbundet med alt for store omkostninger at forsyne København med råstoffer i fremtiden. Derfor vil den foreslåede indskrænkning af havnearealet lede til merudgifter fremover for alle offentlige og private byggeprojekter i København. Prøvestenen ligger helt ideelt placeret som havneområde til forsyningen af København, hvor det er muligt at sejle materialerne ind tæt på, hvor de skal bruges. Det giver mindst mulig klimabelastning ved transporten, fordi søfart er den mest energieffektive transportform.

Unicon A/S vil gerne påpege, at det ikke er en fremtidssikret løsning, at man placerer infrastruktur oven på anden samfundsrelevant infrastruktur, som man derved skal finde erstatningsarealer til. Omkostningerne hertil er ikke indregnet i projektet, men bør som minimum indgå i VVM-undersøgelsen, da de vil være ganske betragtelige. Desuden bør der analyseres på alternative placeringer af CMC og byggeplads.

Prøvestenen er havneareal, og de godstyper, der håndteres på det areal, som er foreslået anvendt til CMC og byggeplads, er typisk råstoffer og byggematerialer – altså materialer, som bl.a. skal anvendes til netop anlæg af metroen og den øvrige byudvikling i Østhavnen. Havnearealerne kan derfor ikke undværes – i særdeleshed ikke, da mængden af landproducerede råstoffer i Region Hovedstaden og på Sjælland forventes at blive stærkt reduceret over de kommende år.

Alle råstoffer og byggematerialer skal derfor ind til København på anden vis i fremtiden, og derfor kan havnearealet ikke undværes, da det enten ikke vil være muligt eller forbundet med alt for store omkostninger at forsyne København med råstoffer i fremtiden uden tilstrækkeligt havneareal. Prøvestenen

ligger helt ideelt placeret som havneområde til forsyningen af København, hvor det er muligt at sejle materialerne ind tæt på, hvor de skal bruges. Det giver mindst mulig klimabelastning ved transporten, fordi søfart er den mest energieffektive transportform. Desuden er de to eneste betonværker i København Kommune placeret på Prøvestenen, og for at disse kan forsyne København med beton, skal de have adgang til råstoffer, som netop sejles ind.

Et betonværk ligger i miljøklasse 6. Københavns Kommune har ingen områder udlagt til virksomheder i miljøklasse 6.

Betonen leveres i friskblandet, formbar og uhærdet tilstand, så betonen skal være udstøbt indenfor ca. 60 minutter. Dette kræver nærhed til kunderne. Her er Prøvestenen eneste mulighed for at forsyne den østlige del af København med beton.

Unicon A/S kan derfor ikke bakke op om den foreslåede placering af CMC og byggeplads. I stedet vil vi foreslå to alternative placeringer, som vi ønsker analyseret i VVM-undersøgelsen.

Den ene placering er syd for det nuværende havneområde på Prøvestenen, hvor en jordvold adskiller erhvervshavnen fra et sydligt areal, som i dag ikke har nogen anvendelse. Dette er en mulig placering, der ikke nødvendiggør omkostninger til at etablere erstatningshavne-areal.

Den anden placering er på den østligste del af Kløverparken, ud mod Prøvestenen. Dette område er godt nok udlagt som perspektivområde for byudvikling, men egner sig særdeles dårligt hertil på grund af nærheden til Prøvestenen og ikke mindst den risikozone, som de store brændstoflagre på Prøvestenen er årsag til.

Arealet i den østlige del af Kløverparken egner sig derfor bedre til CMC og byggeplads, der endda kan anvendes som en "risiko-buffer" i forhold til den øvrige byudvikling på Kløverparken. Desuden ligger arealet tæt op ad den kommende M5 Øst linje, hvorfor omkostningen til etableringen af CMC og byggeplads vil være mindre, da der ikke skal bores en tunnel til Prøvestenen.

Den østlige ringvej med en til-/frakørsel på Prøvestenen vil gøre leveringen af beton mere effektiv, mindske trafikken langs den østlige side af København og mindske CO2 aftrykket.

Beton leveres i friskblandet, formbar og uhærdet tilstand, så betonen skal være udstøbt indenfor ca. 60 minutter. Dette kræver nærhed til kunderne. Her er Prøvestenen og østlige ringvej en enestående mulighed for at forsyne den sydøstlige og nordøstlige del af København med beton.

