

## NOTAT

3. april 2023  
2022-4865

## Høringsnotat

### Indhold

Høringsnotat .....	1
1. Indledning .....	2
2. Bemærkninger til den strategiske miljøvurdering .....	3
3.1. Generelle kommentarer .....	4
3.2. Sejlads mv. ....	8
3.3. Trafikale forhold .....	13
3.3.1. Trafikale analyser .....	13
3.3.2. Lokal vejbetjening .....	16
3.3.3. Cykler .....	21
3.3.4. Vejbetjening uden for Københavns Kommune .....	26
3.4. Rekreative forhold .....	30
3.5. Klima .....	38
3.5.1. Generelt .....	38
3.5.2. Klima i forhold til 0-scenariet .....	43
3.6. Natur og miljø .....	44
3.6.1. Havmiljø .....	44
3.6.2. Natura 2000 .....	50
3.6.3. Habitater .....	54
3.6.4. Søer .....	55
3.6.5. Grundvand .....	56
3.7. Støj og støv .....	57
3.8. Råstoffer .....	63
3.9. Forurening .....	64
3.10. Fortidsminder og fredninger .....	65
3.11. Visualiseringer .....	66



3.12. Kumulative effekter .....	68
3.13. 0-scenariet .....	70
3.14. Renseanlæg .....	73
3.15. Prøvestenen .....	77
3.15.1. Generelt .....	77
3.15.2. Kontrol- og vedligeholdelsescenter og tilslutningsanlæg til Østlig Ringvej .....	80
3.15.3. Lufthavnen .....	84
3.15.4. Forsyning og notat udarbejdet af Niras .....	85
3.15.5. Byudvikling .....	88
3.16. Stormflodssikring .....	89
3.17. Avedøre Holme .....	92
3.18. Ledninger .....	92
3.19. Byudvikling .....	93
3.20. Østlig Ringvej .....	99
3.21. Metro .....	104
3.22. Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen .....	110
3.23. Affald .....	114
3.24. Borgerinddragelse .....	115

## 1. Indledning

På baggrund af anlægsloven for Lynetteholm, som blev vedtaget i Folketinget den 4. juni 2021, offentliggjorde Transportministeriet den 15. juli 2021 et udmøntningspapir om den videre proces for udviklingen af Lynetteholm, herunder udarbejdelse af en strategisk miljøvurdering, der blev politisk besluttet i forbindelse med lovens vedtagelse.

Det er Transportministeriets vurdering, at der ikke er en juridisk forpligtigelse til at gennemføre den strategiske miljøvurdering, men vurderingen af planen er udarbejdet svarende til reglerne i miljøvurderingsloven med de nødvendige tilpasninger af processen set i lyset af, at det er en politisk besluttet miljøvurdering. Miljøvurderingen er således udarbejdet, så den opfylder kravene i miljøvurderingslovens § 12 og bilag 4 til indholdet i miljøvurdering af en plan.



Det følger bl.a. af miljøvurderingslovens § 12, stk. 2, at miljøvurderingen skal indeholde de oplysninger, som med rimelighed kan forlanges med hensyntagen til den aktuelle viden og gængse vurderingsmetoder og til, hvor detaljeret planen er, hvad planen indeholder, på hvilket trin i et beslutningsforløb planen eller programmet befinder sig, og hvorvidt bestemte forhold vurderes bedre på et andet trin i det pågældende forløb. Ligeledes fremgår det af miljøvurderingslovens § 12, stk. 3, at oplysninger om planens indvirkning på miljøet, der er indhentet på et andet trin af beslutningsforløbet eller som følge af anden lovgivning, og som er omfattet af miljøvurderingslovens bilag 4, kan anvendes i miljøvurderingen.

Flere af planens elementer vil forventeligt efter miljøvurderingen skulle gennemgå en miljøvurderingsproces efter VVM-reglerne med offentlig høring m.v., hvor de enkelte projekter vil blive forbedret og miljøvurderet på et mere konkret (projekt)niveau, end der er tale om i den strategiske miljøvurdering. Det understreges desuden, at en udmøntning af en række af planens delelementer også forudsætter tilvejebringelse af mere detaljeret planlægning, såsom kommuneplanrammer og lokalplaner. Disse planer skal tillige miljøvurderes efter reglerne i miljøvurderingsloven.

Transportministeriet hørte den 22. august 2022 en række myndigheder og organisationer, over en strategisk miljøvurdering af en plan for udvikling af Østhavnen, herunder Lynetteholm, i København. Høringsfristen udløb den 22. januar 2023.

Et tillæg til den strategiske miljøvurdering blev sendt i høring d. 19. december 2022 med høringsfrist den 22. januar 2023.

## **2. Bemærkninger til den strategiske miljøvurdering**

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne hørings svar til den strategiske miljøvurdering samt Transportministeriets bemærkninger hertil.

Høringsnotatet er udarbejdet med bidrag fra Københavns Kommune, Sund & Bælt, Metroselskabet og Udviklings selskabet By & Havn I/S samt selskabets rådgiver COWI.

Transportministeriet bemærker, at høringen omhandler den strategiske miljøvurdering af en plan for udvikling af Østhavnen, herunder Lynetteholm, i København. Bemærkninger som ikke omhandler denne vurdering vil ikke nærmere blive behandlet i nærværende høringsnotat, herunder bemærkninger som eksempelvis



omhandler selve anlægget af Lynetteholm, da dette allerede er blevet behandlet i forbindelse med Udviklingsselskabet By & Havn I/S udarbejdelse af en miljøkonsekvensvurdering for anlægget af Lynetteholm. En proces som også omfattede flere offentlige høringer af de kompetente myndigheder. Endvidere har det også været behandlet i forbindelse med Transportministeriets anlægslov for Lynetteholm, som også var i offentlig høring.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvide til høringssvarene, som er lagt på [www.høringsportalen.dk](http://www.høringsportalen.dk).

### 3.1. Generelle kommentarer

**Københavns Kommune** bemærker, at der er skabt et godt overblik over miljøpåvirkninger som helhed og en indikation af, hvilke emner der i særlig grad skal være opmærksomhed på frem over. Det vil kommunen gøre brug af i de dele af planlægningen og myndighedsarbejdet, der er forbundet hermed.

*Bemærkningen giver ikke anledning til nogen kommentar.*

**Christianshavns Lokaludvalg** bemærker, at Lokaludvalget generelt er positiv over for, 1) at Planen skaber bo-, beskæftigelses- og mobilitetsmuligheder for en del af den forventede befolknings-tilvækst, 2) at en ny metroring vil afhjælpe det forventede kapacitetsproblem i havnesnittet og forbedre metrobetjeningen i den eksisterende by, herunder på Christianshavn, og 3) at der med Østlig Ringvej skabes mulighed for at aflaste centrum, herunder Christianshavn, for biltrafik.

Lokaludvalget finder imidlertid, at ulemperne ved Planen undervurderes, og omvendt, at de overvurderes ved nulscenariet.

*Transportministeriet noterer sig Christianshavns Lokaludvalgs overordnede synspunkter til den gennemførte strategiske miljøvurdering.*

*Vedrørende påstanden om, at ulemperne ved planen undervurderes, og omvendt at de overvurderes ved nul-scenariet, er ministeriet ikke enig heri. Miljøvurderingen er foretaget i overensstemmelse med reglerne for sådanne vurderinger, hvor der primært er taget udgangspunkt i eksisterende data.*

**Dragør Kommune** bemærker, at kommunen anerkender konklusionerne om, at etableringen af et veludviklet transportsystem



kan få en positiv effekt ved, at en ny Østlig Ringvej vil aflaste trafikudviklingen på Øresunds- og Amagermotorvejen.

*Transportministeriet noterer sig Dragør Kommunes bemærkning.*

**Østerbro Lokaludvalg** bemærker, at Lokaludvalget opfatter det som dybt kritisabelt, at man fra politisk hold har igangsat et så omfattende projekt uden, at der forelå tilstrækkelige vurderinger af projektets klima og miljøpåvirkninger.

*Transportministeriet noterer sig synspunktet. Transportministeriet må dog fastholde, at det var - og fortsat er - Transportministeriets vurdering, at der ikke er nogen pligt til at gennemføre en strategisk miljøvurdering forud for vedtagelsen af anlægget af Lynetteholm, da der ikke forelå nogen plan eller program at miljøvurdere.*

*Den gennemførte strategiske miljøvurdering er gennemført, da der politisk var et ønske herom. Den er dermed også et tilvalg, og ikke fordi der juridisk var en forpligtelse hertil.*

**Den grønne Ungdomsbewægelse** bemærker, at de hilser den udarbejdede SMV velkommen. Rapporten bidrager med længe ventet data til offentlig oplysning om særligt Lynetteholm, som har været særligt manglende i den politiske debat om projektet. SMV'en skaber nødvendig klarhed på en række områder, men omfatter stadig en række mangler der skaber ukonstruktiv ambivalens.

*Transportministeriet har noteret sig bemærkningerne.*

**CONCITO** bemærker, at de gerne vil kvittere for det omfattende arbejde, der er gennemført, som de håber kan give inspiration til forarbejde for fremtidige beslutninger af så indgribende karakter. Det være sagt, er det dog CONCITOs oplevelse, at projektets omfang og kompleksitet stadig ikke er fuldt forstået.

Projektet er stort, langvarigt og komplekst, hvilket SMV-materialet også afspejler.

*Transportministeriet noterer sig CONCITOs bemærkninger, og er enig i, at en gennemførelse af planens delelementer vil være omfangsrigt og langsigtet. Med den gennemførte strategiske miljøvurdering er det anskueliggjort, hvilke konsekvenser en gennemførelse af planens delelementer vil have.*



**Karsten Hansen** tilkendegiver, at han ikke vurderer, at miljørapporten kan tages seriøst.

*Transportministeriet noterer sig synspunktet, men vurderer i øvrigt, at de gennemførte miljøvurderinger lever op til standarderne for indholdet af en strategisk miljøvurdering.*

**DI** hilser den strategiske miljøvurdering og den tilhørende samfundsøkonomiske analyse velkommen, på trods af enkelte større mangler i analyserne.

*Transportministeriet tager bemærkningen til efterretning.*

**Gladsaxe Kommune** bemærker, at kommunen savner helhedstænkning og bedre involvering af de påvirkede omegnskommuner, så der koordineres og tænkes på tværs i hovedstadsområdet. 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.

*Transportministeriet tager bemærkningen til efterretning, og er i øvrigt enig i, at det er vigtigt, at inkludere alle relevante parter i arbejdet med udviklingen af hovedstadsområdet.*

**Drivkraft Danmark** bemærker bl.a., at de med har tilfredshed noteret sig, at adgangen til Københavns Lufthavn kan forbedres med både M5-projektet og især den fulde Østlige Ringvej, hvilket er til gavn for lufthavnens hubfunktion, som hele Danmark nyder godt af.

*Transportministeriet tager kommentaren til efterretning.*

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

*Transportministeriet noterer sig Cyklistforbundets synspunkter. Det er forventningen, at der i det kommende arbejde med planlægningen af byudviklingen i Østhavnen er stort fokus på at indtænke cykelinfrastruktur og udvikle en bydel, der understøtter*



*brugen af cyklen.*

**BIOFOS** bemærker, at de glæder sig over, at det af materialet eksplicit fremgår, at renseanlæggets flytning ikke er en forudsætning for Lynetteholm-projekterne. Det er helt i overensstemmelse med BIOFOS' opfattelse, at det alene er vores ejerkreds, der kan træffe den beslutning.

*Transportministeriet tager kommentaren til efterretning.*

**Københavns Lufthavn og Dansk Metal** bemærker, at de generelt bakker op om de tanker, der ligger bag udviklingen af København gennem projekter som Lynetteholmen, MetroLinje 5 og Østlig Ringvej.

