



Dato: 25. januar 2021

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Indsigelse til Miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholm.

SAMMENFATNING

Danmarks Naturfredningsforening skal hermed gøre indsigelse i forhold til følgende punkter:

- Den foreliggende miljøvurdering omfatter kun en del af det samlede Lynetteholm projekt. Det er efter DNs opfattelse ikke i overensstemmelse med EU's miljøvurderingsdirektiv.

- DN forudsætter derfor, at den foreliggende vurdering suppleres med de øvrige projekt elementer og i den detaljeringsgrad de nu foreligger sådan, at det bliver muligt få et billede af den samlede sandsynlige miljøpåvirkning af projektet

- Der gøres ikke tilstrækkeligt rede for mulige alternativer med hensyn til klimasikring, byudvikling og muligheder og behov for deponering af overskudsjord.

- DN forudsætter, at det foreliggende materiale suppleres, så de reelle alternative muligheder belyses og den optimale løsning kan vælges.

- Konklusioner vedrørende projektets indvirkning på vandgennemstrømning og salttransport gennem Øresund bygger på et ikke tilstrækkeligt grundlag

- DN forudsætter, at der sikres en nul-løsning i forhold til vandgennemstrømning og salttransport og at de foretagne modelberegninger vurderes af en uvildig ekspert.

- DN forudsætter videre at der foretages en optimering af Lynetteholms størrelse, udformning og placering, så havmiljø og klimasikring vægtes på lige fod med andre hensyn.

- Vurderingen af den samlede negative indvirkning på Øresunds system af lavvandede ålegræspotentielle områder er mangelfuld.

DN forudsætter, at miljøvurderinger suppleres på dette punkt og i denne vurdering inddrager samtlige større igangværende og planlagte projekter i Øresund.

DN forudsætter videre, at der gøres en større teknisk indsats for at mindske spredningen af sedimenter og forurenende stoffer fra anlægsprojektet.

- Vurdering med hensyn til bilag IV arter er mangelfuld og opfylder ikke lovgivnings krav.

DN forudsætter, at miljøvurderingen suppleres på dette punkt.

- Væsentlighedsvurderingen i forhold til Natura 2000 området ved Saltholm er ikke tilstrækkelig i forhold til projektets mulige negative påvirkning.

DN forudsætter, at miljøvurderingen suppleres i forhold til den mulige indvirkning på de lavvandede områder ved Saltholm og foreslår, at der udarbejdes et overvågningsprogram som blandt andet omfatter de ålegræsgrøende områders tilstand i den centrale del af Øresund.

- Vurderingen af klimabelastningen og sammenligningen med den globale klimabelastning er ikke relevant og er misvisende.

DN forudsætter, at der foretages en vurdering af det samlede projekts klimabelastning, ikke kun, jorddepotet, og at denne belastning relateres til Københavns klimamål.

Ud over disse indsigelser foreslår DN:

- at der foretages en revidering af den østlige perimeterudstrækning sådan, at den får en mere realistisk udformning i forhold til strøm og herskende bølgeretninger,
- at det eksisterende informationsmateriale indtil videre forsynes med et forbehold, som gør opmærksom på at illustrationerne ikke viser den endelige udformning,
- at det forurenede vand fra jorddepotet renses inden det ledes ud i Øresund,
- at man ser nærmere på hollandske erfaringer med støjsvage neddrainingsystemer,
- at den foreliggende miljøvurdering suppleres med illustrationer af hvordan bebyggelse af Lynetteholm påvirker den visuelle oplevelse,
- at denne supplerende analyse i det mindste omfatter de samme fotostandpunkter, som den nuværende miljøvurdering
- at der gennemføres et nyt sæt trafik- og støjberegninger, som medtager den trafikvækst der sker under hele anlægsperioden.

UDDYBNING AF DNS INDSIGELSE OG FORSLAG

Opdeling af miljøvurderingen

I regeringens udspil Danmarks hovedstad - Initiativer til styrkelse af hovedstadsområdet fra 2019 fremgår det, at Lynetteholmen er et projekt der har til formål at udvikle en ny bydel med flere boliger, udvide metroen med højbanestationer, stormflodssikre København mod nord, øge byens rekreative arealer og indgå i en østlig Ringvej øst om København. Lynetteholm skal desuden ses i tæt sammenhæng med den ønskede byudvikling på Nordøstamager. Projektet er dermed kendt og defineret, og jordopfyld og kystsikring udgør kun projektets begyndelse.

Danmark har tidligere modtaget en åbningsskrivelse fra kommissionen (SG-Grefte (2005)D/201308) i sag 2003/4433 modtaget d. 22. marts 2005), hvor det blev slået fast, at der ikke i forhold EUs miljøvurderingsdirektiv gives mulighed for at udskyde vurderingen af en del af miljøvirkningerne til senere tilladelser, og at alle sandsynlige miljøvirkninger af et givet projekt skal vurderes, inden der gives tilladelse hertil. Danmark har i svaret til kommissionen erklærer sig enig i Kommissionens generelle fortolkning af direktivet.

I den foreliggende miljøvurdering indgår alene jordopfyld og delvist kystsikring, mens miljøvurdering af de øvrige dele af projektet udskydes til senere. Denne opdeling af et samlet pro-

jekt er i modstrid med EU's miljøvurderingsdirektiv og med de tilkendegivelser den danske stat tidligere har udmeldt til EU-kommissionen.

På informationsmøder, som har været afholdt om den foreliggende miljøvurdering, har repræsentanter for By og Havn argumenteret med at de øvrige dele af projektet endnu ikke er politisk vedtaget og dermed ikke er omfattet af miljøvurderingspligten. Endvidere nævnes i miljøvurderingen på side 102, at de øvrige delprojekter endnu ikke er konkrete nok.

DN er uenig med denne fortolkning i og med, at der er indgået en principaftale mellem regeringen og Københavns Kommune om etablering af Lynetteholm som et byudviklingsprojekt.