Unicon A/S bakker derfor op om linjeføringen øst om Amager, udført som en sænketunnel.

Unicon A/S anbefaler også kraftigt, at man vælger den samlede løsning for den Østlige Ringvej fra Nordhavn til Øresundsmotorvejen, eftersom en halv løsning fra Nordhavn til Lynetteholm ikke er en ringvej. En fuld ringvej vil give mange trafikale fordele, men en halv løsning vil tværtimod skabe flere problemer, f.eks. med trafikalt kaos på de eksisterende veje i centrum og på Amager, herunder især Amager Strandvej.

Hovedingredienserne i beton er sten, sand og cement som alle sejles ind til Prøvestenen, derfor vil Unicon A/S kraftigt understrege behovet for en fortsat og uhindret skibstrafik til og fra Prøvestenens havn, både i anlægs- og driftsfasen af en kommende østlig ringvej. Hovedstaden er dybt afhængig af kontinuerlige råstofleverancer med skib til Prøvestenen. Anlægsfasen må derfor under ingen omstændigheder lukke sejløbet til Prøvestenen i mere end et par uger ad gangen – og kun mod behørig og rettidig advisering af de berørte virksomheder.

Det havneareal, som skal eksproprieres til til-/frakørslen på Prøvestenen, bør erstattes 1:1, da der vil være behov for kapaciteten til den fremtidige forsyning af hovedstaden. Især fordi de landproducerede råstoffer i Region Hovedstaden og på Sjælland forventes at blive stærkt reduceret over de kommende år.

Alle råstoffer og byggematerialer skal derfor ind til København på anden vis i fremtiden, og uden tilstrækkeligt havneareal vil det enten ikke være muligt eller forbundet med alt for store omkostninger at forsyne København med råstoffer i fremtiden. Prøvestenen ligger helt ideelt placeret som havneområde til forsyningen af København, hvor det er muligt at sejle materialerne ind tæt på, hvor de skal bruges. Det giver mindst mulig klimabelastning ved transporten, fordi søfart er den mest energieffektive transportform. Dertil kommer, at fortsat adgang til skibstransport af råstofferne til beton-produktion reducerer trængslen fra lastbil-transport i betydeligt omfang i København. De to eneste betonværker i København Kommune er placeret på Prøvestenen, og for at vi kan forsyne København med beton, skal vi have adgang til råstoffer, som netop sejles ind til Prøvestenen.

Unicon A/S bakker desuden 100% op om høringssvarene fra "Erhvervsforeningen i Københavns Havn" samt høringssvaret fra DI – Dansk Industri.

Om Unicon A/S

Unicon er Danmarks ældste og største producent og leverandør af færdigblandet beton med 33 fabrikker og godt 400 medarbejdere fordelt i hele landet.

Færdigblandet beton er en beton, der hos Unicon specialproduceres til den enkelte kundes byggeprojekt. Betonen leveres i friskblandet, formbar og uhærdet tilstand.

Unicon producerer årligt omkring 1 million kubikmeter beton, herunder til en række infrastrukturprojekter.

Unicon er en del af Aalborg Portland Group, som er ejet af italienske Cementir Holding.

Udviklingen af CO2-reducerede betoner er et blandt flere af Unicons bæredygtige initiativer, der blandt andet også tæller emissionsfrie byggepladser via indfasning af hybride betonbiler samt et øget fokus på genanvendelse af beton, som i 2030 skal udmønte sig i en besparelse på 200.000 tons jomfruelige råmaterialer.

Unicons fabrik på Prøvestenen er beliggende på adressen C-vej 1.

HØRINGSSVAR
Transportministeriet
Frederiksholm kanal 27F
1220 København K

Sendt til e-mail:
trm@trm.dk, arp@trm.dk

Formandssekretariatet
Emil Drevsfeldt Nielsen
Erhvervspolitisk chef
Telefon +45 2229 3521

emni@danskmetal.dk
danskmetal.dk

22. januar 2023

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

Dansk Metal takker for muligheden for at indgive bemærkninger til Transportministeriet til høring over strategisk miljøvurdering (SMV) af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.

Dansk Metal bakker op om projektet for Østhavnen, herunder Lynetteholm. Hertil de tilhørende infrastrukturprojekter om en Østlig Ringvej, en kommende ny metrolinje (M5), cykelinfrastruktur og supplerende vejanlæg, som er afgørende for udvikling af projektet for Østhavnen.