*Transportministeriet tager kommentaren til efterretning.*

**Københavnertunnelgruppen** udtrykker sin opbakning til en ny Østlig Ringvej i København, som der allerede i dag er rigeligt behov for.

*Transportministeriet tager kommentaren til efterretning.*

**Foreningen af Lystbådehavne i Danmark og Dansk Sejlunion** bemærker, at der er tale om 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.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at der er tale om en frivillig strategisk miljøvurdering af, hvilke påvirkninger det forventes at have, såfremt man skulle gennemføre planens enkeltdele, som omfatter byudvikling af Østhavnen, etablering af en ny metrolinje, etablering af en Østlig Ringvej, etablering af supplerende vejbetjening samt cykelinfrastruktur.*

*Der skal efterfølgende gennemføres miljøkonsekvensvurderinger af de konkrete projekter i det omfang, at det følger af reglerne for miljøkonsekvensvurderinger. På nuværende tidspunkt har Sund & Bælt gennemført en idéfasehøring for en Østlig Ringvej og Københavns Kommune for en ny metrolinje.*



*For de konkrete projekter vil der skulle gennemføres en nærmere projektering af de tekniske anlæg samt foretages flere undersøgelser og analyser af de konkrete påvirkninger, som en gennemførelse af projekterne vil have, herunder også de kumulative virkninger. I den proces er der også offentlighedsfaser, som netop giver mulighed for at komme med forslag.*

### **Den overordnede grundejerforening på Margretheholm**

bemærker, at de overordnet stiller sig 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.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at den strategiske miljøvurdering i sin natur vil have karakter af en mere overordnet analyse. I det omfang der efterfølgende skal foretages miljøkonsekvensvurderinger af de enkelte projekter, vil der skulle foretages konkrete analyser af påvirkningerne.*

### **3.2. Sejlads mv.**

**Københavns Kommune** finder adgangen til byens havne meget væsentlig og vil gerne medvirke til, at de konkrete varige virkninger af nye anlæg følges i en dialog med de berørte brugere og begrænses så meget som muligt. Hertil hører også, at kommunen gerne vil medvirke til at afsøge og understøtte nye muligheder for rekreativ sejlads og faciliteter som led i byudviklingen.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet noterer sig, at Københavns Kommunes gerne vil medvirke til at understøtte nye muligheder for rekreativ sejlads og faciliteter som led i byudviklingen.*

**Alex Bernhard** foreslår, at offentlige bådpladser og en offentlig trailerrampe bliver tænkt med i projektet, da det er en mangel i dag.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at der er foretaget en strategisk miljøvurdering af påvirkningerne af udviklingen af Østhavnen, herunder Lynetteholm.*

*Det ligger uden for den planen for udviklingen af Østhavnen, herunder Lynetteholm, at tage stilling til, hvorvidt der skal etableres flere bådpladser, trailerpladser mv.*





*Transportministeriet har dog noteret sig, at Københavns Kommune i sit høringssvar har bemærket, at kommunen gerne vil medvirke til at afsøge og understøtte nye muligheder for rekreativ sejlads og faciliteter som led i byudviklingen.*

**Gentofte Kommune** bemærker, at kommunen i sit høringssvar til miljøkonsekvensvurderingen af anlæg af Lynetteholm skrev, at miljøkonsekvensrapporten manglede at tage hensyn til den øgede risiko for mindre både (f.eks. robåde og kajakker), der er en følge af, at Lynetteløbet lukker inden den planlagte kanal gennem Nordhavn for robåde og kajakker er anlagt. Denne alvorlige risiko bliver yderligere forværret som følge af, at anlægsarbejderne i forbindelse med Østlig Ringvej nu også planlægges gennemført inden kanalen er anlagt.

Det er en alvorlig mangel ved miljørapporten og konsekvensvurderingerne, at man ikke forholder sig til den samlede risiko ved at gennemføre flere projekter samtidig, og heller ikke forholder sig til, hvilke konkrete afværgeforanstaltninger man vil foretage for at imødegå denne risiko.

*Transportministeriet bemærker, at påvirkningen af sejlads med mindre både og den øgede risiko, der kortvarigt kan opstå i forbindelse med enkeltstående anlægsarbejder, er vurderet i SMV-rapporten. Påvirkninger af sejlads med mindre både langs kysten fra nord vurderes ikke at blive berørt af planen.*

*For nærmere om planens påvirkning af sejlads henvises der til kapitel 7.3 om materielle goder.*

**Søfartsstyrelsen** bemærker, at i tillægget er beskrevet forskellige løsninger ved Margretheholms Havn og Prøvestenskanalen. Disse løsninger vil i varierende grad have indflydelse på sejlads i området. Det nævnes i tillæggets pkt. 5.3.6, at der i forbindelse med den endelige udformning vil være behov for at fastlægge foranstaltninger, vilkår og reguleringer.

Søfartsstyrelsen skal hertil bemærke, at styrelsen ønskes inddraget så tidligt som muligt i alle forhold, der kan have betydning for den frie sejlads og anvendelse af havne mv. i området.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet noterer sig Søfartsstyrelsens ønske om at blive inddraget så tidligt som muligt i forhold, der kan have betydning for den frie sejlads og anvendelse af havne mv. i området.*



*Transportministeriet finder det naturligt, at Søfartsstyrelsen inkluderes i det videre arbejde i det omfang, hvor det kan have betydning for netop sejlads og anvendelse af havne.*

**Carbon Capture Cluster Copenhagen (C4)** bemærker, at der i anlægsperioden af en Østlig Ringvej vil være behov for at transportere CO<sub>2</sub> til og fra havnene i København, herunder havnene på Prøvestenen og Kraftværkshalvøen. Det er nødvendigt, at der findes en løsning hvor der er skibsadgang i hele anlægsperioden til den eller de relevante kajer.

Der vil på sigt blive behov for betydelig kapacitet til CO<sub>2</sub>-transport ind og ud af København. I den forbindelse er det væsentligt, at der sikres tilstrækkelig dybde til at modtage tankskibe, der modsvarer behovet. Det er forventningen, at der ved Prøvestenen og/eller kraftværkshalvøen vil skulle modtages skibe med en betydelig kapacitet, fx på 22.500 m<sup>3</sup> eller 40.000 m<sup>3</sup> CO<sub>2</sub>. Disse skibe forventes at have en dybgang på op til 12,7 meter, hvilket er mere end dybden i dag.

En vurdering af den konkrete maksimale dybde bør indgå i det videre arbejde, da Østlig Ringvej ellers kan stå i vejen for håndteringen af en væsentlig del af Danmarks klimamålsætninger.

**Danske Havne** bemærker bl.a., at byudviklingen og især anlægget af Lynetteholm og Østlig Ringvej skal foregå på en måde, så erhvervssejladser og erhvervshavne ikke påvirkes negativt i hverken anlægs- eller driftsfasen.

Herudover bemærkes det, at større erhvervshavne med tilhørende bassiner og sejlrender er kritisk infrastruktur, der ifølge bl.a. planloven skal beskyttes.

**Copenhagen Malmö Port** bemærker, at de direkte og indirekte påvirkninger af Planens elementer grundet begrænsninger i havneareal, kajlængde og vanddybde kan føre til, at havnerelateret virksomhedsdrift vanskeliggøres således at Landsplansdirektivets intention derved bliver vanskelig at opfylde.

De permanente og kumulative negative effekter af Planen bør 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 Copenhagen Malmö Port 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.

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.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at den strategiske miljøvurdering vurderer, at planens elementer kan have sandsynlige væsentlige kumulative virkninger på sejladsen og besejlingen af Københavns Havn, herunder også erhverustrafikken.*

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at i miljørapporten står der følgende om Østlig Ringvejs påvirkning under anlæg (pkt. 7.3.2), at:*

*”De to alternativer Ø4 og Ø5 vil begge i anlægsperioden medføre begrænsninger for sejladsen til og fra lystbådehavne og erhverustrafikken til og fra Prøvestenen og Kraftværkshalvøen. Under anlægsarbejderne til etablering af krydsningen af Kronløbet mellem Nordhavn og Lynetteholm kan sejladsen i Kronløbet være umuliggjort kortvarigt. Ved krydsning af Kronløbet skal der tages stilling til, hvordan krydsningen udformes, så den generer sejladsen mindst muligt.”*

*I forbindelse med arbejdet med miljøkonsekvensvurderingen vil der blive set på, hvordan arbejdet kan tilrettelægges og koordineres med interessenter i området med henblik på at minimere gener. Sund & Bælt skal i den forbindelse også have fokus på rettidig advisering i forbindelse med anlægsarbejder, der kan medføre gener for erhvervshavnen mv.*

*For så vidt ønsket om vanddybde bemærker Transportministeriet, at Sund & Bælt umiddelbart vurderer, at en større vanddybde fra Lynetteholms sydlige perimeter til og med den kunstige halvø ved Prøvestenen, vil påvirke kompleksiteten og omkostningerne til både udgravning af tunnelrenden og tilbagefyldning omkring sænketunnelen samt selve tunnelkonstruktionen, som dels skal modstå et større vandtryk og dels en større last fra overliggende jorddækning.*

*Sund & Bælt vil i forbindelse med udarbejdelse af miljøkonsekvensvurderingen for Østlig Ringvej gå i dialog med relevante myndigheder og andre aktører om projektets potentielle påvirkninger af Prøvestenens rolle i fremtiden.*



**Movia** bemærker, at havnebusserne udfylder en rolle i den samlede kollektive trafik i København, hvor særlig forbindelser på tværs af Københavns Havn har kortere rejsetid over vand end til lands.

Movia anbefaler bl.a., at:

- der fortsat er havnekapacitet og faciliteter til driften af havnebusserne i Københavns Havn.
- havnebusser indarbejdes i den kollektive betjening af Lynetteholm
- kommende broer og kanaler tilpasses, så havnebusserne fortsat kan betjene områder i Nordhavnen og Lynetteholm.
- havnebusser indarbejdes i den videre planlægning af området, så der etableres kaj anlæg og stoppestedforhold på Lynetteholm

*Transportministeriet skal hertil generelt bemærke, at ministeriet er enig i, at det er vigtigt at tænke den kollektive trafik i København. Det gør sig også gældende i forbindelse med en eventuel udvikling af Østhavnen.*

*Ministeriet noteret sig Movias anbefaling om, at havnebusserne skal indgå i den fremtidige kollektive betjening af Lynetteholm. Det er dog ikke en beslutning som tages i forbindelse med bearbejdningen af den strategiske miljøvurdering af plan for udvikling af Østhavnen, herunder Lynetteholm.*

**Lynetteholm Rådet, Foreningen af Lystbådehavne i Danmark og Dansk Sejlunion** bemærker, at planen vil få varige konsekvenser for byens havnekultur og fritidssejls - 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, herunder Margretheholms Havn. Det vil 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.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at den strategiske miljøvurdering er foretaget for at få en vurdering af, hvilke konsekvenser en gennemførelse af planens indhold vil have. I miljørapporten vurderes det, at de kumulative virkninger mellem planens elementer kan få en væsentlig negativ virkning på sejlsforholdene i Københavns Havn, herunder Margretheholm Havn.*



*For så vidt angår påstanden om, at cykelbroerne vil afskære mastebærende både fra at besejle Københavns Havn bemærkes det, at den konkrete udformning af cykelbroerne ikke kendes. Det er således for tidligt at udelukke, at de vil forhindre mastebærende både. Således kunne mulighed eksempelvis være etablering af klapbroer eller lignende.*

**Foreningen af Lystbådehavne i Danmark og Dansk Sejlunion** bemærker, at 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. Der henstilles til, at alternativer undersøges.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at den strategiske miljøvurdering konkluderer, at der kan være væsentlige permanente påvirkninger af mulighederne for at udnytte Margretheholm Havn forbundet med valget af metrolinjeføring og supplerende vejbetjening.*

*Der er på nuværende tidspunkt ikke truffet nogen endelig beslutning om, hvilken linjeføring man ønsker at gå videre med. Dog har forligskredsen i Københavns Kommune politisk besluttet, at de ønsker, at der skal foretages en miljøkonsekvensvurdering af M5 Øst Amagerbrogade-linjeføringen.*

*Endelig skal Transportministeriet for en god ordens skyld bemærke om oplysningen om 700 lastbiler med jord, at dette tal ikke er korrekt. Det korrekte tal er, at der forventes 350 lastbiler dagligt med jord til Lynetteholm. Dette er tidligere behørigt belyst i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af anlægget af Lynetteholm, hvorfor det ikke vil blive behandlet yderligere.*

### **3.3. Trafikale forhold**

#### **3.3.1. Trafikale analyser**

**Amager Øst Lokaludvalg** bemærker, at inden beslutningen om en eventuel gennemførelse af ’Planen’ er det vigtigt med en grundig analyse og etablering af en overordnet trafikplan og anlæg af nye gennemkørende veje på Nordøstamager. Analysen skal tillige indeholde en grundig undersøgelse samt løsning på, hvor og hvordan der kan etableres sikre cykelveje fra Nordøstamager til centrum.