De øvrige delprojekter skal i følge miljøvurderingsdirektivet medtages i den detaljeringsgrad de forefindes på nuværende tidspunkt. I efteråret 2020 blev offentliggjort et omfattende materiale vedrørende forundersøgelser for en østlig ringvej og til nye metrolinjer med tilhørende trafikprognoser mv. Dette materiale havde været muligt at inddrage i den gennemførte miljøvurdering. Det havde ligeledes været muligt at vurdere miljøpåvirkningen af en by det pågældende sted med 35.000 indbyggere og 35.000 arbejdspladser på selve Lynetteholm og 15.000 boliger og 15.000 arbejdspladser på Refshaleøen, som i nu det foreliggende forslag bygges sammen med Lynetteholm.

En miljøvurdering som omfatter et stort og kompliceret projekt hvor de enkelte delelementer har forskellig detaljeringsgrad og befinder sig forskellige steder i en beslutningsproces kan så suppleres efterhånden, som de enkelte elementer besluttes i endelig form.

Den foreliggende miljøvurdering fremlægger ikke et samlet billede af de sandsynlige miljømæssige konsekvenser. Folketinget skal i dette forår tage beslutning til anlægsloven på et ufuldstændigt og delvist misvisende grundlag. Dette er problematisk.

Ud over ikke at overholde EU lovgivningen og ud over at Folketinget skal træffe beslutning på et ufuldstændigt grundlag, fraskriver man endvidere muligheden for en åben og demokratisk debat om det samlede projekt Lynetteholm. Jorddepotet tjener med dets størrelse og placering i sig selv ikke noget formål uden, at de øvrige elementer, byudvikling, trafikanlæg, sluseporte med videre etableres.

DN forudsætter, at inden der træffes beslutning om projektet, at den forelagte miljøvurdering suppleres med alle dele af det samlede projekt og dermed bringes i overensstemmelse med EU's miljøvurderingsdirektiv.

Alternativer

Referencescenarie/ 0-alternativ

I referencescenariet etableres Lynetteholm ikke. Det betyder i henhold til miljøvurderingen, at

- Klimasikring af København mod nord skal foretages på anden vis
- Byudvikling skal ske andre steder i København
- Der skal findes andre måder at disponere overskudsjorden fra Storkøbenhavn på og at
- Lynetteholm ikke kan bidrage til udbygning af infrastruktur

Klimasikring

I miljøvurderingen nævnes, at hvis Lynetteholm ikke etableres skal København klimasikres fra nord på anden måde.

Den type klimasikring, som Lynetteholmen kan være en del af, er at etablere en stormflodsbarriere ved den nordlige indsejling til Københavns Havn, sammen med en barriereport på tværs af munden til havnen. Men denne stormflodsbarriere er slet ikke vurderet i den foreliggende miljøvurdering.

Der nævnes heller ikke, at en sådan stormflodsbarriere udmærket kan etableres uden at anlægge Lynetteholmen. For eksempel ved at anlægge et dige langs bølgebryderen på begge sider af Tre Kroner Fortet eller en smal tange, fra Lynetten, tværs over Lynetteløbet, til hovedindsejlingen, kombineret med en barriereport tværs over munden til havnen.

En sådan løsning vil koste en brøkdel af Lynetteholm-løsningen og samtidigt været et langt mere skånsomt indgreb i det marine miljø.

Byudvikling andre steder i København

I miljøvurderingen refereres der til befolkningsudviklingen i Københavns kommune de sidste ti år. Hvis den udvikling fortsætter med samme styrke, skal der i 2031 være plads til 725.000 indbyggere indenfor kommunegrænsen.

Der gøres i miljøvurderingen ingen overvejelser, om den forventede befolkningsudvikling er realistisk eller om udviklingen kunne finde sted andre steder i Storkøbenhavn eller i den øvrige del af Hovedstadsregionen.

Københavns kommune har siden 2017 oplevet en negativ nettotilflytning. Det vil sige der flytter flere fra end til kommunen. Befolkningsudviklingen er dermed først og fremmest drevet af de mange der fødes i København. Lægges så dertil, at København historisk set i vækstperioder ofte har oplevet en forstærket fraflytning, synes den prognose som bruges som grundlag for beslutning om Lynetteholm at være mangelfuld og direkte misvisende.

Ses der på byggemulighederne udenfor Københavns kommune findes der gode muligheder for byudvikling og byomdannelse langs den letbane langs Ring 3, som det er besluttet et anlægge. Herudover findes der meget store byudviklingsmuligheder i den øvrige Hovedstadsregion.

Der findes med andre ord alternativer byudviklingsmæssigt lige uden for kommunegrænsen og i den øvrige del af regionen hvis Lynetteholm ikke etableres.

Overskudsjord skal anvendes til andre miljøgodkendte anlæg

I miljøvurderingen nævnes at de største anlæg til modtagelse af jord på Sjælland er tæt på at være opfyldt. Der er ifølge miljøvurderingen ikke kendskab til andre større miljøgodkendte projekter på Sjælland, som vil kunne modtage jorden fra Københavnsområdet.

I denne vurdering gøres der ingen overvejelser over konsekvenserne af, at de kendte ressourcer af grus og sand i Hovedstadsregionen er yderst begrænsende og kun rækker få årtier ud i fremtiden. Derfor er det et både nationalt og regionalt mål, at overskudsjord i fremtiden i videst muligt omfang skal genbruges som erstatning for grus og sand. Herunder til det stigende behov for at klimasikre mod højere vandstand for eksempel med nye og forhøjede diger både i og uden for Hovedstadsregionen.

Et andet spørgsmål er behovet for overskudsjord til de ni øer, som Hvidovre Kommune har planer om at etablere ud for Avedøres Holme. Disse øer skal opbygges af overskudsjord fra det samme opland som skal betjenes af Lynetteholm depotet. Vil der være tilstrækkelige mængder overskudsjord til rådighed til begge projekter, samtidigt med at overskudsjord i fremtiden i større omfang skal anvendes som erstatning for grus og sand?

Endeligt er Lynetteholm-jorddepotet afhængigt af at anlægs- og byggeaktiviteten i København forsætter på samme niveau som de seneste 10 – 20 år. Bygge- og anlægsvirksomheden afhænger af den økonomiske- og regionale udvikling. Er det realistisk, at den vækst som København har oplevet de sidste 20 år, forsætter de næste 30 år? Og hvor skal byggeaktiviteten i givet fald foregå, nu hvor de fleste større gamle industri- og havneområder er omdannet til ny by?