For Dansk Metal er det vigtigt at understøtte udviklingen af hovedstadsområdet, og sikre at der også i fremtiden er industriarbejdspladser i København. Her er velfungerende mobilitet og tilgængelig infrastruktur altafgørende. En Østlig Ringvej vil være med til at aflaste den stærk stigende trængsel i og omkring København. En Østlig Ringvej vil have stor betydning for erhvervslivet og arbejdspladserne i og omkring København, samt stor betydning for den planlagte byudvikling med Lynetteholm, Refshalvøen og Kløvermarken. Ligeledes vil en kommende metrolinje have betydning for Østhavnen og på samme tid være med til at aflaste de kommende års stigende trængsel i trafikken samt de kapacitetsudfordringer, som passagerer vil komme til at opleve på de nuværende metrolinjer.

Prøvestenen kommer til at spille en central rolle i form af dets placering i forhold til projektet for Østhavnen, herunder en Østlig Ringvej samt kontrol- og vedligeholdelsescentret for den kommende nye metrolinje M5. For Dansk Metal er det derfor bekymrende, at der i den strategiske miljøvurdering ikke tilstrækkeligt har undersøgt, hvilke konsekvenser det vil have for den nuværende funktion af Prøvestenen, at den får en så central rolle i de nye projekter. Dansk Metal opfordrer derfor til, at disse mangler – og i særlig grad de samfundsmæssige opgaver, som Prøvestenen i dag bidrager til at løse, bliver fuldt belyst i en kommende VVM-undersøgelse.

Prøvestenen har i dag har en vigtig rolle, når det gælder den kritiske infrastruktur for København og Sjælland i modtagelse, håndtering og lagring af vigtige brændstoffer og råstoffer. Virksomhederne på Prøvestenen

håndterer bl.a. brændstofforsyningen til Københavns Lufthavn og medicinalindustrien. Det må derfor ikke koste arealtab for de nuværende virksomheder, så de ikke kan opretholde deres funktioner med tilhørende arbejdspladser. Det er derfor afgørende, at det undersøges hvilke økonomiske konsekvenser, det vil have for virksomhederne, der i dag er på Prøvestenen.

Allerede i dag er der en høj grad af kørende tung trafik til og fra Prøvestenen og det vil kun blive øget med aktiviteten af anlæggelsen af Lynetteholm, en Østlig Ringvej og kommende metro. Desuden er det vigtigt, at skibstrafikken ikke bliver lukket af så Prøvestenen i anlægs- og driftsfasen bliver afskåret, så skibe ikke kan lægge til og fra i erhvervshavnen. Der bør derfor ses på alternative muligheder, herunder behov for udbygning af Prøvestenen med erstatningsarealer under anlægsfasen af en Østlig Ringvej. Samt man bør se på, hvordan sejlrenden fremadrettet sikres.

Det er afgørende, at konsekvenserne, herunder de negative effekter, eller alternative placeringer undersøges tilstrækkeligt, nu hvor Prøvestenen er tænkt en så central funktion i projekterne omkring Østhavnen.

Alt det bør derfor undersøges nærmere, om ikke andet i en kommende VVM for projekterne.

Såfremt ovenstående giver anledning til spørgsmål eller kommentarer, står vi til rådighed.

Med venlig hilsen
Emil Drevsfeldt Nielsen

Erhvervspolitisk chef
Formandssekretariatet

22. januar 2023
J.nr. 2023-0008594

Transportministeriet

Transportministeriet har sendt tillæg til den strategiske miljøvurdering (SMV) af udvikling af Østhavnen i offentlig høring med svarfrist den 22. januar 2023.

Indre By Lokaludvalg henviser til det vedlagte høringssvar af 6. januar 2023 om den strategiske miljøvurdering (SMV) af udvikling af Østhavnen.

Derudover beder vi om, at man undersøger miljøkonsekvensen af et alternativ, hvor Østlig Ringvej etableres på en måde, så der ikke sker en stigning i den samlede trafik i København. Dvs. at miljøkonsekvensen af en østlig vejforbindelse, som primært bruges til at køre til og fra Lynetteholm, skal undersøges.