Lokaludvalget ønsker at der gennemføres en grundig trafikanalyse af konsekvenserne for hele Østamager med og uden gennemførelse af 'Planen', med og uden afkørsel fra Østlig ringvej på Prøvestenen, samt for forskellige scenarier for byudvikling af de nye områder, herunder bl.a. mulighederne for (delvis) bilfri by i de nye områder.

**Københavns Kommune** bemærker, at kommunen ønsker, at det samtidig med miljøkonsekvensvurderingen af Østlig Ringvej bliver undersøgt, hvad de trafikale effekter vil være i lokalområdet og mellem Refshaleøen/Østhavnen og det øvrige Amager. Der er behov for at undersøge, hvilke ændringer der er nødvendige, for at området kan håndtere den forventede trafik, både på kort og længere sigt.

**Christianshavns Lokaludvalg** bemærker bl.a., at virkningerne af Østlig Ringvej (og M5) på biltrafikken er beregnet med udgangspunkt i en antagelse om konstant bilrådighed i den periode, som beregningerne vedrører. Bilrådigheden i Østhavnen antages at udvikle sig som i brokvartererne.

Lokaludvalget finder det afgørende, at det bliver en integreret del af analysen af Østlig Ringvej, senest i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af ringvejen, udtrykkeligt at belyse de tiltag, der vil være nødvendige for gennemgribende at reducere trafikken i centrum og på Christianshavn på alle tider af døgnet. Lokaludvalget ønsker, at beslutning om sådanne tiltag bliver en integreret del af en eventuel beslutning om en Østlig Ringvej.

**Miljøpunkt Amager** bemærker bl.a., at Østlig Ringvej vil betyde mindre gennemkørende trafik i Indre By, men byudvikling på Lynetteholm, Refshaleøen og Kløverparken, samt Østlig Ringvej med en evt. afkørsel på Prøvestenen vil betyde mere trafik i Nordøstamager, hvilket vil få stor indflydelse på hele miljøet i området. Inden beslutning om evt. gennemførelse af Lynetteholm er det vigtigt med en grundig analyse af konsekvenserne for luftkvalitet, støjgener og etablering af en overordnet trafikplan samt anlæg af nye gennemkørende veje på Nordøstamager. Analysen skal tillige indeholde en grundig undersøgelse samt løsning på, hvor og hvordan der kan etableres sikre cykelveje fra Nordøstamager til centrum, hvilket ikke fremgår på nuværende tidspunkt.

**Østerbro Lokaludvalg** bemærker bl.a., at trafiktal viser, at Østerbro vil få +10% mere trafik uden en Østlig Ringvej. Alligevel fastholdes forventningen om, at trafiktallene – i hvert fald for udvalgte strækninger - er for optimistiske, og ønsker dem mere grundigt undersøgt i kommende VVM.



Lokaludvalget frygter, at der på hele Østerbro forsat vil være en del gennemkørende trafik og sivetrafik. Vi forventer, at de trafikale problemer især opstår efter 2050, når byggeri på Lynetteholm påbegyndes – og efter at Nordhavn og Refshaleøen er udbygget. Derfor ønsker vi, at VVM lægger vægt på trafikprognoser efter 2050 og på at analysere forskellige afbødeforanstaltninger, som kan tages i anvendelse, hvis nødvendigt.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at planen, der er foretaget en strategisk miljøvurdering af, ikke skal vedtages.*

*Herudover bemærkes det, at der ikke er analysemæssigt belæg for at sige, at der vil ske en stigning i trafikken på Østerbro som følge af planen. Der henvises eksempelvis til figuren på side 69 i miljørapporten, som viser ændringer i vejtrafikken i 2050.*

*Der vil som led i miljøkonsekvensvurderingen af en Østlig Ringvej blive udarbejdet nye og opdaterede trafikmodelberegninger og en vurdering af trafiksikkerheden forbundet med etablering og drift af Østlig Ringvej. Miljøkonsekvensvurderingen vil belyse, hvordan Østlig Ringvej påvirker trafikmønstret henholdsvis lokalt, regionalt i hovedstadsområdet uden for København samt bilateralt mellem Danmark og Sverige. Det indebærer, at der gennemføres nye trafikmodelberegninger baseret på opdaterede forudsætninger, herunder af de foreslåede lokale veje. De gennemførte beregninger vil blive afrapporteret i en offentligt tilgængelig baggrundsrapport, ligesom alle forudsætninger vil blive fremlagt.*

*Miljøkonsekvensvurderingen af Østlig Ringvej vil endvidere omfatte til- og afkørsel fra Prøvestenen. Hvorvidt en Østlig Ringvej skal anlægges, og om den bliver med eller uden til- og afkørsel fra Prøvestenen er en politisk beslutning, som vil skulle foretages, når miljøkonsekvensvurderingen af en Østlig Ringvej er tilendebragt.*

*Herudover bemærkes det, at tidligere undersøgelser af Østlig Ringvej har set på forskellige scenarier, herunder med og uden trafiksanering. Resultaterne af de tidligere analyser har vist, at trafiksanering kan bidrage til at flytte biltrafikken ud af det centrale København og dermed fremme et af hovedformålene med Østlig Ringvej. Spørgsmålet om trafikale foranstaltninger i det indre København samt beslutningen om at udarbejde en trafikplan er et anliggende, som det er op til Københavns Kommune at beslutte.*



**CONCITO** bemærker, at Københavns Kommunes Kommuneplan 2019 har et mål om en faldende bilandel. Men i både basis- og projekttrafikberegningerne er bilandelen på niveau med det nuværende. DTU har også påvist, at bilandelen af ture i den nye bydel er højere end for brokvartererne, som det ellers i SMV'en lægges til grund, at den nye bydel skulle ligne. DTU har også påpeget, at Lyngbyvej-Nordhavnsvej vil sande totalt til. Der lægges altså op til, gennem etableringen af Østlig Ringvej, at investere store summer og CO2-budget i at fastholde og udbygge det ressource-ineffektive bildominerede mobilitetssystem, som KK ellers har mål om at komme væk fra. I en tid, hvor emissionerne fra vejtransporten ikke falder hurtigt nok, og hvor der er bud efter både fysiske ressourcer og arbejdskraft til omstillingsformål, forekommer projektet derfor utidigt.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at turandelene bliver beregnet i trafikmodellen OTM, mens bilejerskab og parkeringsøgetider er forudsat til at være et gennemsnit af brokvarterne. Beregningerne for 2050 viser, at en person i Østhavnen gennemsnitligt kører 73 pct. flere km i bil pr. dag end en person i brokvarterne. Der foreligger ikke tal for andelen af ture, der foretages i bil i de enkelte bydele, men da personer bosat i Østhavnen gennemsnitligt kører længere i bil pr. dag, er det sandsynligt, at bil udgør en tilsvarende højere andel af turene end i brokvarterne. I analysen Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnens bilag 1 afsnit 3, kan der læses mere om, hvordan transportbehovet varierer mellem geografiske områder.*

*På trods af det højere bilkørselsniveau end i brokvartererne, er det dog værd at bemærke, at en bosætning i Østhavnen frem for i en omegnskommune forventes at medføre lavere bilejerskab, jf. miljørapportens s. 64.*

*Der kan herudover generelt henvises til analysen af de samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen. Særligt bilag 1 om resultater af trafikberegninger (OTM).*

### **3.3.2. Lokal vejbetjening**

**Christianshavns Lokaludvalg** bemærker, at et særligt problem, som berører det nordlige Christianshavn, er vejforbindelserne til nærtrafik mellem Østlig Ringvejs tilslutningsanlæg på Lynetteholm og tilkoblingerne til vejnettet mod syd ved Prags Boulevard-Vermelandsgade-Torvegade.





Lokaludvalget finder, at kun de to østligste af de tre varianter af nærtrafikvejen forbi Margretheholm bør komme på tale, mens den tredje, Refshalevejlinjeføringen, er uegnet og bør udelukkes.

**SKANSKA** ønsker, at den supplerende vejadgang til Refshaleøen/Lynetteholm i fremtiden føres via Prøvestenen. Det vil have diverse fordele, herunder vil trafikbelastningen blive fordelt over flere kryds, hvorved trafikafviklingen forbedres, og krydsene holdes i en mere menneskelig skala. Endvidere vil området langs de fredede områder ved voldene og Kløvermarken fredeliggøres og friholdes for transittrafik i størst muligt omfang. Endelig vil transportstøj holdes i industriområder frem for at føres gennem byen.

**HOFOR** bemærker, at det vil være uhensigtsmæssigt 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.

**Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (RE)** bemærker, at de beskrevne alternativer til supplerende vejbetjening enten vil betyde påvirkninger af områder omkring Københavns historiske fæstningsring eller af Margretheholm Havn.

I RE's optik er en udvidelse af Refshalevej/Forlandet og en permanentgørelse af jordtransportvejen til Lynetteholm til brug for almindelig trafik de mest attraktive.

**Den overordnede grundejerforening for Margretheholm** bemærker bl.a., at 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.

**Finn Breddam** bemærker, at både trafikale behov og kulturhistorie peger frem mod, at der skal anlægges en ny vej sammen med metrolinjen, øst om Udsigten.

En ny vej vil gøre det muligt at gøre den gamle vej bilfri (eller næsten bilfri cykelzone), og dermed "grøn" og fredelig. Mens den travle persontrafik sker midt i området – og lastbilerne får den østlige rute for sig selv. Altså tre veje, med helt adskilt funktion og karakter.



*Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at ministeriet har noteret sig de forskellige synspunkter på valg af linjeføring af den supplerende vejbetjening, herunder HOFORs kommentar om, at det vil være uhensigtsmæssigt at omdanne den midlertidige jordtransportvej til en permanent vej.*

*Den gennemførte miljøvurdering viser, at de tre vurderede linjeføring hver især vil have sine miljømæssige påvirkninger.*

*Bemærkningerne viser tydeligt, at der er mange forskellige interesser i området, som kommer i spil ved valg af en linjeføring.*

*Det ligger uden for processen omkring den strategiske miljøvurdering af plan for udvikling af Østhavnen, herunder Lynetteholm, at tage endelige beslutninger om linjeføringer af vejbetjeningen. Derimod skal den give en vurdering af, hvilke konsekvenser det sandsynligvis vil få, såfremt man gennemfører planens enkeltdele. Det vil dog som udgangspunkt være et kommunalt anliggende, da vejen ikke vil være en statsvej.*

**ARC** ser meget positivt på en Østlig Ringvej, idet den vil give mulighed for transport af affald til ARC uden om Københavns indre byområder og de belastede broforbindelser Langebro og Knippels Bro.