Miljøvurderingen burde derfor som en del af 0-alternativet have overvejet konsekvenserne for det forventede større genbrug af overskudsjord fra bygge- og anlægsprojekter, konsekvenser-

ne af, at der samtidigt er planer om at anlægge en række holme i Hvidovre kommune, og endeligt konsekvenserne af, at mængden af overskudsjord til rådighed for Lynetteholm afhænger af bygge- og anlægsaktiviteterne i Hovedstadsregionen.

Lynetteholm kan ikke bidrage til udbygning af infrastruktur

Ifølge miljøvurderingen vil indtægterne fra byudviklingen af Lynetteholm kunne bidrage til at finansiere Østlig Ringvej og metrobetjening af halvøen. Men der gøres ikke opmærksom på at denne mulige finansiering afhænger af, at der fortsat vil være tilstrækkeligt overskudsjord til at etablere en ø på 3 kvadratkilometer samtidigt med, at det forudsættes at stort set hele byvæksten i Hovedstadsregionen de næste 30 år skal finde sted i Københavns kommune. Hvilket er højst usikkert for ikke at sige en meget urealistisk forudsætning for en så stor samfundsmæssig investering og et så miljømæssigt omfattende indgreb.

Gennemførte projektilpasninger/Alternativ udformning af Lynetteholm

Under projekteringen og miljøvurderingen af Lynetteholm er der sket flere projektilpasninger. Blandt andet er arealet øget betydeligt fra 1,9 til 2,8 kvadratkilometer og øen er trukket længere væk fra Trekroner og kommer derved til at blokere Kongedybet for gennemstrømning af vand.

Der savnes i miljøvurderingen en redegørelse for, hvorfor Lynetteholmen har fået den udformning, som ligger til grund for den endelige udformning. Det fremgår af tidligere oplysninger på By & Havns hjemmeside og oplysninger givet på borgermøder, at den overordnede udformning af Lynetteholmens er skabt ved et indre og ydre cirkelslag, som udgør områdets begrænsninger imod vest og imod øst, samt en stort set retlinet afgrænsning mod nord.

En sådan udformning af et projektområde tager ikke tilstrækkeligt hensyn til miljøforholdene i området. Der er med andre ord ikke fortaget en miljøoptimering i udformningen af Lynetteholm, hvilket betyder at øen totalt blokerer for Kongedybet, med betydelig påvirkning af miljøet som følge.

Ligeledes savner man i miljøvurderingen en redegørelse for, hvorfor man lige er havnet på den størrelse af projektet som er lagt til grund for miljøundersøgelsen. Ved udvikling af et sådant projekt bør samfundsmæssige, miljømæssige og økonomiske hensyn analyseres med henblik på at opnå en optimal udformning og størrelse af projektet.

Frem for at søge at etablere et byudviklingsareal billigt muligt med mindst mulige miljømæssige konsekvenser er resultatet det omvendte. I og med at opfyldningsarealet udstrækkes til dybt vand kræves der deponering af mest mulig overskudsjord. Dette er uheldigt da opfyldning på dybt vand har de største miljømæssige virkninger på gennemstrømningen i Øresund, således strækker opfyldning sig så langt imod øst at den ene hovedsejlrunde, og strømrunde, Kongedybet, totalt blokeres af opfyldningen. Dette er ikke diskuteret i tilstrækkeligt omfang i miljøvurderingen. Miljøvurderingen bør herudover tydeligt grafisk vise omridset af Lynetteholmen på et søkort, således at det tydeligt fremgår hvor omfattende og indgribende den foreslåede udformning er.

Udformningen af Lynetteholmen medfører, at både sejlads i Kongedybet og gennemstrømningen i Kongedybet, bliver blokeret, hvilket fører til flere alvorlige forhold:

Der opstår områder med stærkt øgede strømhastigheder ud for den østlige perimenter

Kongedybet er normalt den foretrukne sejladsrute for lystbåde. Denne blokeres nu totalt og lystbådene er forvist til en lavere sejladsrute på kanten af Middelgrunden, netop der hvor der opstår øgede strømhastigheder, eller til Hollænderdybet, som hovedsagelig benyttes af erhvervs- trafikken.

Den foreliggende miljøvurdering kan dermed siges af være både mangelfuld og misvisende med hensyn til vurdering af rimelige og realistiske alternativer i forhold til øens udformning og

placering. Sat på spidsen, har man valgt det mest uegnede projekt i forhold til de mål man angiveligt ønsker at forfølge.

DN forudsætter, at den foreliggende miljøvurdering suppleres med hensyn til alternativer i forhold til de ovennævnte punkter, sådan at der bliver mulighed for at vælge den mest egnede løsning på de problemer og behov man ønsker at opfylde.

Havmiljø

Hydrografi

Gennemstrømningen af relativt salt havvand fra Kattegat/Nordsøen til Østersøen forgår langs bunden af Øresund via en række dybe render. Etablering af Lynetteholm vil blokere en af disse render, Kongeløbet. Det betyder at salt bundvand presses op til overfladen allerede ved København Havn frem for længere mod syd i Østersøen.

Blokeringen af Kongedybet medfører en overordnet reduktion i gennemstrømningen i Øresund på 0,25%. Herudover resulterer blokeringen i, at salttransporten gennem Øresund reduceres med 0,21 – 0,23%. De to forhold tilsammen kan få en fatal indflydelse på den meget følsomme saltbalance i Østersøen.

Sammenlignes med etableringen af Øresundsforbindelsen var det et internationalt krav, at anlægget ikke måtte reducere gennemstrømningen, den såkaldte nulløsning. Der blev i forbindelse med udformningen af Øresundsforbindelsen foretaget kompensationsafgravninger på ca. 6 mio. m³ havbund, til en pris af ca. 2 mia. kroner, for at overholde kravet om nulløsningen.

Derfor er planerne om anlægning af Lynetteholmen tværs over Kongedybet en hån imod bestræbelserne på at gøre Øresund til marin nationalpark med den højeste beskyttelse som UNESCO biosfæreområde. Man har end ikke forsøgt at beregne alternative udformningers blokering med henblik på at opnå en minimal og acceptabel gennemstrømningsreduktion.