Med venlig hilsen

Bent Lohmann,
Indre By Lokaludvalg

17. januar 2023

Til
Transportministeriet
Anders Petersen

Høringssvar på strategisk miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm

Dansk Sejlunion (DS) og Foreningen af Lystbådehavne I Danmark (FLID) har følgende bemærkninger, på vegne af 11 lystbådehavne og 50.000 brugere af lystbådehavnene i Københavns Havn.

Kun en plan, alternativerne glemt

Den forelagte Strategiske Miljøvurdering af Østhavnen, herunder Lynetteholm, er en stærkt begrænset miljøvurdering af Staten og Københavns Kommunes egen plan for megaprojektet. Der er ikke blevet plads og tid til de mange alternativer og forslag, som blandt andet DS og FLID stadig opfattede var til forhandling. Planen hviler på tvivlsomme forudsætninger om vækst, der ikke er i balance med den øvrige hovedstadsregion og Region Sjælland.

Det er overraskende og kritisabelt på et tidspunkt, hvor hele projektets økonomi og fremtid er usikker.

Lystbådehavne og sejlsport levnes ikke plads i SMV

1. Værst af alt er de umulige betingelser, der gives brugerne af Margretheholm Havn, nu med et ekstra teknikspor til metrotog hen over havnen. Et teknikspor til metro hen over havnen, en klapbro med begrænset åbningstid, og støv og støj fra 700 lastbiler med forurenede jord dagligt, sammenfattes i analysen med ordene om, at Margretheholm Havn "kan blive permanent påvirket", uden at der er ønske om at undersøge alternativer. Vi henstiller, at alternativer undersøges.
2. PLANEN vil også få varige konsekvenser for byens samlede havnekultur og fritidssejlsport – særligt med sejlbåde. For eksempel vil cykelbroerne til den nye bydel effektivt afskære mastebærende både fra at besejle Københavns Havn. Og infrastrukturprojekterne vil helt eller delvist stå i vejen for fortsatte aktiviteter i flere lystbådehavne. Det vil – sammen med Lynetteholm, der i væsentlig grad forringer sejladsmulighederne og øger sejlsadrisikoen - skade Københavns kendte, maritime kultur og billedet af København som en aktiv havn for borgerne generelt - men særligt for de tusindvis af aktive lokale bådejere samt sejlsende turister fra ind- og udland. København har traditionelt udviklet sig omkring havnen, dens både og aktiviteter. Om kort tid vil København ikke længere være en aktiv og attraktiv havn. Vi savner derfor en debat om udvikling af Københavns Havn i øjenhøjde for borgerne.
3. Muligheder for bedre besejlingsforhold for de 11 lystbådehavne i Københavns Inderhavn omtales ikke i de ellers omfattende beskrivelser af rekreative muligheder. Københavns Kommunes Blå strategi for havnen og dens rekreative muligheder nævnes ikke og respekteres slet ikke.

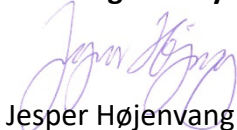
4. Desuden er en hidtil ikke omtalt ekstra cykelbro mellem Nordhavn og Østerbro nu lagt ind i planen. Lige som cykelbroen mellem Langelinie og Refshaleøen vil den forringe mulighederne for mastebåde. FLID og Dansk Sejlunion undrer sig over, at denne ekstra cykelbro ikke er omtalt i forbindelse med de drøftelser, vi har om cykelbroen mellem Langelinie til Refshaleøen.
5. FLID og Dansk Sejlunion mente også, at trafikløsningen med tunneleringens afkørselsrampen fra Prøvestenen til Amager stadig kunne forhandles, men konstaterer, at Metroens tekniske anlæg nu er fastlagt til Prøvestenen, uden at de omfattende miljø- og trafikale problemer for bl.a. den nye lystbådehavn Prøvestenen, beskrives og vurderes. Det er kritisabelt, og alternativer bør afprøves.
6. Endelig vil vi nævne konsekvenserne for havmiljøet. Det nævnes flere gange, at fx anlæggelsen af Østlig Ringvej muligvis vil skade havmiljøet, men at dette blot kan håndteres med dispensationer – vel at mærke på områder, hvor Danmark er underlagt fælleseuropæiske regler for beskyttelse. Vi betragter denne forvaltningstilgang som meget kritisabel.

Dansk Sejlunion og FLID ønsker, at der straks gennemføres en grundig strategisk miljøvurdering af nævnte problemer.