*Transportministeriet noterer sig ARCs kommentar.*

**Miljøpunkt Amager** bemærker, at en stor mængde biler, som ikke har Amagermotorvejen som mål, vil belaste vejene på det nordlige Amager, som i forvejen er hårdt belastede, blandt andet omkring Christmas Møllers Plads. Den manglende kapacitet på Lyngbyvejen vil føre til en stor mængde sivetrafik på Østerbro og den manglende kapacitet på Nordhavnsvej, i Nordhavnstunnelen og dens videreførsel til Lynetteholm vil ligeledes føre til stor sive- trafik på Østerbro.

Medmindre disse problemer adresseres og løses på tilfredsstillende vis, uden at det medfører mere biltrafik i København, vil Miljøpunkt Amager foreslå at Lynetteholmen ikke bruges til gennemkørsel for biler. Der skal dog stadig være til- og frakørselsmuligheder både fra syd og fra nord. Det foreslås, at Lynetteholm planlægges ud fra princippet om trafikøer, som det er fastslået i Kommuneplanen. Det vil give mulighed for både at minimere biltrafikken på øen og minimere antallet af biler ved at give gode forhold for delebilsordninger.



*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet noterer sig synspunkterne om de potentielle problemer med i forvejen hårdt belastede veje. Det skal dog hertil bemærkes, at der ikke er analyse-mæssig belæg for at sige, at der vil ske en stigning i trafikken på Østerbro eller Christmas Møller Plads som følge af planen. Der henvises eksempelvis til figuren på side 69 i miljørapporten, som viser ændringer i vejtrafikken i 2050.*

*Ministeriet noterer sig også forslaget om, at Lynetteholm ikke skal bruges til gennemkørsel for biler, samt forslaget om at minimere antallet af biler ved at give gode forhold for delebilsordninger. Transportministeriet skal hertil bemærke, at det ligger uden for bearbejdningen af høringssvarene til den strategiske miljøvurdering at tage endeligt stilling til, hvorvidt de to forslag skal gennemføres, da det er beslutninger, som ligger længere ude i fremtiden.*

**Københavns Kommune** bemærker bl.a., at den strategiske miljøvurdering skitserer flere muligheder til en fremtidig vejbetjening af Refshaleøen og Lynetteholm, der kan forbedre både kapacitet og sikkerhed. Som det fremgår heraf vil trafikken stige markant selv med en begrænset byudvikling inden Østlig Ringvej.

Københavns Kommune ønsker, at der skabes det fornødne grundlag for at forbedre den eksisterende, utilstrækkelige vejforbindelse med sikkerhedsmæssigt forsvarlig plads til cyklister og gående samt kapacitet til lokaltrafikken, herunder busbetjening. Københavns Kommune ser dette som den rigtige løsning for at tilgodese navnlig de bløde trafikanter, der må forventes at benytte denne forbindelse i stadig større antal. En sådan forbedring vil kræve, at den eksisterende fortidsmindebeskyttelse kan tilpasses, så der bliver mere plads.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at byudviklingen af Østhavnen, herunder Lynetteholm, forudsætter, at der er den tilstrækkelige infrastruktur, herunder også vejbetjening.*

*Vælges et tracé ad Refshalevej, vil anlægsarbejderne føre til en direkte påvirkning af voldanlægget. En udvidelse af Refshalevej for at forbedre kapacitet og sikkerhed vil dermed påvirke både den synlige del af fortidsmindet (Christianshavns Vold) og dele af arealet udpeget som fortidsminde som kan være beliggende under terræn. Påvirkningen fra denne linjeføring er sandsynlig væsentlig.*



*Dette er nu identificeret og kan indgå i det videre arbejde med valg af tracé for den supplerende vejbetjening.*

**Indre By Lokaludvalg** bemærker, at det bør undersøges, hvilke trafikale foranstaltninger i det indre København, der skal etableres, for at Østlig Ringvej giver samfundsøkonomisk mening. "Planen" skal indgå i en overordnet trafikplan, som Københavns Kommune bør udarbejde.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at tidligere undersøgelser af Østlig Ringvej har set på forskellige scenarier, herunder med og uden trafiksanering. Resultaterne af de tidligere analyser har vist, at trafiksanering kan bidrage til at flytte biltrafikken ud af det centrale København og dermed fremme et af hovedformålene med Østlig Ringvej.*

*Spørgsmålet om trafikale foranstaltninger i det indre København samt beslutningen om at udarbejde en trafikplan er et anliggende, som det er op til Københavns Kommune at beslutte.*

**Rasmus Rise** bemærker bl.a. i forhold til den supplerende vejbetjening, at alternativ 1 beskrives i høringsmaterialet som en 4 - 6 sporet vej der skal fungere som supplerende vejbetjening på Nordøstamager, der på en strækning følger den eksisterende vej v. Forlandet/Refshalevej.

Der må drages tvivl om SMV'ens vurdering af påvirkningen af "Alternativ 1" på Margretheholm som bl.a. støjmessigt beskrives som "moderat" og luftkvalitetsmæssigt som "ubetydelig".

Der henstilles til at der vælges en løsning der tager et stort hensyn til de eksisterende beboere i byen, samt til den lille mængde natur der er tilbage, og der bør vælges en løsning der tilgodeser disse. Dette involverer også forslagene i "Alternativ 2" og Alternativ 3", der på trods af mindre påvirkning på natur og fortidsminder, passerer tæt forbi boligområdet Margretheholm på østsiden.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at De i SMV-rapporten viste linjeføringer for den supplerende vejbetjening er udelukkende vist som traceer og der foreligger ikke på nuværende tidspunkt detaljer, der muliggør en mere detaljeret vurdering af de støjmessige forhold. En fremtidig fastlæggelse af vejforløbet øst eller vest om Margretheholm bebyggelsen vil under alle omstændigheder tage hensyn til de eksisterende boliger på Margretheholm. Det er derfor forventningen, at en evt. støjpåvirkning af boligerne i værste fald vil være moderat.*



**Gammelholm Beboerforening** foreslår, at der skal arbejdes for etablering af en betalingsring eller roadpricing i København – hvor indtægterne bør anvendes til udbygning af en bæredygtig kollektiv trafik – i byen og ud/ind/til/fra byen.

*Transportministeriet noterer sig synspunktet. Det ligger dog uden for den strategiske miljøvurdering at beslutte en betalingsring eller roadpricing.*

**Copenhagen Malmö Port** bemærker, at vejbetjeningen af Prøvestenen via Prøvestensbroen i dag benyttes 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 forudset i Planen.

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

*Transportministeriet har noteret sig Copenhagen Malmö Ports bemærkninger. Vedrørende spørgsmålet om hensyn til og dimensionering af vejanlæg i Nordhavn bemærkes det, at dette vil skulle sikres i forbindelse med gennemførelsen af de konkrete projekter.*

### **3.3.3. Cykler**

**Christianshavns Lokaludvalg** er opmærksomme på, at cykelforbindelserne på tværs af havnen er indtænkt. Men udbygningen er vanskelig. Derfor er der et særligt behov for at arbejde med cykelbetjeningen af det nye byudviklingsområde, så man ikke får endnu en kilde til for meget biltrafik i tætbyen.

*Transportministeriet noterer sig Christianshavns Lokaludvalgs bemærkning om, at der er et særligt behov for at arbejde med cykelbetjeningen i det nye byudviklingsområde. Transportministeriet er overordnet set enig i, at det er vigtigt, at der skabes gode muligheder for cyklismen. Det er for tidligt at tage stilling til den konkrete udformning af cykelforbindelse i Østhavnen, hvilket vil ske i forbindelse med den konkrete gennemførelse.*

**Københavns Kommune** bemærker, at for så vidt angår cykelinfrastrukturen peger den strategiske miljøvurdering kun på væsent-



lige påvirkninger, hvor der skal skabes forbindelser over vand. Københavns Kommune har med en for-analyse af en broforbindelse over den nordlige del af Inderhavnen taget hul på at belyse denne mulighed og de udfordringer, som den rummer i forhold til at forbinde Østhavnen med Indre By. Dette arbejde vil fortsætte samtidig med, at cykelinfrastruktur skal analyseres og udvikles med forbindelser til Amager og Christianshavn.

*Transportministeriet noterer sig Københavns Kommunes kommentar.*

**SKANSKA** ønsker en cykelinfrastruktur, der gør det nemt at færdes på cykel mellem Københavns bydele. En mulighed kunne være at lukke Forlandet for biltrafik umiddelbart nord for Margretheholmsvej med henblik på at sikre en fredeliggørelse af Forlandet.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet noterer sig forslaget om at lukke Forlandet for biltrafik umiddelbart nord for Margretheholmsvej. Det ligger uden for bearbejdelsen af den strategiske miljøvurdering af planen for udvikling af Østhavnen at tage stilling til, hvorvidt SKANSKAs forslag skal gennemføres. Forslaget vil eventuelt kunne indgå i det videre arbejde der skal foretages i forbindelse med valg af supplerende vejbetjening og etablering af cykelinfrastruktur i Østhavnen. Dog bemærkes det, at der er tale om en vej, der giver adgang til en række ejendomme og benyttes af en busrute, hvorfor det umiddelbart også er svært at se for sig, at forslaget gennemføres.*

**Gammelholm Beboerforening** bemærker, at cykeltrafikkens forhold skal udvikles så det er både mere sikkert og hurtigt at bevæge sig igennem byen – også til de nye byområder i Østhavnen.

*Transportministeriet noterer sig Gammelholm Beboerforenings kommentar, men bemærker herudover, at det som udgangspunkt vil være et kommunalt anliggende at gennemføre foranstaltninger, som kan være med til at gøre det mere sikkert og hurtigt, som ønsket af Gammelholm Beboerforening.*

**Cyklistforbundet** bemærker bl.a., at det på det overordnede plan er positivt, at der er tænkt i regionale cykelforbindelser, der knyttet op til det øvrige regionale cykelnet kan forbinde de nye byudviklingsområder med resten af hovedstadsregionen og gøre det attraktivt for både kort- og langturscyklister.



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

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

Samtænkningen med Fingerplanens regionale cykelforbindelser bør allerede nu have højeste prioritet.

Endelig ønsker Cyklistforbundet at minde om, at en cykeltunnel parallelt med Nordhavnstunnellen var en enestående mulighed for, at Nordhavn – og nu også Lynetteholm mv. – blev international guldstandard for attraktive forhold for cyklister. Cyklistforbundet mener, at investeringerne i cykelforbindelser skal ligge i et helt andet leje, og at man bør forbinde Lynetteholm med cykeltunneller frem for broer.

*Transportministeriet skal overordnet bemærke, at det er vigtigt at tænke cykelinfrastruktur ind i en potentiel udvikling af Østhavnen, herunder Lynetteholm. Det er også grunden til, at det indgår i den plan, der har været foretaget en strategisk miljøvurdering af.*

*Cykelinfrastrukturen i Østhavnen, herunder Lynetteholm, er fortsat på et meget overordnet plan, hvilket også kan udledes af den miljøvurderede plan.*

*Det er et kommunalt anliggende, hvordan man ønsker, at infrastrukturen til cykler skal indrettes.*

**BIOFOS** bemærker, at selvom der skitseres ”principielle nye cykelforbindelser”, og altså endnu ikke vedtagne traceer, konstateres det, at en ny højklasset cykelforbindelse er lagt tværs gennem renseanlægget. Hvis renseanlægget bliver liggende, skal veje, cykelruter, m.v. som udgangspunkt placeres uden for anlæggets matrikel.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at kortene med cykelinfrastrukturen skal ses som et principielt bud på, hvor der skal*



*være forbindelse for cykler og hvilke overordnede transportstrømme disse skal betjene. Det er imidlertid fortsat på et meget overordnet niveau, hvorfor disse ikke skal forstås sådan, at der er truffet beslutning om, at de skal gå over renseanlæggets grund.*

**Margretheholm Havn** bemærker, at cykelinfrastrukturen som den er skitseret, vil lukke Margretheholms Havn inde og sejlads med master bliver ikke muligt, medmindre den allerede anlagte klapbro skal overgå til cykelvej efter at jordtransporten er afsluttet eller der anlægges en akvædukt.