Det er anført at beregningsusikkerheden på de numeriske modeller, der er benyttet til beregningerne, er af størrelsesordenen $\pm 0,25\%$, og at den beregnede reduktion i gennemstrømningen derfor er indenfor usikkerheden. Dette er ikke en rimelig måde at argumentere på, selv med usikkerheden bør man tilstræbe en udformning, som beregningsmæssigt giver en nulløsning, som så er bestemt med en usikkerhed på $\pm 0,25\%$. Projektets reduktion betyder nemlig en retningsbestemt forringelse af gennemstrømningen, så det at størrelsesordenen ligger indenfor usikkerheden ændrer ikke ved at der er tale om en de facto forringelse. Ved anlæg af Øresundsforbindelsen blev der foretaget kompensationsafgravninger som sikrede at man opnåede en reduktion i gennemstrømningen i Øresund på 0,0%.

Klimaforandringernes forventede virkning på Østersøen er bl.a. at der forventes et større iltforbrug i Østersøens bundvand. Netop denne bundvandmasses iltindhold er helt afhængig af tilførslen af iltigt bundvand gennem Øresund. En forringelse af den dybe indstrømning gennem Øresund gør derfor klimaeffekten større.

Miljøvurderingen nævner, at havspejlsstigningerne, som er forudset som en konsekvens af klimaændringerne, efter ca. 10 år vil reducere den beregnede gennemstrømningsreduktion til nul. For saltreduktionen nævnes i baggrundsrapporten side 10, at der skal 25 års havspejlsstigning til for at udligne den formindskede salttransport. Men gennemstrømning og saltbalance vil stadig være henholdsvis 0,25% og 0,21% mindre end hvis Lynetteholmen ikke var anlagt. Denne sammenligning er således misvisende.

Og der kan spørges, hvad vil der ske med Østersøen indtil vandgennemstrømning og saltbalance er helt eller delvist udlignet efter henholdsvis 10 og 25 år?

Lynetteholms mulige påvirkning af havmiljøet i Østersøen er et internationalt anliggende og det er et problem, at de konsulenter og eksperter der har foretaget beregningerne i forhold vandgennemstrømning og salttransport er købt og betalt af byherre og dermed ikke kan betragtes uvildige og uafhængige. Danmark bør derfor som Østersøland vise sit ansvar og lade en uafhængig for eksempel svensk myndighed eller ekspert foretage de nødvendige kontrolberegninger.

På den baggrund må det konkluderes, at miljøvurderingen er mangelfuld i forhold til de sandsynlige konsekvenser for Østersøen og skal suppleres af en uvildig vurdering inden der går videre i beslutningsprocessen.

DN skal videre opfordre til, at Lynetteholms ydre perimenter, størrelse og placering tilpasses så reduktionen af vandgennemstrømningen i Øresund bliver nul, og at der gennemføres en række nye modelberegninger som dokumenterer dette.

Kystmorfologi, etablering af ny natur og rekreative arealer

I miljøvurderingens kapitel 11 konkluderes at den sandsynlige påvirkning af eksisterende sandstrande nord og syd for Lynetteholm er ubetydelig. Der foretages imidlertid ingen vurdering af den nye kystlinjes stabilitet og dermed realismen i det nye naturprægede kyst, som projektet angiveligt vil tilføre København.

Den østlige perimenter af Lynetteholm er udformet som en uregelmæssigt forløbende kystlinje, jævnfør Figur 3-7, som definerer et kystlandskab omkring den overordnede cirkelform. Kysten består her af sektioner af sand- og ralsstrande, stabiliseret af kystfremspring og bugter.

Et hovedkrav til den nye kunstige strand bør være, at den skal være stabil og har en god strandkvalitet. DN tvivler på, at dette er tilfældet.

Erfaringer fra tidligere anlæg af kunstige strande viser, at en strand bliver stabil, når den er orienteret imod retningen af de fremherskende bølger, og en strand får en god kvalitet når den eksponeres for bølger. For at undgå uønskede ansamlinger af tang kræves en jævn overgang mellem strandsektioner og støttekonstruktioner. Ifølge de udførte simuleringer af bølgeforsørene i området fremgår det, at de fremherskende bølgeretninger langs øst perimenteren er fra N, Ø og ØNØ. Strandsektioner langs denne perimenter skal således orienteres enten imod N eller imod en retning mellem ØNØ og Ø for at være stabile.

De to nordligste sandstrandsektioner er placeret i henhold til disse retninger, og skønnes således at være stabile. Den nordligste strandsektion afsluttes dog med en bugt imod nord. Det vurderes at denne bugt vil sande til, og dermed trække sand ud fra den tilstødende sandstrand, og desuden vil bugten sandsynligvis komme til at lide af tangansamlinger. Den nordligste sektion med stenstrand har et uregelmæssigt forløb, hvilket er unaturligt og ustabil. Desuden afsluttes denne stenstrandsektion med en dyb bugt (vandret udstrækning). Denne bugt vil destabilisere strandsektionen og den vil virke som en tangfælde. Dette bør der rettes op på, hvis man virkelig ønsker en naturpræget kyst. Den sydligste del af den østlige perimenter er vist som en fremskudt stenstrand, på østsiden af et kystfremspring. Denne strand vil heller ikke være stabil.

Med henblik på at opnå en velfungerende østlig naturpræget perimenterstrækning bør det foreslåede forløb af sand- og stenstrandsektioner, kystfremspring og bugter således revideres. Hvis en sådan revision af kystlinjen ikke foretages vil det blive nødvendigt med en kontinuerlig sandfodring, hvilket med de store havdybder vil være en meget ressourcekrævende og meget lidt naturvenligt.

Illustrationerne af det foreslåede projekt, som har været publiceret i dagspressen og fremlagt på By og Havns informationsmøder må på den baggrund siges at være misvisende.

Det bør overvejes om der i tilknytning til den østlige perimeter kan etableres en række stenrev som en delvis kompensation for de 3 kvadratkilometer havbund der ødelægges af projektet.

DN skal hermed opfordre til, at der foretages en revidering af den østlige perimeter-udstrækning sådan, at den får en mere realistisk udformning. Det eksisterende informationsmateriale bør indtil videre forsynes med et forbehold, som gør opmærksom på at illustrationerne ikke viser den endelige udformning, men blot illustrere den tilstræbte karakter af naturkyst.