Giver vores henvendelse anledning til spørgsmål, er I meget velkomne til at kontakte undertegnede.

Med venlig hilsen

Foreningen af Lystbådehavne i Danmark



Jesper Højenvang
Direktør
Tlf. 3052 8738

Dansk Sejlunion



Christian Lerche
Direktør
Tlf. 5155 7494

Høringsvar vedr. SMV-rapport fra COWI: Miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen/Lynetteholm - set i perspektiv fra naturen og vandmiljøet

Østerbro Havnekomité
Kirsten Olrik
kirsten.olrik@k-olrik.dk
Inger Hutterers, formand
ingerhutterers@gmail.com

22. januar 2023

I forbindelse med den nye store SMV-rapport fra COWI om miljøvurdering af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm¹, fokuserer dette høringssvar på konsekvenser for **vandmiljøet, Ålegræs, giftigt slam og slamhvirvler** i området.

Af høringsmaterialet fremgår, at Transportministeriet, under medvirken af Københavns Kommune, har udarbejdet en plan for byudvikling og infrastruktur af *Østhavnen*, et nyt navn for byudviklingsområderne Lynetteholm, Refshaleøen, Quintus og Kløverparken: *"Et område, der rummer mulighed for etablering af boliger til 66.000 nye beboere og 54.000 nye arbejdspladser"*, står der i rapporten. Har København virkelig brug for det?

Den politiske beslutningsproces er sat ud af spil Samtidig fremgår det, *"at den politiske beslutningsproces, der er forbundet med miljøvurdering af planen, afviger fra miljøvurderingslovens generelle regler, fordi planen ikke skal vedtages."* Anlægsloven for Lynetteholm² giver nemlig Transportministeren, Overborgmesteren i København og en snæver kreds i firmaet By & Havn en magtkoncentration, som forhindrer indsigelser af enhver art imod projektet. Projektet kaldes *en nødvendig stormflodssikring*. I stedet er Københavns bystruktur som byen ved vandet ved at blive smadret af salg af byggegrunde til alt for høje priser og alt for tæt bebyggelse. Det, der i stedet er behov for, er byudvikling i hele Københavnsregionen og beskyttelse af vores kyst- og havområder, både af naturen og mod stormflod.

Østlig Ringvej/Havnetunnel til Lynetteholm har først for nylig været i idéfasehøring og miljøvurderingen er ikke igangsat. På side 222 står *"Anlæg af Østlig Ringvej som en sænketunnel (alternativer Ø4 og Ø5) vil medføre en moderat virkning på havbunden i projektets linjeføring i anlægsfasen, idet der graves en rende, som tunnelelementerne sænkes ned i. Herefter 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. Dette kan eventuelt suppleres med områder med udlagte hårbundssubstrater eller egentlige revstrukturer, som vil kunne øge den substratmæssige diversitet til gavn for havmiljøet."*

Genetablering af ødelagt havbund med ålegræs er en vanskelig og meget langsom proces, som mindst varer årtier, og som måske aldrig når samme kvalitet, som før anlægsarbejdet blev sat i gang. Videooptagelser foretaget af Jan Henningsen ud for Amager Strandpark, dér hvor man for 40 år siden indvandt sand til opbygning af Strandparken, viser stadig betydelige skader af havbunden og stærkt svækket forekomst af ålegræs. Den naturlige sedimenttransport langs kysten har i løbet af de 40 år ikke kunnet udbedre skaderne. Der nævnes, at man eventuelt kan supplere med hårbundssubstrater eller revstrukturer. Selvom disse kan have en vis positiv virkning på biodiversiteten, er det ganske få arter af brunalger og grønalger, der kan vokse dér. *Stenrev erstatter ikke tabte ålegræsenge*, der skal have rent sand, køligt vand med iltede forhold og lys at vokse i. Den genplantning, der tales om vil kræve disse forhold. Hvor skal det kunne lykkes? Ålegræs er meget sårbart i forhold til den globale opvarmning og skal derfor beskyttes. Det er vigtigere i forhold til opvækst af fiskeyngel end stenrev med brunalger og grønalger.