Yderligere må de i miljøvurderingen indtegnede cykelruter via Prøvestenen også antages at komme til at udgøre en væsentlig og ikke moderat forhindring for sejlads. Der er i materialet ikke redegjort for, hvilke andre aktiviteter, der vil komme som resultat af projektet på sigt, hvorved det ikke er rimeligt at afskrive disse påvirkninger på forhånd.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet noterer sig synspunktet omkring valg af cykelinfrastruktur. Der henvises til ovenstående bemærkninger til Biofos' høringssvar. Herudover bemærkes det, at der ikke træffes nogen beslutning om valg af cykelinfrastruktur i forbindelse med den strategiske miljøvurdering. Det er en beslutning, som først vil blive truffet på et senere tidspunkt.*

**Refshaleøens Ejendomsselskab (RE)** bemærker bl.a. anlægget af en cykelforbindelse mellem Refshaleøen og Nordre Toldbod/Langelinie er en afgørende forudsætning for, at cyklen bliver en attraktiv transportform i Østhavnen.

*Transportministeriet tager kommentaren til efterretning.*

**Dansk Sejlunion og Foreningen af Lystbådehavne i Danmark** bemærker bl.a., at en hidtil ikke omtalt ekstra cykelbro mellem Nordhavn og Østerbro er lagt ind i planen. Lige som cykelbroen mellem Langelinie og Refshaleøen vil den forringe mulighederne for mastebåde. Der udtrykkes undren over, at denne ekstra cykelbro ikke er omtalt i forbindelse med de drøftelser, der har om cykelbroen mellem Langelinie til Refshaleøen.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet ikke har kendskab til hvilke drøftelser der henvises til. Men der i den plan som er blevet miljøvurderet lagt et perspektiv ind med en linje som går fra det nordlige Lynetteholm til Nordhavnen. Det er*





*imidlertid vigtigt at holde sig for øje, at der ikke er truffet nogen beslutning om etableringen af sådan en linjeføring.*

*Det er en beslutning, som vil skulle foretages på et senere tidspunkt. Med den strategiske miljøvurdering er der foretaget en vurdering af, hvilke konsekvenser en gennemførelse af planens elementer vil have.*

**Den overordnede grundejerforening for Margretheholm**

bemærker bl.a., at 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.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet noterer sig synspunktet omkring valg af cykelinfrastruktur. Herudover bemærkes det, at der ikke træffes nogen beslutning om valg af cykelinfrastruktur i forbindelse med den strategiske miljøvurdering. Det er en beslutning, som først vil blive truffet på et senere tidspunkt.*

**Finn Breddam** bemærker bl.a., at det er uholdbart, hvis man anlægger en cykelforbindelse som en svingbro med 12-18 minutters rødt lys for cyklister for hver 30 minutter om sommeren. Endvidere vil det være mest hensigtsmæssigt, hvis der anlægges en tunnel i stedet for, hvilket også vil være til fordel for sejladsen i havnen.

Herudover bemærkes det, at der er to muligheder for en ”højklaset” cykelforbindelse: Hvis biltrafikken fra Holmen også ledes syd og øst om Margretheholm, altså via Forlandet, vil strækningen gennem Quintus fortidsmindet kunne indgå som en del af supercykelstien Østerbro-Amagerruten, fra landingspunktet for bro/tunnel ved det nuværende Reffen og ned mod Forlandet.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet noterer sig forslaget om, at det vil være mest hensigtsmæssigt at anlægge en tunnel som cykelforbindelse end en broforbindelse. Endvidere noterer ministeriets sig også forslagene for cykelforbindelserne til Amager.*



*Transportministeriet er overordnet enig i, at det er vigtigt med gode muligheder for at benytte sig af cyklen. Det ligger uden for den strategiske miljøvurdering af plan for udvikling af Østhavnen at beslutte, hvorvidt en cykelforbindelse bør etableres som tunnel eller bro. Det er en beslutning, som vil skulle tages på et senere tidspunkt. Det er i øvrigt også en beslutning som ligger længere ude i fremtiden, hvordan man ønsker at etablere cykelforbindelser fra Amager til Refshaleøen.*

**Københavns Motorbådsklub** antager, at den planlagte grønne cykelrute som i SMV'en føres på tværs af Københavns Motorbådsklubs havn, forudsætter at Københavns Motorbådsklubs havneareal ikke eksisterer længere.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at kortene med cykelinfrastrukturen skal ses som et principielt bud på, hvor der skal være cykelruter. Det er imidlertid fortsat på et meget overordnet niveau, hvorfor disse ikke skal ses sådan, at der er truffet beslutning om, at de skal gå over Københavns Motorklubs havneareal*

*Den endelige beslutning vil i sidste ende være en lokal beslutning, som træffes af Københavns Kommune.*

### **3.3.4. Vejbetjening uden for Københavns Kommune**

**Køge Bugt-alliancen** bemærker, at rapporten ikke fokuserer på, at der vil være en stigning i trafikken på Køge Bugt Motorvejen. Det fremgår dog af figur 5.4.1, men er ellers ikke nævnt i rapporten. Motorring 3 kan også blive påvirket. Køge Bugt kommunerne bemærker, at det er nogle af Danmarks mest trafikerede veje, og at udviklingen i Østhavnen må forventes at medføre mere trafik og øget støjbelastning på disse strækninger med en forventelig konsekvens for Køge Bugt kommunernes potentialer for bosætning og for tiltrækning og fastholdelse af virksomheder.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at der er foretaget en strategisk miljøvurdering af planen for Østhavnen, herunder Lynetteholm. I den forbindelse er der også i rapportens kapitel 5 en vurdering af planens virkning på fremtidens transport.*

*Ministeriet bemærker, at der som led i miljøkonsekvensvurderingen af en Østlig Ringvej vil blive udarbejdet nye og opdaterede trafikmodelberegninger og en vurdering af trafiksikkerheden forbundet med etablering og drift af Østlig Ringvej. Miljøkonsekvensvurderingen vil belyse, hvordan Østlig Ringvej påvirker trafikmønstret henholdsvis lokalt, regionalt i hovedstadsområdet*



*uden for København samt bilateralt mellem Danmark og Sverige. Det indebærer, at der gennemføres nye trafikmodelberegninger baseret på opdaterede forudsætninger. De gennemførte beregninger vil blive afrapporteret i en offentligt tilgængelig baggrundsrapport, ligesom alle forudsætninger vil blive fremlagt.*

**Brøndby Kommune** bemærker, at det i analyserne af de trafikale konsekvenser af en østlig omfartsvej vurderes, at trafikbelastningen på Motorring 3 vil falde en smule.

Brøndby Kommune vil derfor gerne spørge til i hvilken grad, denne analyse er taget med i betragtningerne for projektet om kapacitetsudvidelse af Motorring 3.

For de igangværende planer om at udbygge eksisterende Motorring 3 har netop som udgangspunkt, at trafikken her forventes at stige. Brøndby Kommune vil derfor også gerne have oplyst, om trafikanalyserne for en østlig omfartsvej er koordineret med trafikanalyserne for en fremtidig E47 (Motorring 3).

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at baggrunden for at udvide E47 (Motorring 3) er allerede eksisterende trængselsproblemer i kombination med en forventning om en stor stigning i trafikarbejdet frem mod 2030, som ikke er belyst i analysen. Fx forventes det, at det daglige trafikarbejde på Motorring 3 mellem Holbækmotorvejen og Køgemotorvejen stiger fra 90.600 i 2015 til 130.000 i 2030. Den store vækst i trafikarbejdet forventes derved at indtræffe inden Østlig Ringvej anlægges.*

*I analyserne af udvikling af Østhavnen forventes trafikarbejdet på de fleste motorvejsstrækninger at stige fra 2035 til 2070 i både nul- og projektscenariet. Dog stiger det typisk lidt mere i nulscenariet, hvor der ikke sker byudvikling af Lynetteholm, etablering af en Østlig Ringvej, etablering af en metrolinje eller etablering af cykelinfrastrukturen omtalt i planen.*

*Eksempelvis forventes det daglige trafikarbejde på Kalvebod Bro i projektscenariet at være 133.000 i 2035 og 135.000 i 2070, altså en lille stigning. I nulscenariet forventes trafikarbejdet på samme strækning at være 141.000 i 2070. Dermed viser beregningerne, at projektet fører til et fald i trafikarbejdet på ca. 4 pct. i forhold til nulscenariet på den pågældende strækning. Der henvises herudover til analysen Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnens bilag 1 afsnit 5.*



*I beregningerne er der anvendt et vejnet, der omfatter nye og besluttede vejprojekter, herunder udvidelse af fx M3, Amagermotorvejen og Øresundsmotorvejen, som indgår i Infrastrukturplanen 2035.*

*Der kan læses mere om trafikberegningerne for Mottoring 3 i Vejdirektoratets publikation "Øget kapacitet på Motorring 3 E47 Jægersborg – Avedøre. Trafikberegninger og samfundsøkonomi"*

**Gentofte Kommune** bemærker det både i SMV'en og i de foretagne forundersøgelser er gjort tydeligt, at kapaciteten på Nordhavnsforbindelsen (Nordhavnsvej og Nordhavnstunnel) ikke sikrer en hensigtsmæssig trafikafvikling, hvilket medfører, at trafikanterne vil søge væk fra det overordnede vejnet og ud på lokalveje i Gentofte Kommune. Det finder kommunen er uacceptabelt.

Østlig Ringvej og tilkoblingen til Nordhavnstunnelen og Nordhavnsvej skal derfor belyses yderligere i en kommende VVM-redegørelse. I den sammenhæng skal det sikres, at infrastrukturen – såfremt den forudsatte byudvikling i København gennemføres – har tilstrækkelig kapacitet til at afvikle trafikken tilfredsstillende, så byudviklingen ikke belaster Gentofte Kommunes borgere.

Kommunen forudsætter, at arbejdskørsel i anlægsfasen udelukkende foregår via det overordnede vejnet, herunder Helsingørmotorvejen, Motorring 3 og Nordhavnsvej. Samtidig forudsættes det, at der indføres spærretider, således at arbejdskørslen foregår uden for myldretidstrafikken.