Vandkvalitet

På side 18 i miljøkonsekvensvurderingen fastslås, at der under opfyldning af Lynetteholm med jord vil ske udledning af vand fra opfyldningsområdet med forurenende stoffer, næringsstoffer og mikroorganismer, herunder bakterier, med effekt på badevandskvaliteten og det marine miljø. Påvirkningen af badevandskvaliteten fra frigivelse af forurenende stoffer og næringsalte vurderes at være lille eller ubetydelig. Mens effekten for havmiljøet som helhed ikke vurderes.

Vand som udledes og udsiver fra Lynetteholm forventes at have en sammensætning og forureningsgrad som vand, der udledes fra KMC Nordhavn. Den nødvendige opblandingszone til overholdelse af kvalitetskriterierne er generelt 10 m, dog op til 24 m for nogle stoffer. Ved diffus udsivning fortyndes i en grad, så koncentrationerne 50 m fra udsivningspunktet er lavere end fortyndingen ved punktudledningen. Påvirkning af vandkvalitet med forurenende stoffer fra udledning og udsivning fra Lynetteholm er vurderet at være lille. Der gøres dog ingen overvejelser om langtidseffekter i forhold til at der er risiko for ophobning (bioakkumulation) af miljøfarlige stoffer i det biologisk aktive bundlag i de nærmeste havområder.

Af side 283 fremgår, at man ikke påtænker nogen afværgeforanstaltninger i forhold til det overskudsvand der skal ledes ud af depotet idet "det vil medføre endog store etablering- og driftsomkostninger at opnå en rensning...".

DN finder det ikke ansvarligt at lede forurenende vand ud i Øresund. Selvom det for de fleste stoffer hurtigt fortyndes ned under grænseværdierne, vil det alligevel betyde en uacceptabel belastning af havmiljøet og en sundhedsrisiko for badende og andre brugere af Københavns Havn og kyster.

DN skal derfor opfordre til at overskudsvandet fra jorddepotet renses inden det ledes ud i Øresund.

Bundvegetation og bundfauna

Ud over at der forsvinder knap 3 kvadratkilometer havbund med en rig bundvegetation og fauna vil de planlagte anlægsaktiviteter resultere i spredning og frigørelse af sedimenter.

Selve tabet af havbund vurderes på side 386 i miljøvurderingen at være af moderat betydning.

Opgravningen af havbunden under Lynetteholm vil ud over sedimentspredning føre til frigivelse af forurenende stoffer, herunder metaller, og organiske forurenende stoffer. Mange af disse stoffer har ifølge miljøvurderingen side 390 et stort potentiale for at være bioakkumulerbare og/eller kan være akut giftige ved forhøjede værdier.

I området hvor Lynetteholm planlægges anlagt og i de nærmeste dele af Øresund findes der store partier med ålegræs. Ålegræs er hjemsted for en række arter af fisk, snegle, muslinger og krebsdyr, ligesom det er opvækstområde for fiskeyngel. Ålegræs spiller desuden en væsentlig rolle for klimaet fordi det kan absorbere store mængder CO₂, langt større end et tilsvarende areal på land med skov.

I forhold til det påtænkte anlægsarbejde er Ålegræs følsomt overfor at blive begravet af sediment, og der er, ifølge miljøvurderingen side 389, registreret høj dødelighed (50-90%) ved begravelse under 2-4 cm sediment. Ålegræs kan desuden blive påvirket ved at sediment aflejres på blade, hvilket dels mindsker fotosyntesen, men også forhindrer optag af ilt, CO₂ og svovlbrinte fra vandet.

Ålegræs vurderes derfor at have høj sårbarhed overfor sedimentaflejring. Bundlevende organismer vil blive overdækket af sedimenter og i værste fald blive dræbt. Tilsvarende kan mulighederne for at af zooplankton organismer (f.eks. muslingelarver) kan fæste på havbunden blive forhindret.

På baggrund af modelberegninger vurderes det, at aflejring af sediment først og fremmest foregår lokalt omkring Lynetteholm. Aflejringstykkelsen øst for Trekroner på 25-30 mm vurderes lokalt at have høj intensitet og medføre en væsentlig påvirkning, da det vurderes at ville forårsage øget dødelighed på ålegræsplanterne.

Ved Middelgrund og i øvrige (lokale) områder med ålegræs, vurderes aflejringstykkelserne ikke at være høje nok til at forårsage øget dødelighed, da aflejringen skønnes at være under 10 mm. Der tages dog ikke højde for en eventuel tilbagegang i biomassen og den deraf følgende formindskede evne til at optage CO₂ fra vandet.

På den baggrund vurderes på side 390 at påvirkningen er væsentlig lokalt, men den overordnede betydning vurderes at være lille, da arealet, der påvirkes, hvor der forekommer ålegræs er lille i forhold til den samlede udbredelse af ålegræs i hovedopland Øresund. I denne betragtning indgår ikke, at forekomsten af lavvandede ålegræsbeholdninger i Øresund generelt er under pres og at disse tilsammen udgør et netværk af interagerende biotoper. Hvis afstanden bliver for stor mellem den enkelte ålegræsforekomst, vil det påvirke havmiljøet i større dele af Øresund, fordi de nærmest beliggende ålegræsbeholdninger og de arter der er afhængige af ålegræs bliver ustabile. Den såkaldte konnektivitet bliver svagere. En lokal ødelæggelse kan derfor medvirke til, at havmiljøet som helhed sættes under pres og bliver ustabil. Den foreliggende miljøvurdering har ingen overvejelser om dette.

For Middelgrunden fastslås på side 396, at fordi ændringer i strømforhold kan blotlægge helt hård kalkbund vil ålegræsset formodentligt forsvinde på de dele der ligger tættest på Lynetteholm. I andre områder vil der ske en forøgelse af ålegræs biomassen. Samtidig vil visse områder med blødbundsfauna blive erstattet med hårdbundfauna, hvilket kan øge kolonisering af blåmuslinger.

På den baggrund vurderes det i miljøvurderingen at påvirkningen er lokal og kun har virkninger på den vestligste lavvandede del af Middelgrund og dermed har lille betydningen overordnet set.