Kongedybets dybe rende med køligt, salt bundvand fra Kattegat er lukket mod syd efter Fase 1 af Lynetteholms perimeter er opført. Dette dybe, kølige og iltede saltvand fra Kattegat passerede udenom Drogden-tærsklen og videre ned til Østersøen, kan nu *ikke* løbe igennem Kongedybet og ned syd for Drogden. At denne saltvandstransport fra Kattegat er bremset af Lynetteholms perimeter Fase 1, vil sandsynligvis skabe nye iltsvindsområder både i Østersøen og dér, hvor der før var gode iltforhold til fisk og smådyr i ét af Danmarks frodigste og mest sammenhængende Ålegræsområder med masser af fisk og et rigt dyreliv. Deltares rapporten³, der som uvildig instans har vurderet de undersøgelser, der ligger til grund for at blokere gennemstrømning af Kattegatsaltvand, konkluderer, at blokeringen er sket på et for spinkelt grundlag.

Konsekvenser af iltsvind En følge af den globale opvarmning er, at vandtemperaturen er forhøjet i længere perioder. Det giver et større iltforbrug i både vand og havbund, fordi alle kemiske processer øges med en faktor 10 for hver grad, temperaturen stiger. Når ilten i CO₂ i havbunden er opbrugt ved iltsvind, produceres i stedet Metan (CH₄), der er en betydelig værre drivhusgas end CO₂. Ved høj temperatur strømmer bobler af Metan ud af havbunden og løfter den øverste del af havbunden op i vandet. Det kaldes bundvending. Herved frigives giftig Svovlbrinte (SH₄) til vandfasen og til luften⁴. Det er fremtidsudsigten for de forstyrrede bundområder omkring Lynetteholm.

Konsekvenser for Ålegræs Når vandtemperaturen i ålegræsområderne omkring Amager stiger, fordi det salte, kølige og iltede bundvand ikke længere kan passere igennem Kongedybet, falder iltkoncentrationen i vandet og bliver lavere end tidligere. Det truer Natura 2000 Ålegræsområderne og deres biodiversitet syd for Drogden⁵. Der kan ikke bare plantes nyt et andet sted i området, som politikerne tror. En sænkning i saltpromille fra 12-16 ‰ til 6-7 ‰ påvirker ikke i sig selv de frodige havskove af Ålegræs, der vokser syd for Drogden langs Amager og i Køge Bugt; men manglen på det dybe salte og iltede Kattegatvand *med lavere temperatur end i overfladevandet*, vil betyde *alt* for eksistensen af Ålegræs. Jo højere temperatur, jo mindre ilt kan vand og sediment nemlig indeholde. Det har stor betydning for Ålegræs, hvis iltkoncentrationen i sandet/sedimentet falder, fordi temperaturen stiger^{6 7}. Bunden bliver ustabil og Ålegræsset dør, hvis der udvikles iltsvind⁸. En kombination af høj sommertemperatur og iltforbrugende organisk slam fra overproduktion af mikroskopisk plankton, når der er for meget kvælstof i vandet, er derfor en særlig farlig kombination for Ålegræs⁹, fordi det både stjæler ilten i havbunden og plankton stjæler lyset, som Ålegræs begge er afhængig af. Det har lukning af det dybe, salte og køligere bundvand fra Kattegat nu forværret.

Hvad kan læres af tilfældet med giftig skumdannelse i Margretheholm Havn? Det sand, der blev smidt i Margretheholm Havn, da By & Havn skulle opføre en dæmning til jordkørsel til Lynetteholm, kom fra Køge Bugt og Kriegers Flak. Bunden i hele det område består af kalk. Det sand, der hentes dér, kan ikke undgå at være blandet med kalk. Formlen for kalk er CaCO₃. Da det kalkholdige sand blev smidt i havnen, har der sandsynligvis været iltfrit i bunden af Margretheholm Havn, hvor der ligger giftigt slam fra havnens tid som industrihavn og det giftige slamdepot lige udenfor havnen. Da det kalkholdige sand ramte bunden, blev ilten stjålet fra kalken og kalken nedbrudt fra CaCO₃ til CaO + CO₂, der steg til vejs og trak det giftige slam med tungmetaller med op fra bunden. Det vil sandsynligvis ske igen, når By & Havn hælder kalkholdigt sand i Fase 1 efter at have fyldt giftigt slam i det.