*Transportministeriet har noteret sig Gentofte Kommunes synspunkt om, at det er uacceptabelt, at kapaciteten på Nordhavnsforbindelsen (Nordhavnsvej og Nordhavnstunnel) ikke sikrer en hensigtsmæssig trafikafvikling, hvilket medfører, at trafikanterne vil søge væk fra det overordnede vejnet og ud på lokalveje i Gentofte Kommune.*

*Den tidligere forundersøgelse af Østlig Ringvej viste, at Gentofte Kommune er en af de kommuner, der vil opnå tidsmæssige besparelser med etablering af Østlig Ringvej - nærmere bestemt mellem 100.000 og 200.000 timer i trafikken om året. Østlig Ringvej vil i forhold til tiden anvendt i trafikken, være en fordel for borgere i Gentofte, da de på en del af deres rejserelationer, nu vil komme hurtigere frem, da de kan køre ad den nye ringvej i stedet for at køre igennem København.*



*Ministeriet bemærker, at der som led i miljøkonsekvensvurderingen af en Østlig Ringvej vil blive udarbejdet nye og opdaterede trafikmodelberegninger og en vurdering af trafiksikkerheden forbundet med etablering og drift af Østlig Ringvej. Miljøkonsekvensvurderingen vil belyse, hvordan Østlig Ringvej påvirker trafikmønstret henholdsvis lokalt, regionalt i hovedstadsområdet uden for København samt bilateralt mellem Danmark og Sverige. Det indebærer, at der gennemføres nye trafikmodelberegninger baseret på opdaterede forudsætninger. De gennemførte beregninger vil blive afrapporteret i en offentligt tilgængelig baggrundsrapport, ligesom alle forudsætninger vil blive fremlagt.*

**Gladsaxe Kommune** noterer sig overordnet, 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.

Gladsaxe Kommune finder det overordnet meget problematisk at etablere projekter, der gør det mere attraktivt at køre bil. 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.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet noterer sig Gladsaxe Kommunes synspunkter om, at det er uacceptabelt, at omegnskommunerne skal betale prisen i form af yderligere støj- og miljøbelastning for at aflaste trafikken i det centrale København.*

*Transportministeriet skal i øvrigt bemærke, at Gladsaxe Kommune er en af de kommuner, der ifølge de gennemførte trafikmodeller i forbindelse med SMV-rapporten formentlig vil opleve et fald i trafikken på det overordnede vejnet som følge af planen og den senere realisering af planens anlægsprojekter.*

**Hvidovre Kommune** bemærker bl.a., at det frygtes, at en østlig ringvej vil medføre, at trafik fra det nordlige Sjælland mod Køge og Roskilde vil anvende Østlig Ringvej for at undgå Motorring 3, hvilket kan føre til yderligere trafikbelastning og deraf følgende støjgener på Amagermotorvejen og Kalvebodbroerne, som allerede nu er stærkt belastet og forårsager væsentlige støjgener i Hvidovre. Hvidovre Kommune må derfor allerede nu understrege behovet



for, at støjbegrænsning af eksisterende motorveje indgår direkte i anlæg af nye trafikforbindelser.

*Ministeriet bemærker først og fremmest, at ministeriet har svært ved at forestille sig, at trafik fra det nordlige Sjælland som hovedregel skulle anvende en Østlig Ringvej for at komme til eksempelvis Roskilde, hvilket bl.a. beror på, at der vil være tale om en stor omvej, hvorfor der ikke ses at ville være en fordel ved at anvende en Østlig Ringvej.*

*Transportministeriet har noteret sig Hvidovre Kommunes synspunkter, herunder at der allerede i dag er et behov for støjbe- grænsninger ved det eksisterende motorvejsnet. Det er ikke en del af den strategiske miljøvurdering, men ministeriet gør opmærksom på, at Vejdirektoratet i gang med at foretage en miljøkonsekvensvurdering af en udbygning af E20 Amagermotorvejen. Der vil som en del af miljøkonsekvensvurderingen for E20 også blive fremsat forslag til støjreducerende foranstaltninger.*

### **3.4. Rekreative forhold**

**Amager Øst Lokaludvalg** bemærker bl.a., at det er meget vigtigt, at der tages mest muligt hensyn til borgernes brug af strandparken. Lokaludvalget ønsker grundige analyser af, hvilke konsekvenser anlægsfasen af Østlig Ringvej og anlæggelsen af Lynetteholmen får for badeliv og andre aktiviteter på land og til vands.

Lokaludvalget opfordrer til, at gravearbejde og procedurer, der vil påvirke muligheden for at bade og dyrke vandsport, primært foregår om vinteren og begrænses mest muligt, da der også bør tages hensyn til de mange vinterbadere, herunder vinterbadeforeningen "Det kolde Gys" med 6000 medlemmer, på badeanstalten Helgoland.

Herudover bemærker udvalget, at det er vigtigt for det rekreative naturområde på Prøvestenen Syd og for den kommende lystbådehavn og evt. husbåde, at både metroens vedligeholdelsescenter samt eventuel opkørsel fra Østlig Ringvej placeres nord for volden på Prøvestenen og dermed uden for det grønne rekreative område. Adgangsveje til Prøvestenen bør forbedres med en bro til cyklister og fodgængere, som gerne vil over til det rekreative naturområde på Prøvestenen Syd.

**Miljøpunkt Amager** bemærker, at der bor mange borgere tæt ved Amager Strand, og der er mange københavnere, der dagligt benytter Amager Strand til sport og rekreative aktiviteter på/i vandet



og på land året rundt. Det er derfor vigtigt, at der tages mest muligt hensyn til borgernes brug af strandparken. Miljøpunkt Amager ønsker grundige analyser af, hvilke konsekvenser anlægsfasen af Østlig Ringvej og anlæggelsen af Lynetteholmen får for badeliv og andre aktiviteter på land og til vands.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at den strategiske miljøvurdering i sin natur er af mere overordnet karakter, da den bygger på eksisterende viden og erfaringer.*

*Før der kan anlægges en Østlig Ringvej vil der skulle gennemføres en miljøkonsekvensvurdering af det konkrete projekt. Disse vurderinger vil omhandle de potentielle påvirkninger der kan være forbundet med Østlig Ringvej. Det være sig både i anlægsfasen og i driftsfasen.*

*Miljøkonsekvensvurderingen vil indeholde vurderinger af projektets potentielle påvirkning på de rekreative områder ved Amager Strandpark. Der er ikke planer om at inddrage arealer til byggepladser eller på anden måde fysisk hindre anvendelsen af områderne ved Amager Strandpark, hvorfor vurderingerne forventeligt primært vil vedrøre emner som badevandskvalitet, anlægstøj og visuelle forhold.*

*Gravearbejdet i forbindelse med uddybning af tunnelrenden vil periodevis kunne give anledning til mere uklart vand fra gravearbejdet ud for kysten ved dele af Amager Strandpark, som kan påvirke badevandskvaliteten.*

*For så vidt angår anlægget af Lynetteholms påvirkninger vil dette ikke nærmere blive behandlet, da det falder uden for nærværende høring.*

*I forhold til placeringen af kontrol- og vedligeholdelsescenteret træffes der ikke nogen beslutning i forbindelse med den strategiske miljøvurdering. Der er dog lagt op til i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af det konkrete projekt, at kontrol- og vedligeholdelsescenteret placeres nord for jordvolden, hvilket i så fald vil imødekomme Amager Øst Lokaludvalgs ønske.*

**Christianshavns Lokaludvalg** bemærker bl.a., at Lokaludvalget ønsker at fremhæve kystlinjens ”fligede” karakter og de kanal- og bugtmiljøer, som eksisterer andre steder i havneområdet. Lokaludvalget lægger vægt på, at disse elementer også kommer til at indgå i byudvikling af Østhavnen. Behovet for at anlægge byggepladsdæm-



ninger mv. anerkendes, men anlæggene må modificeres eller fjernes efter brug, så området egner sig til byliv og ikke permanent vil fremstå som en byggeplads.

I den sammenhæng finder Lokaludvalget, at der må foretages en gennembrydning fra Margretheholm Havn til Krudtløbsgraven og sikring af denne med en stormflodspor. Margretheholm Havns rekreative værdi kan og bør udvikles.

*Transportministeriet har noteret sig forslagene. I forhold til forslaget om at foretage en gennembrydning af Margretheholm Havn til Krudtløbsgraven bemærkes det, at det går imod ønsket om stormflodssikring, da det vil vanskeliggøre eller fordyre en ydre stormflodssikring af København.*

**Indre By Lokaludvalg** foreslår, at det undersøges, hvordan indersiden af Lynetteholm kan indrettes til et rekreativt strandareal med krav til vandkvaliteten, der gør badning mulig.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at det på nuværende tidspunkt er vedtaget, at der på Lynetteholms østlige del skal anlægges et kystlandskab, som også vil omfatte sandstrande. Det følger af anlægsloven for Lynetteholm. I forhold til Indre By Lokaludvalgs forslag om at indrette et rekreativt strandareal på indersiden af Lynetteholm bemærkes det, at det umiddelbart er svært at se for sig grundet Lynetteholms konstruktion med perimeteren og den kote Lynetteholm vil have i forhold til havet.*

*I forhold til mulighederne for at gøre badning tilgængeligt på vestsiden af Lynetteholm, vil det formentlig snarere være muligt at se for sig, at man vil kunne etablere havnebade, som det allerede kendes i dag i Københavns Havn. Det er dog valg, som først vil skulle tages på et senere tidspunkt.*

**Københavns Kommune** bemærker, at det er vigtigt, at der i fremtiden er tilstrækkelige arealer til rekreation i tilknytning til vandet på den sydlige del af Prøvestenen, der er forberedt til en anvendelse som lystbådehavn mm. Kommunen vil opfordre til, at det undgås, at udformningen af opfyldning til tilslutningsanlægget til Østlig Ringvej medfører stillestående vand, tangophobning mv., der gør disse rekreative arealer mindre attraktive.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet noterer sig Københavns Kommunes bemærkning om, at det er vigtigt, at der i fremtiden er tilstrækkelige arealer til rekreation i tilknytning til vandet på den sydlige del af Prøvestenen.*





*I den strategiske miljøvurdering er der foretaget en vurdering af de potentielle påvirkninger, såfremt man gennemfører planens delelementer.*

*Der træffes ikke nogen formelle beslutninger om anvendelsen af Prøvestenen i forbindelse med den strategiske miljøvurdering. De beslutninger vil skulle foretages på et senere tidspunkt, og vil bl.a. bero på de miljøkonsekvensvurderinger der skal foretages i den kommende tid af henholdsvis anlægget af en ny metrolinje og anlægget af en Østlig Ringvej.*

**Tårnby Kommune** bemærker, at etableringen af linjevarianterne Ø3/4/5 til Østlig Ringvej ikke forholder sig til påvirkningen af de rekreative områder omkring Kastrup Lystbådehavn og Kastrup Gammel Havn. Det nævnes at anvendelsen i anlægsfasen kan påvirke de rekreative områder ved Amager Strandpark, men at påvirkningen er midlertidig og dermed ubetydelig. Da der etableres en tunnel-arbejdsplads i linjeføringens sydlige ende ved Kastrup Halvø og midlertidigheden af anlægsarbejderne ikke er beskrevet, fastholder Tårnby Kommune at der kan være sandsynlige væsentlige påvirkninger af de rekreative arealer omkring, samt funktionsdygtigheden af, lystbådehavnen i Tårnby Kommune. Tårnby Kommune fastholder at Lystbådehavnen skal være funktionsdygtige i hele anlægsperioden.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at anlægsarbejderne til etablering af Østlig Ringvej også i den sydlige ende af tunnelen vil være af midlertidig karakter. I miljørapporten står der om de kumulative virkninger bl.a., at "I anlægsfasen kan der være kumulative moderat negative påvirkninger af både Amager Strandpark og lystbådehavnene ned til Kastrup-halvøen.". Der henvises til rapportens s. 109.*

*Der vil i forbindelse med bl.a. miljøkonsekvensvurderingen en Østlig Ringvej skulle laves nærmere vurderinger af påvirkningerne af anlægget af det konkrete projekt.*

**Gammelholm Beboerforening** bemærker, at havnemiljøet skal styrkes og bevares, så det udvikler sig som et fælles rekreativt område, der under "kontrollerede" former kan bruges af alle. Det handler bl.a. om at områderne skal bevares som fælles og tilgængelige for alle, og at der skal værnes over udsigten ud over Øresund.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet noterer sig synspunktet om, at der skal bevares fælles rekreative områder, som kan bruges af alle.*



*Vedrørende kommentaren om at værne over udsigten ud over Øresund bemærker Transportministeriet, at den strategiske miljøvurdering konkluderer, at en eventuel byudvikling af Østhavnen, herunder Lynetteholm, vil have en varig påvirkning af den nuværende udsigt til Øresund.*

**Copenhagen Cable Park** bemærker bl.a., at Copenhagen Cable Park ønsker at gøre opmærksom på, at SMV'en 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.

SMV'en 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.