Denne vurdering er efter DNs opfattelse mangelfuld og misvisende. Der tages ikke hensyn til i hvilket omfang det samlede system af lavvandede ålegræsbeholdninger påvirkes. Dette er ikke mindst set i sammenhæng med de øvrige igangværende projekter i hele Øresund. Flere steder i miljøvurderingen argumenteres med, at den ødelæggelse der sker af de ålegræsbeholdninger, vil være reversibel. Dette er muligt, men ikke sikkert og under alle omstændigheder en proces, der kan vare ti år eller mere. Dermed sættes under alle omstændigheder kvaliteten af havmiljøet tilbage i en længere årrække.

Der gøres ikke rede for klimaeffekten, hvad betyder tilbagegangen af ålegræs som følge af Lynetteholm og andre projekter i Øresund for Danmarks CO₂ balance.

Med hensyn til påvirkning fra de forurenende stoffer som frigøres fra sedimentspredningen vurderes påvirkningen af bundvegetation og bundfauna, at være af lokal udbredelse, mellemlang, samt af lille intensitet. Derfor vurderes på side 394, at den samlede påvirkning at være lille.

Her savnes en mere grundig diskussion af, hvad frigivelsen af de store mængder forurenende stoffer betyder set i sammenhæng med hvad der frigives i andre igangværende og planlagte projekter. Hvad betyder for eksempel, at en del af disse stoffer bringes fra dybereliggende ikke biologisk aktive bundlag og aflejres i de øvre biologisk aktive lag af havbunden?

I vurderingen af de kumulative påvirkninger side 397, indgår kun to andre projekter (flytning af Container havn og Nordhavnstunnellen). I begge tilfælde spredes der sedimenter og frigives forurenende stoffer. I begge tilfælde vurderes at de vil have mindre lokal betydning. Specielt vil nedgravning af Nordhavnstunnelen give anledning til sedimentspredning, men en stor del af denne vil blive dæmpet af afværgeforanstaltninger. Det konkluderes på den baggrund at den kumulative effekt af de tre projekter er ubetydelig.

For det første kan det diskuteres om det er rimeligt kun at medtage de to nævnte projekter? For det andet kan selve metoden diskuteres. Fordi en række mindre projekter medfører lokale påvirkninger, som hver især er små set i et samlet Øresundsperspektiv, så er den samlede kumulative ikke nul! Der savnes en mere reel vurdering af den samlede effekt af de mange projekters lokale indvirkning på det marine miljø herunder de ålegræsgrøede områder i Øresund.

Ifølge miljøvurderingen side 400 påtænkes der ingen afværgeforanstaltninger i forhold til sedimentspredning og i forhold til spredning af forurenende stoffer. I anlægsfasen skal der 1 gang ske monitorering af bundvegetation og bundfauna omkring Lynetteholm samt monitorering af indhold af udvalgte forurenede stoffer i muslinger.

I forhold til sedimentspredning finder DN dette utilstrækkeligt og vil foreslå at det udredes, hvad der kan opnås ved forskellige initiativer for at mindske sedimentspredningen, for eksempel effekten af brug af siltgardiner, som er en helt almindeligt forekommende afværgeforanstaltning.

Det er i øvrigt væsentligt, at der ved miljøgodkendelse og senere udbud af projektet stilles præcise krav til de afværgeforanstaltninger der skal foretages. Det er ligeledes vigtigt, at der i miljøgodkendelse og udbud stilles præcise retningslinjer for hvordan monitoreringen af bundvegetation og fauna skal foregå og hvilke tærskler der skal gælde for at gennemføre supplerende afværgeforanstaltninger.

DN finder at vurderingen af den samlede kumulative effekt af Lynetteholm og en række andre igangværende eller planlagte projekter er mangelfuld specielt i forhold til disse projekters negative indvirkning på Øresunds system af lavvandede ålegræsgrøede områder. Miljøvurderinger skal derfor suppleres på dette punkt. DN finder videre at der bør gøres en større indsats for at mindske spredningen af sedimenter og forurenende stoffer fra anlægsprojektet.

Natur på Land

21.7 Påvirkning af bilag IV-arter

Habitatbekendtgørelsen fastlægger i § 10, stk. 1 en pligt for myndigheder, til at varetage beskyttelseshensyn i forhold til yngle- eller rasteområder for de strengt beskyttede dyrearter på habitatdirektivets bilag IV – også uden for Natura 2000-områder. Der kan således ikke gives tilladelse eller godkendelse til projekter, hvis de kan beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er optaget i habitatdirektivets bilag IV.

I miljøvurderingen oplyses på side 449, at der ikke er fundet planter, padder eller andre dyr, bortset fra flagermus, der er optaget på bilag IV.

Her har man overset, at der ved Københavns Kommunes registreringer er fundet forekomster af bilag IV arten grønbroget tudse i Nordhavn, Refshaleøen og Kløverparken. Det er videre sandsynligt, at der også findes forekomst af grønbroget tudse på Prøvestenen. Da disse områder bliver berørt af anlægget af Lynetteholm, anlæg af nye veje og jordtransport og da der er tale om en bilag IV art er det en retlig mangel at dette ikke indgår i den foreliggende miljøundersøgelse. Miljøvurderingen kan dermed ikke endeligt vedtages før dette forhold er belyst og før behovet for nødvendige afværgeforanstaltninger er analyseret.

De registreringer der henvises, er følgende: "Undersøgelser af padder og krybdyr i København 2006. Nordamager: Lynetten, Pyrolysegrunden og Benzinøen. Rapport fra Amphi Consult til Københavns Kommune 13. oktober 2006" og "Beskyttede arter af padder og krybdyr i Københavns kommune. Status og muligheder for pleje. Rapport fra Amphi Consult til Københavns Kommune. 2. udgave, 27. oktober 2014".

DN forudsætter at den gennemførte miljøvurdering suppleres med hensyn til bilag IV arter på land inden der træffes beslutning om projektet.

Natura 2000

For område N142, Saltholm og Peberholm konkluderes på side 27 i miljøvurderingen, at det i både anlægs- og driftsfase på forhånd kan afvises, at der vil ske væsentlige negative påvirkninger af de udpegede terrestriske naturtyper i området.