Slamhvirvler transporteres med strømmen Uanset om slam, rent eller forurennet, suges op fra havbunden, når skal graves i Fase 2 og lægges i Fase 1 eller det er andet slam, der graves op eller flyttes, er det vist, at arbejdet med det skaber slamhvirvler i overfladevandet, der transporteres med den dominerende nordgående strøm. Denne strøm drejer om hjørnet ved nordøstkysten af den store Nordhavnsudbygning, Nordhavnsstubben. Derfra suges det ind i den kunstige bugt, der er dannet mellem Nordhavnsstubben og Skovshoved-Charlottenlund-Hellerup-Svanemøllen. Slammet, der kan være giftigt af tungmetaller og PAH-

stoffer, rammer bunden tæt ved kysten langs de meget besøgte strande. Det vil køre frem og tilbage i hvirvler langs kysten, alt efter vindretning. Det er allerede et problem, især ved vindretninger fra øst.¹⁰

Hvilke kemikalier spredes med slamhvirvlerne? Tungmetallerne Bly, Kviksølv, Cadmium, Arsen, Kobber samt PAH'er (kræftfremkaldende kulbrinter) findes i slam fra området¹¹.

Den nordlige dokport i Kronløbet er en forudsætning for By & Havns stormflodsprojekt Lynetteholm. Den er hverken omtalt i Lynetteholmprojektet eller i SMV'en for Østhavnen. I området, hvor dokporten skal etableres, ligger der mange meter dybt slam fra B&W. Ved den sidste Øresundskonference fortalte en kemiker fra Aarhus Universitet, at det slam, der er flyttet derfra og lagt i giftdepot udenfor Refshaleøen, er de øverste 4 m mindst giftige slam. Det *meget* giftige slam ligger dybere og skal graves op, inden anlæg af dokporten kan foretages. I hht. til DHI (pers.med.), var det kun de øverste 4 m, der var gift. Så al gift derfra er fjernet. Hvem skal man tro? Hvis Oslobåden skal kunne passere, skal der i hvert fald graves meget dybt, så det ekstremt giftige slam skulle gerne være fjernet inden.

Sejlads med mindre både i Kronløbet efter anlæg af Lynetteholm Strømmen i det forsnævrede Kronløb efter Lynetteholm er anlagt, forventes at blive meget stærk. Den vil derfor blive svær at besejle med mindre både, især når store skibe som Oslobåden samtidig skal passere.

Der er andre muligheder for stormflodssikring af København Kommunen har allerede en plan¹², der er langt billigere end Lynetteholmprojektet. Det griber hverken fatalt ind i det giftige slam i havnen, i landskabet eller generer havnebadningen. Landskabsarkitekt Veronica Civa's afgangprojekt fra arkitektskolen er også en mulighed¹³. Det går ud på at suge ler op af Svanegrunden til anlæg af banker sammesteds.

Konklusion Det er svært at forholde sig til de kumulative påvirkninger på vandmiljøet af en plan, der kun har overordnet karakter og hverken er - eller skal - besluttet politisk. Infrastrukturen er kun i idé-fasen. Der er ikke foretaget nogen VVM-undersøgelser af den. Der peges på usikkerheder som af-fredning og påvirkning på flere bevaringsværdige bygninger. Der kan ikke tages stilling til en samlet påvirkning på miljøet, når der først i 2024 kommer et forslag til stormflodssikring af København fra den arbejdsgruppe, der er nedsat. Der står ligefrem i indledningen af høringsmaterialet: "Først når der gennemføres konkrete miljøkonsekvensvurderinger af de enkeltstående projekter, som er indeholdt i planen, vil der foreligge tilstrækkelige detaljer, der muliggør en endelig vurdering af sandsynlige væsentlige miljøpåvirkninger." Samtidig står der, at planen afviger fra miljøvurderingslovens generelle regler, fordi den **ikke** skal vedtages."

Referencer

¹ Plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm
<https://prodstoragehoeringspo.blob.core.windows.net/05825bbd-5cfd-427f-a838-21850917d8d4/Milj%C3%B8vurderingb.pdf>

² Lovforslag om anlæg af Lynetteholm
<https://www.ft.dk/samling/20201/almdel/TRU/bilag/122/index.htm>

³ Deltares rapport 2022
Independent review of the Hydrodynamic Studies on the impact of Lynetteholm on exchange of water and salt through Øresund. Deltares 2022. Delkonklusion: "In case the above estimates of the blocking effect and confidence range are considered not fully acceptable and/or negligible, further substantiation might be needed. For this the

following suggestions can be made. Since the approach to estimate the impact of Lynetteholm on the exchange of water and salt assumed that Lynetteholm does not influence the boundary conditions of the Øresund model, it would be useful to learn to which degree this estimate is conservative or not, either from previous studies or literature, or from a sensitivity study with a numerical model of the Baltic Sea and the Danish Straits. It could be useful to improve the reporting of model set-up, calibration and verification. This could help to provide more confidence in the quality of the models. Particularly, the verification of the transports in the Øresund model should be considered. Such a verification for 2018 or for another year could enhance the confidence in the model performance, e.g., by showing that calibration on water levels". 11207757-002-HYE-0001, 18 March 2022.