Samlet vurderes det, at denne del af SMV'en er dels underbelyst, dels savner konkrete vurderinger af negative konsekvenser for borgernes adgang til vandsportsaktiviteter, samt øvrige rekreative udfoldelsesmuligheder i området.

**Københavns Motorbådsklub** bemærker, at det foreslås – som minimum – gokartbanen, Københavns Motorbådsklubs havn samt Copenhagen Cable Park nedlagt for at give plads til boliger.

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

Der er i SMV'en ikke taget højde for nedlæggelsen af et havneanlæg med over 100 bådejere, som har opereret i positiv samklang med Københavns Kommune i knap 53 år, og der er ikke fremlagt nogen idéer til eventuel genhusning af Københavns Motorbådsklubs havn. Københavns Motorbådsklub eksisterer ganske enkelt ikke i SMV'en, eksemplificeret ved figur 7.3.1 på side 136 i miljøvurderingen.



*Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at der er foretaget en strategisk miljøvurdering af planen for udviklingen af Østhavnen. En vurdering som er af overordnet karakter, og som beror på tilgængeligt materiale.*

*Transportministeriet bemærker herudover, at det ikke har været muligt at angive med større præcision, hvor fremtidige rekreative arealer etableres i de kommende nye bydele. Disse detaljer foreligger ikke i forbindelse med udarbejdelsen af SMV-rapporten.*

*I rapporten står der følgende i forhold til påvirkninger af byudviklingen i anlægsfasen (s. 139):*

*”Det forudsættes, at de integrerbare dele af oplevelses- og turismeinfrastrukturen efter en konkret vurdering af omfang m.v. kan indgå i byudviklingen, men der må forventes en reduktion af hensyn til bl.a. støjkrav ved boligbebyggelse, hvorfor særligt pladskrævende og støjende aktiviteter sandsynligvis må ophøre i området. Det vil kunne resultere i væsentlige negative påvirkninger af denne oplevelsesindustri.”*

*I forhold til den samlede plan konkluderes det på side 148, at:*

*”Der vurderes på lang sigt at være sandsynlige, væsentlige, positive og kumulative virkninger af planens elementer på oplevelses- og turismeinfrastrukturen i planområdet. På kort sigt vil nogle oplevelseserhverv, som i dag findes i planområdet, ikke kunne opretholdes på grund af støjkrav m.m., men det forventes, at disse vil finde plads andre steder i byen.*

*Østlig Ringvej, Metro M5, cykelinfrastruktur og supplerende vejbetjening vil skabe bedre adgang til de nye kystnære byområder og byrum, og mulighederne for såvel lokale beboere, befolkningen i København og udefrakommende gæster at kunne opleve denne del af byen vurderes at udgøre en sandsynlig væsentlig positiv virkning af den samlede plan.”*

**Dansk Sejlunion og Foreningen af Lystbådehavne i Danmark** bemærker, at muligheder for bedre besejlingsforhold for de 11 lystbådehavne i Københavns Inderhavn ikke omtales i de ellers omfattende beskrivelser af rekreative muligheder. Københavns Kommunes Blå strategi for havnen og dens rekreative muligheder nævnes ikke og respekteres slet ikke.



Transportministeriet skal hertil bemærke, at påvirkningerne for sejladsen er behandlet i miljørapportens kapitel 7.3 om materielle goder.

Under eksisterende forhold er bl.a. beskrevet, at:

”Tracéet for Østlig Ringvej krydser væsentlige sejlruter, herunder indsejlingen til den nordlige del af Københavns havn (Skudeløbet på Nordhavn, Orientbassinet, Mellembassinet, Kronløbsbassinet, Nordbassinet, Mellembassinet og Sønder Frihavn) Københavns Inderhavn (via Kronløbet og Lynetteløbet), samt indsejlingerne til Margretheholm Havn, erhvervshavnen på Kraftværkshalvøen, havnebassinet bag Prøvestenen, Prøvestenshavnen, Sundby Havn, samt Kastrup Lystbådehavn og Kastrup Gammel Havn. Lynetteløbet lukkes (inddrages) dog allerede i forbindelse med etablering af perimeteren af selve Lynetteholm, og påvirkninger afledt af denne lukning behandles derfor ikke yderligere.”

Der er også en vurdering af påvirkningerne i anlægs- og driftsfasen.

Transportministeriet vurderer derfor også, at der er foretaget en vurdering af påvirkningerne for sejladsen, også for lystbåde i Københavns Inderhavn.

Transportministeriet skal herudover bemærke, at der findes mange strategier hos Københavns Kommune, men også Udviklingselskabet By & Havn I/S, som ikke hviler på et lovhjemlet grundlag. Det vurderes at ville føre for vidt at inddrage dem alle på dette niveau, hvor der er foretaget en strategisk miljøvurdering.

### **Den overordnede grundejerforening på Margretheholm**

bemærker, at de undres over, at Margretheholms rekreative arealer ikke omtales. Margretheholm er et tæt beboelsesområde, som hver dag benyttes af de flere tusinde beboere og gæster i området. Med de forelagte trafikale ændringer er grundejerforening bekymret for, om det vil medføre øgede støjgener fra trafikken over de tilladte værdier. Den overordnede grundejerforening på Margretheholm 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.



*Transportministeriet skal hertil bemærke, at det vidensgrundlag, der er indgået i udarbejdelsen af SMV-rapporten og det detaljeringsniveau, hvormed vurderingerne er beskrevet, ikke har givet mulighed for at omtale alle detaljer i byudviklingen.*

*Der vil skulle foretages miljøkonsekvensvurderinger af de enkelte projekter i det omfang, at det følger af miljøvurderingsreglerne herfor. Detaljeringsniveauet for miljøkonsekvensvurderinger af konkrete projekter er mere detaljeret omkring det specifikke projekt end tilfældet typisk vil være i forbindelse med en miljøvurdering af en plan.*

**Danmarks Naturfredningsforening** bemærker, at realisering af Planen betyder både en midlertidig og permanent forringelse af de rekreative muligheder på det nordøstlige Amager. Kløvermarken, Amager Strand, lystbådehavnene og kolonihaverne udgør i dag væsentlige rekreative muligheder.

De nye byområder i Østhavnen bliver ifølge Planen forsynet nye rekreative områder i kystzonen af Lynetteholm og i forbindelse med selv byudviklingen. Disse nye områder må dog forudses først og fremmest skulle betjene de 66.000 nye beboere som forventes i Østhavnen. Og da København i forvejen er underforsynet med rekreative muligheder kunne Nordhavn, Kløverparken og Refshaleøen med en mindre tæt udnyttelse give København det løft der er brug for.

Ydermere vil den eksisterende by også i fremtiden forventes at blive fortættet med nye boliger og erhverv på de mindre arealer og de fortætningsmuligheder der findes. Det betyder at realiseringen af Planen alt i alt betyder en forringelse af de eksisterende rekreative muligheder i København.

Den strategiske miljøvurdering tegner kun brudstykkevis et billede af de forringelser af københavnernes rekreative muligheder, som kan forventes. Det virker defensivt, og der savnes en seriøs vurdering af hvordan de midlertidige og permanente tab kan undgås ved alternative løsninger eller kan kompenseres.

*Indledningsvis noterer Transportministeriet sig, at Danmarks Naturfredningsforening henviser til, at Kløvermarken, Amager Strand, lystbådehavnene og kolonihaverne i dag udgør væsentlige rekreative muligheder på det nordøstlige Amager. Afhængig af hvilke modeller der vælges gennemført vil det kunne have en påvirkning af lystbådehavnene og Amager Strand. For Amager Strand vil det være en midlertidig påvirkning, hvis der etableres*



*en samlet Østlig Ringvej. Det vil dog være en påvirkning, som er midlertidig. For så vidt angår lystbådehavnene gør det samme sig gældende, dog vil der kunne ske en permanent påvirkning af Margretheholm Havn. Det vurderes ikke, at Kløvermarken vil blive påvirket.*

*Transportministeriet har noteret sig synspunktet om, at den strategiske miljøvurdering tegner kun brudstykkevis et billede af de forringelser af københavnernes rekreative muligheder, som kan forventes.*

*Det bemærkes, at meget af byudviklingen i planen foreslås at skulle ske på Lynetteholm, som i øjeblikket er under opførelse. Denne byudvikling vil således ikke optage plads. Herudover vil der som en del af Lynetteholm også blive etableret et kystlandskab, som størrelsesmæssigt vil svare til størrelsen på Fælledparken, hvilket altså vil være et nyt rekreativt område af høj kvalitet*

**Enel Selvig** bemærker at anlægge en højbane tværs gennem et rekreativt område (Margretheholm), som benyttes af mange familier, børn og hundeluftere dagligt, er at ødelægge det sidste gode for det område.

*Transportministeriet har noteret sig synspunktet. Der tages ikke beslutning i forbindelse med bearbejdningen af høringssvarene til den strategiske miljøvurdering stilling til, hvorvidt en metro etableres som højbane eller ej.*

*Der er i den efterfølgende miljøkonsekvensvurdering af det konkrete projekt lagt op til, at der skal foretages en analyse af strækningen fra Prags Boulevard Øst til Lynetteholm som metro på højbane og strækningen fra v/Prags Boulevard Øst til umiddelbart efter v/Refshaleøen som boret tunnel, med en undergrundsstation på Refshaleøen.*

### **3.5. Klima**

#### **3.5.1. Generelt**

**Amager Øst Lokaludvalg** savner en analyse af sammenhængen mellem 'Planen' og muligheden for at leve op til klimamålsætningerne. Det bør undersøges, hvorledes 'Planen' og delelementerne i planen kan gennemføres med så lille et klimaaftryk som muligt, eller allerhelst gennemføres med positiv gevinst for klimaet.



**Brøndby Kommune** bemærker, at den strategiske miljøvurdering ikke nævner Københavns Kommunes ambitioner og planer om at blive CO<sub>2</sub>-neutral. Den kommer heller ikke ind på, i hvilken grad planerne for byudvikling og infrastruktur vil påvirke arbejdet med at reducere hovedstadens CO<sub>2</sub>-udledning.

**Miljøpunkt Amager** bemærker bl.a., at det bør undersøges, hvorledes projektet kan gennemføres med så lille et klimaafttryk som muligt, dog allerhelst med positiv gevinst for klimaet.

Det må forventes, at byggeri af en sådan størrelse har en kæmpe CO<sub>2</sub>-belastning primært i anlægsfasen. Det gælder både i form af forbrug af råstoffer og energi. Der bør stilles krav om eldrevne arbejdsmaskiner og lastbiler i hele anlægsfasen.

Det bør ligeledes være et krav at udviklingen ikke går imod arbejdet med at leve op til Parisaftalen og Københavns Kommunes egne målsætninger om at være klimapositiv i 2035. Miljøpunktet savner en analyse af sammenhængen mellem projektet og muligheden for at leve op til klimamålsætningerne.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at det ikke har været muligt at lave en direkte sammenligning af de klimaberegninger, der ligger til grund for vurderingerne i SMV-rapporten og Københavns Kommunes klimamålsætninger. Dette hænger bl.a. sammen med at beregningerne bag SMV-rapportens ikke kun kan re-lateres til udledninger af CO<sub>2</sub> i Københavns Kommune.*

**Københavns Kommune** bemærker bl.a., at kommunen ser potentiale i korte transportveje for overskudsjord, brug af materiel med en lav CO<sub>2</sub>-udledning inklusive søtransport mv. til infrastruktur anlæggene. Dette kan eventuelt suppleres med en delvis anvendelse af genbrugsmaterialer i beton- og metalkonstruktioner mv., i det omfang sikkerhedskrav tillader det. Kommunen medvirker gerne til at afsøge løsninger sammen med de selskaber, der skal etablere metro og Østlig Ringvej.