Grundlaget for denne konklusion er, at det ved modelberegninger gøres sandsynligt, at forøgelser af sediment i vandsøjlen ved Saltholm ikke kommer til at overskride 2 mg/l og på det grundlag vurderes at spredning af næringsstoffer ikke vil have væsentlig påvirkning,

DN er ikke enig i denne konklusion. Uanset om den beregnede sedimentbelæsning ligger under den værdi, der anses for at være en trussel i forhold til for eksempel ålegræs, kan selv en svag påvirkning af sediment og strømforhold føre til en svækkelse af habitatet.

Havet omkring Saltholm med sandbanker, lagune, bugt og rev har god vandkvalitet og en artsrig undervandsvegetation og er et godt leve- og fourageringssted for internationalt vigtige forekomster af trækkende og for ynglende fugle, som området er udpeget for. Særligt fokuseres på de særlige danske ansvarsarter: trækfuglene skarv, knopsvane, grågåås og pibeand samt de nationalt truede arter: dværgterne, almindelig ryle, mosehornugle og edderfugl.

For N142 gælder, at der skal arbejdes på at opnå størst mulig naturmæssig robusthed og sammenhæng i områdets natur ved at sikre større driftsenheder af lysåbne naturtyper.

Dette gælder også for naturtyper under havets overflade – ålegræsarealer især – idet sammenhæng mellem disse områder (konnektivitet) er afgørende for at sikre robusthed for disse naturtyper. Fjernelse af 3 km² fladvand ved Lynetteholm nedsætter robustheden og konnektiviteten i denne del af Øresund.

Derfor skal det dokumenteres ifølge Natura 2000 reglerne *uden for videnskabelig tvivl*, at sedimentspredningen fra Lynetteholm ikke negativt påvirker de lavvandede områder omkring Saltholm, idet de er af afgørende betydning for mange af de fuglearter der er på udpegningsgrundlaget. Tilslamning stammende fra Lynetteholm er en risiko da hovedparten af det fine sedimentspild må antages at gå med overfladestrømmen mod N i Øresund. Herudover bør indvirkning på konnektivitet belyses.

Den gennemførte væsentlighedsvurdering i forhold til Natura 2000 området ved Saltholm er efter DNs opfattelse ikke tilstrækkelig til at kunne afvise, at anlæg af Lynetteholm vil have en negativ påvirkning af område N142. Miljøvurdering skal derfor suppleres på dette punkt, og der bør udarbejdes et overvågningsprogram som

blandt andet omfatter de ålegræsgrøende områders tilstand i den centrale del af Øresund.

Støj

I miljøvurderingen redegøres i afsnit 1.12 og kapitel 15 om den støjpåvirkning anlægsarbejdet vil udsætte københavnerne og naturen i Øresund under anlægsarbejdet, for eksempel under nedramning af spunsvæggene.

Ifølge støberegningerne vil store del af det centrale København og det nordøstlige Amager og Christianshavn udsættes for støj mellem 40 og 50 dB. Dette vil specielt udsætte rekreative områder for støj, der ligger over de vejledende grænseværdier.

Der angives, at der derfor vil blive ansøgt om lempelse i forhold til støjgrænserne for rekreative områder.

På side 357 anføres at Anlægsarbejdet skal gennemføres med nyt og mest støjsvagt materiel. Og at der i byggepladsens sydvestlige hjørne, tættest på boligområdet Margretheholm, ikke må forgå støjende aktiviteter i aften- og natperioden.

DN finder det ikke ansvarligt at udsætte rekreative områder og boligområder for støj, som ligger over de vejledende grænseværdier heller ikke i dagtimerne. Der angives ikke hvilken type støjsvagt materiel der skal arbejdes med, men det kan anbefales at man ser nærmere på hollandske erfaringer med støjsvage nedramningsssystemer.

Påvirkning af marine pattedyr

Ud over at belaste store boligområder og vigtige rekreative områder med støj over de vejledende grænseværdier vil anlægsarbejdet medføre undervandstøj som specielt vil påvirke sæler og marsvin negativt. Figur 16-2 på side 365 viser støjudbredelse og påvirkningszoner til impulsstøj i et worst case scenarie, hvor der spunsrammes i åbent vand. PTS-zonen (Permanent Threshold Shift) på figuren angiver grænsen for hvornår et marsvin vil opleve permanent høretab i et scenarie, hvor modtageren (marsvinet) er stationær.

I forhold til marsvin konkluderes på side 24, at afstanden, hvor der kan opstå permanent høretab som følge af undervandsstøj fra spunsramning er 300 m eller mindre, hvis der tages højde for at marsvinet bevæger sig væk fra støjilden. Risikoen for, at et marsvin skades, vurderes dermed at være ubetydelig. Og videre, at konsekvensen af tab og ændringer af habitat og af frigivelse af sediment og eventuelle miljøfremmede stoffer heri er vurderet at være ubetydelig for marsvin og sæler, da de kan søge føde i naboerområder.

Marsvinene tilhører den såkaldte Bæltpopulationen og det centrale Øresund har fået større tætheder om sommeren fordi der er sket en generel forskydning af marsvin mod øst i de indre danske farvande. Det betyder, at Øresund har fået en større betydning for marsvin. Gråsæl er fredet og bevaringsstatus for arten er vurderet ugunstig på grund af en meget lille og svingende bestand. Gråsæl optræder som sårbar art på den danske Rødliste.

DN finder ikke argumentet om, at marsvin og sæler kan svømme væk fra støjen og søge føde andre steder som fyldestgørende. Øresund er et vigtigt område for marsvin. Hvis dyrene stresses væk fra et område, vil presset på de områder de søger hen til blive større. Miljøvurderingen har ingen reel vurdering af, om fjernelse af habitat og støjpåvirkning vil påvirke tilstødende områder (for eksempel omkring Saltholm) negativt som følge af større pres fra fødesøgende dyr.

DN skal opfordre til, at der foretages en supplerende vurdering af anlægsprojektets sandsynlige indvirkning på marsvin og sæler i den centrale del af Øresund med henblik på virkningen af det stress projektet vil give i tilstødende områder. Der bør her-

udover etableres øget overvågning af marsvin og sæler i den periode anlægsarbejdet foregår.