⁴ Iltsvind

<https://ecos.au.dk/forskningraadgivning/temasider/iltsvind/information-om-iltsvind/>

⁵ Konsultation i henhold til artikel 10 i SEA-protokollen og ESPOO-konventionens artikel 4 og 5 om miljøvurdering af Lynetteholm tillæg til miljøkonsekvensrapport – uddybning af sejlbredde og klappning af havbundsmateriale.

<https://www.naturvardsverket.se/globalassets/media/dokument/esbokkonventionen/danmark-ny-o-lynetteholm/konsultation-lynetteholm-tillagg.pdf>

⁶ Fra internettet

Hvilken betydning har temperaturen for indholdet af ilt i vand?

Ved fysisk ligevægt er vandets iltindhold næsten udelukkende bestemt af **temperaturen**, idet der ved et lufttryk på 1 atmosfære opløses 14,63 mg **ilt** pr. liter **vand** ved 0 grader og 9,08 mg **ilt** pr. liter **vand** ved 20 grader. Jo varmere **vand**, desto mindre **ilt** er der altså opløst ved ligevægt med luften

⁷ Ærtebjerg, G., Carstensen, J. & P. Bondo Christensen 2007. Varmere klima giver mere iltsvind.

https://aktuelnaturvidenskab.dk/fileadmin/Aktuel_Naturvidenskab/tema/an3iltsvind3.pdf

⁸ Ålegræs

<https://www.google.com/search?q=ved+hvilken+saltkoncentration+trives+%C3%A5legr%C3%A6s+bedst%3F&oq=ved+hvilken+saltkoncentration+trives+%C3%A5legr%C3%A6s+bedst%3F&aqs=chrome..69i57j33i160l3.13289j0j15&sourceid=chrome&ie=UTF-8#:~:text=Analyse%20af%20%C3%A5legr%C3%A6sv%C3%A6rkt%C3%B8jets,landbrug%20%E2%80%BA%20nyaalegraesvaerktoj%2DIf>

⁹ Når Ålegræs erstattes af et lig-lagen

<https://projekter.au.dk/havet/forloeb/forloebsoversigt/naar-havet-har-aandenoed/konsekvenserne-af-iltsvind/liglagen>

¹⁰ Lynetteholmen, Kysthydrauliske optimeringsmuligheder

<https://acrobat.adobe.com/link/review?uri=urn%3Aaaid%3Ascds%3AUS%3Ad370752d-d11e-3d4f-9e93-cce8577f1a18&fbclid=IwAR0GnmP1QjQHG8RzVHjQl-Ks8opyDtKnFwxg6G05UEFqwSjSR3x-yzMCpcs#pageNum=1>

¹¹ Kortlægning af miljøforureninger i fisk fra Københavns Havn, Kattøge, Øresund og Bælthavet Projektnummer: 3664, 4414 og 5260 Kontrolresultater 2020-21

<https://foedevarestyrelsen.dk/SiteCollectionDocuments/Kemi%20og%20foedevarekvalitet/Kontrolresultater/2021/SI%20utrapport%20Kortlaegning%20af%20miljoforureninger%20i%20fisk%2020%2021.pdf?fbclid=IwAR0Hqh93zVm6tQMHX8FFROzbnYdCohT%20eJoOcxRkOI9sLxAdWeHda-Kblngw&fs=e&s=cl>



¹² Ny stormflodsplan skal sikre Københavns Kommune 2017

<https://www.klimatilpasning.dk/aktuelt/nyheder/2017/september/koebenhavns-stormflodsplan/>

¹³ Veronica Civa 2022 prioriterer natur frem for boliger, og det er både natur i vandet og på land.

<https://boligpodcasten.dk/svanegrunden-naturbaseret-stormflodssikring/>