Landskab

Ifølge miljøvurderingen vil den største visuelle og landskabelige påvirkning udgøres af den virkning Lynetteholm vil have i det åbne landskab i Øresund. Derudover vil visuelle og landskabelige påvirkninger bl.a. omfatte tilføjelse af et teknisk præg til området fra udgravning med gravemaskiner, kørsel med store maskiner, ramning af spuns, skibstrafik, opfyldning af jord, belysning og arbejdspladser på Lynetteholm samt i modtageområdet på Refshaleøen.

Den visuelle vurdering omfatter dermed alene anlæg og drift af jorddepotet og medtager ikke den meget markante visuelle indvirkning øen vil få, når den bliver bebygget og når de nødvendige infrastrukturanlæg etableres. Miljøvurderingen undervurderer derfor markant Lynetteholms negative indvirkning af det visuelle miljø og oplevelsen af Øresund set fra forskellige steder i København.

Lynetteholm vil uden bebyggelse være mest synlig fra nærzonen, Trekroner Søfort og fra havnekanterne vest for projektområdet. Men når der etableres by på øen, vil den være meget synlig også i mellemzonen, både set fra byen, i særlig grad fra Nordhavn og Langelinie samt set fra Øresund. København vil på den måde miste sin visuelle kontakt med Øresund. Fra fjernzonen set fra kysten fra nord og syd og set længere ude fra Øresund og fra den Svenske kyst vil den visuelle påvirkning af Lynetteholm også være markant.

Den foretagne miljøvurdering er derfor ikke tilstrækkelig. Den undervurderer kraftigt den visuelle effekt.

DN skal hermed opfordre til at den foreliggende miljøvurdering suppleres med illustrationer af hvordan en by af tilsvarende karakter som den by der for tiden bygges på Nordhavn, påvirker den visuelle oplevelse. Denne supplerende analyse bør i det mindste omfatte de samme fotostandpunkter, som den nuværende miljøvurdering.

Klima

I miljøvurderingen side 20 konkluderes sammenfattende, at projektets samlede klimapåvirkning for anlægs- og driftsfasen, som inkluderer både direkte emissioner og indirekte kilder relateret til transport og produktion af materialer medfører en anslået CO₂ emission i størrelsesordenen 350.000 tons. Det er vurderet at projektet samlede påvirkning af det globale klima som følge af udledning af CO₂ er moderat.

I denne beregning indgår ikke den CO₂ emission, som hidrører fra klapning af det bundmateriale, der skal fjernes før Lynetteholm kan etableres og muligvis heller ikke indvinding og transport af det sømateriale, som skal stabilisere perimeterens ydersider idet disse to delprojekter miljøvurderes separat. Endvidere indgår der ikke CO₂ belastningen fra de øvrige delprojekter, altså etablering af en Østlig Ringvej, nye metrolinjer, byudvikling og etablering af sluseporte.

Ud over at den beregnede CO₂ udledning kun udgør en delmængde af det samlede projekts klimabelastning finder DN det bemærkelsesværdigt, at jorddepotets samlede CO₂ emission alene vurderes som en andel af den globale CO₂ emission. Ethvert dansk projekt vil uanset størrelse ud fra den synsvinkel være ubetydeligt eller moderat set i en global målestok.

I stedet bør projektet vurderes i forhold til målene i Københavns Klimahandlingsplan. Klimahandlingsplanen har som mål at København skal være CO₂ neutral i 2025. Og man må formode, at Københavns Kommune ikke har til hensigt at have et mindre ambitiøst klimamål efter

2025. Det er derfor vanskeligt at se sammenhængen mellem den merbelastning det samlede Lynetteholm projekt vil generere og Københavns klimamål.

Sammenligningen af Lynetteholms klimabelastning med den globale klimabelastning er ikke relevant. DN skal opfordre til for det første, at det samlede Lynetteholm projekt indgår i klimabelastningsvurderingen og for det andet, at den samlede belastning relateres til Københavns klimamål.

Trafik

Miljøvurderingen forholder sig alene til den trafik som hidrører fra jordtransport i tilknytning til opfyldning af jorddepotet. By og Havn har beskrevet, at den allerede igangværende jordtransport blot skal omlægges fra en nuværende rute fra et lager i Nordhavn til en rute gennem de indre bydele over broerne til nordsiden af Amager og via en planlagt ny adgangsvej på vestsiden af Prøvesten til aflæsning og opfyldning i det kommende jorddepot. Miljøvurderingens konklusion side 28 - 29 er, at der er tale om en 0-løsning, hvor nye områder belastes mere, mens andre områder aflastes for lastbiltrafik.

Ifølge høringsrapporten skal trafikmængden i forbindelse med tung trafik ganges med en faktor 10, da tung trafik generelt er 10 gange mere støjende en normal trafik. Det nævnes ikke, at de anvendte lastbiler, som kan transportere omkring 30 tons jord, er ekstra lange og tunge og derfor fylder mere, støjer mere og slider mere på vejene.

Det stigende støjniveau bliver alene evalueret i forbindelse med omlægningen af den tunge trafik fra nord og sydover.

En sådan betragtning giver dog ikke et sandt billede af trafikstøjen idet den ikke ses i sammenhæng med den mertrafik der vil genereres i tilknytning til ibrugtagning af en Østlig Ringvej. Ifølge Forundersøgelse af en Østlig Ringvej fra 2020 vil det være muligt at tage vejen i brug i 2035.

Såfremt beregning af ændringer i støjniveauet tager udgangspunkt i den totale fremskrevne trafikvækst i 2035, som både omfatter konstruktion af Lynetteholm og den mertrafik som genereres af en Østlig Ringvej opnås et andet og langt højere belastningsniveau.

Miljøvurderingen vurderer ikke denne situation og giver dermed ikke et retvisende billede af miljøpåvirkningen af de indre bydele og det nordlige Amager som følge af omlægningen af jordtransporten fra nord til syd.

DN skal hermed opfordre til at der gennemføres et nyt sæt trafik og støjberegninger som medtager trafikvæksten der sker under hele anlægsperioden.

Kontaktperson vedrørende denne indsigelse:

Ole Damsgaard
50515800
ole.damsgaard@outlook.dk