Det er vigtigt for Københavns Kommune, at alle muligheder for at reducere klimapåvirkninger afsøges, men det må ikke blive på bekostning af anlæggenes funktion i driftsfasen, da en CO<sub>2</sub>-besparelse på kort sigt så kan få negative konsekvenser for potentialet for bæredygtig transport mv. i anlæggenes lange levetid.



For så vidt angår byudviklingens klimapåvirkning vil kommunen have stort fokus på, at planlægning af bebyggelse, regulering af materialevalg, forsyning og andre relevante faktorer mv. bidrager til at begrænse CO<sub>2</sub>-udledningen.

*Transportministeriet noterer sig Københavns Kommunes bemærkninger.*

**ARC** bemærker, at de har en ambition om at få etableret fuldskala CO<sub>2</sub>-fangst. Et fuldskalaanlæg til CO<sub>2</sub>-fangst kan potentielt spare klimaet for udledningen af op til ca. 500.000 tons CO<sub>2</sub> om året, hvoraf ca. 2/3 vil være biogent, dvs. negative udledninger i CO<sub>2</sub>-regnskabet. Det er vigtigt, at etableringen af Østhavnen og dertilhørende projekter – både i anlægsfasen og når den står færdig - ikke bliver en forhindring ift. at transportere indfanget CO<sub>2</sub> væk fra byens centrale værker, således at Danmark kan nå sit klimamål.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet noterer sig ARCs kommentar om, at det er vigtigt, at projekterne ikke går udover ARCs ambition om at etablere fuldskala CO<sub>2</sub>-fangst.*

*Det ligger uden for den strategiske miljøvurdering at tage stilling til, hvordan ARCs ønske kan tilgodeses. Det vil i givet fald skulle ske i forbindelse med forarbejdet med de konkrete projekter efterhånden som det går i gang.*

**Den Grønne Ungdomsbevægelse** bemærker bl.a., at de efterlyser en detaljeret og geografisk differentieret opgørelse over de absolutte udledninger, der er forbundet med bebyggelsen af Østhavnen. De undrer sig over, at SMV'en blander relative og absolutte tal sammen i tabel 7.6.1 på side 201 og 202. Den relative opgørelse af bebyggelsen i Østhavnen's udledninger (i forhold til et 0-scenarie i andre dele af Storkøbenhavn) giver ikke et retvisende billede af delprojektets reelle klimapåvirkning. Bliver Østhavnen bebygget vil udledningen finde sted og i så fald er den relative baseline til ikke-realiseret byggeri et andet sted ligegyldig. Opgørelsen giver indtryk af, at der er tale om negative udledninger ved byggeri i Østhavnen, selvom der blot er tale om en relativ forbedring. Dette Den Grønne Ungdomsbevægelse stiller sig derfor meget kritiske over for udeladelsen af en absolut opgørelse af byggeriets påvirkning.

Den Grønne Ungdomsbevægelse finder det tilsvarende problematisk, at klimaeffekterne for bl.a. erhvervsbebyggelse, parkeringspladser, forsyningsinfrastruktur, cykelstier samt den supplerende vejbetjening ikke indgår i beregningerne i tabel 7.6.1. Udeladelsen af disse delprojekters klimapåvirkning betyder, at der ikke findes et





samlet vidensgrundlag for hele projektet. Omvendt betyder det, at man træffer beslutning om anlæg af bl.a. Lynetteholm uden at kende projektets reelle omfang. Det bidrager til at undergrave den demokratiske proces og er selvsagt problematisk.

Den Grønne Ungdomsbevægelse efterspørger ydermere en detaljeret opgørelse i absolutte tal af følgende udsagn fra SMV's side 208: *"For de elementer af planen, som indgår i "Samfundsøkonomiske effekter af udvikling af Østhavnen" vil der være en netto-udledning af 8.000-15.000 ton CO<sub>2</sub> i gennemsnit pr. år i perioden 2027-2070, i forhold til de elementer af 0-alternativet, som indgår i beregningen (se Tabel 7.6.1)".* Den Grønne Ungdomsbevægelse forholder sig kritisk til sætningens konklusion om 'netto-udledning', da referencen til tabel 7.6.1 er til en pærevælling af relative og absolutte tal, hvilket derfor ikke kan siges at give et retvisende billede af de årlige absolutte udledninger ved det samlede projekts realisering.

*Transportministeriet vil nedenfor kommentere på Den Grønne Ungdomsbevægelses nedslagspunkter.*

*Formålet med tabel 7.6.1. er at vise projektets CO<sub>2</sub>-effekt, og tabellen viser således ikke projektets CO<sub>2</sub>-påvirkning. Derfor er alle tal relative til, hvis projektet ikke gennemføres. Da der forudsættes en nettobefolkningstilvækst på ca. 300.000 personer på Sjælland fremmod 2070 uanset om projektet gennemføres eller ej, skal der under alle omstændigheder opføres nye boliger. Det vurderes, at der er en klimagevinst ved at opføre bynære boliger, da disse boliger typisk er lidt mindre end boliger i knap så bynære områder.*

*Samtidig er det dog kun nødvendigt at opføre en ny metro og Østlig Ringvej, hvis Østhavnen bosættes. Klimaeffekten af anlæg af metro og Østlig Ringvej svarer derfor til klimapåvirkningen i beregningen.*

*Byggeriets absolutte klimapåvirkning fremgår i analysen Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnens bilag 3 tabel 2.9.*

*I analysen er det antaget, at omkostningerne ved anlæg af sekundær infrastruktur er de samme for 60.000 personer på Østhavnen som i omegnskommunerne, hvor bosætningen alternativt finder sted. Formålet med SMV'en er at opgøre effekten ved bosætning af Østhavnen, og derfor skal klimapåvirkningen ses relativt til, at der uden projektet skal bygges boliger og infrastruktur til*



*ca. 60.000 personer på en alternativ placering. I områder med høj befolkningstæthed, som der vil være på Østhavnen, er der fx typisk mindre fælles infrastruktur pr. person. En antagelse om, at omkostningerne til sekundær infrastruktur er den samme med og uden projektet må derfor betragtes som en konservativ antagelse, som overvurderer klimeffekten ved projektet.*

*Alle effekter i tabel 7.6.1 er opgjort relativt til et scenarie, hvor Østhavnen ikke bosættes. I nogle tilfælde er nettoudledningen den samme som den absolutte udledning. Det er fx tilfældet med anlæg af metro og Østlig Ringvej, hvor alternativet i nulscenariet er, at metro og Østlig Ringvej ikke anlægges. I andre tilfælde er nettoudledningen forskellig fra den absolutte udledning. Det er fx tilfældet med udledningen fra boliger, hvor det er antaget, at de nye beboere i Østhavnen alternativt bor i Omegnskommunerne, hvis projektet ikke gennemføres. I teksten angives nettoudledningerne og ikke de absolutte udledninger.*

**Gentofte Kommune** bemærker, at kommunen netop har vedtaget Klimaplan 2050, der sætter retningen for kommunens samlede klimaindsats frem mod 2050. Kommunen har vedtaget et delmål om 90 % reduktion af CO<sub>2</sub>-udledning i 2030 sammenlignet med 2019. Etablering af Østlig Ringvej vil føre til øget trafik, ikke mindst på Helsingørmotorvejen, og dermed større CO<sub>2</sub>-udledning i Gentofte Kommune. Østlig Ringvej vil derfor både have store konsekvenser for Gentoftes borgere og kommunens CO<sub>2</sub>-målsætning.

Der bør gennemføres specifikke analyser af CO<sub>2</sub>-påvirkningen i Gentofte Kommune, såvel som konsekvens af øget trafik på Helsingørmotorvejen som på lokale veje.

*Transportministeriet noterer sig ønsket om, at der gennemføres specifikke analyser af CO<sub>2</sub>-påvirkningen i Gentofte Kommune, hvis man etablerer en Østlig Ringvej.*

*Helt overordnet er det vigtigt at holde sig for øje, at bilparken med tiden udleder mindre CO<sub>2</sub> i forbindelse med, at udbredelsen af elbiler bliver større. Flere biler er i et fremtidigt scenarie derfor ikke lig med mere udledning af CO<sub>2</sub>, men vil i sagens natur kunne have andre potentielle gener.*

*Transportministeriet er enig i, at det er vigtigt med konkrete analyser af klimapåvirkningerne fra en Østlig Ringvej. Der skal som en del af miljøkonsekvensvurderingen af det konkrete projekt foretages en vurdering af påvirkningerne på klima som følge af drivhusgasudledninger, herunder hvordan klimapåvirkningerne*



*fra projektet kan reduceres. Det skal ligeledes vurderes, hvorledes projektet kan tilpasses fremtidens klimaforhold. Som baggrund for en vurdering af klimapåvirkninger skal der derfor laves klimaberegninger af drivhusgasemissionerne som følge af projektets anlægs- og driftsfase.*

*En specifik beregning af CO<sub>2</sub>-udledningen i Gentofte Kommune i på baggrund af anlægget af en Østlig Ringvej ser transportministeriet ikke for sig, da der er tale om et projekt, der handler om generel regional mobilitet, og altså ikke et projekt specifikt for kommunen.*

### **3.5.2. Klima i forhold til 0-scenariet**

**CONCITO** bemærker bl.a., at i nul-scenariet antages, at kun 20% af boligerne til 66.000 indbyggere etableres i Københavns Kommune. De resterende 80% boliger etableres på resten af Sjælland, hvor det er en væsentlig antagelse, at arealforbruget vil være 47 m<sup>2</sup>/person mod kun 41 m<sup>2</sup>/person i projektscenariet. Dette har selvsagt stor klimamæssig betydning, da flere m<sup>2</sup> giver flere udledninger. Men i et nul-scenarie, hvor der også tages hensyn til, at byggeriet skal reducere det samlede CO<sub>2</sub>-aftryk, vil antallet af m<sup>2</sup>/person komme under pres.

Man kunne, i højere grad end hidtil, anlægge mere stationsnært på resten af Sjælland, med både lavere m<sup>2</sup>-forbrug og lavere bilejerskab som konsekvens. Det er således ikke givet, at der vil være lige så stort – og dermed også mindre forskel - i klimaaftrykket per person. Og hvis den samlede tilflytning til Sjælland (på 300.000), med samme rationale, håndteres mere arealeffektivt, så ville selve behovet for boliger på Lynetteholm mindskes / bortfalde.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at o-alternativet forudsætter, at de 66.000 nye indbyggere, der efter planens indhold bosættes i Østhavnen, spredes ud over en ikke fastlagt geografi i omegnskommunerne til København. Der er i beregninger af klimapåvirkninger og trafikale konsekvenser af planen vurderet en forskel mellem planen og o-alternativet. Der er derimod ikke udarbejdet et uddybende scenarie for et o-alternativ, hvori der nødvendigvis også skulle indgå miljøpåvirkninger fra en udbygget trafikalt infrastruktur og generel forsyningsinfrastruktur, som kunne sammenlignes med planens miljøpåvirkninger. Der er som følge heraf tale om, at planens positive miljøpåvirkninger (forstået som mindskede eller udeblevne påvirkninger) i.f.t. et uddybet o-alternativ, er systematisk underdrevet i SMV-rapporten.*



### 3.6. Natur og miljø

#### 3.6.1. Havmiljø

**Brøndby Kommune** og **Køge Bugt-alliancen** bemærker, at det er positivt, at der tilsyneladende ikke skal klappes i forbindelse med anlæggelse af nye metrolinjer og/eller en Østlig Ringvej. Hvad angår råstofforbruget er det ligeledes positivt, at råstofgravning vil finde sted på land, og at man derfor undgår at suge materiale op fra Køge Bugt.

Det fremhæves, at projekterne for infrastruktur til Østhavnen og Lynetteholm i lang tid fremover kan få konsekvenser for planerne om at udlægge en ny marin nationalpark i Øresund. De eksisterende arealer med ålegræs, der fjernes, når infrastrukturanlæggene etableres, er op mod 40 år om at blive genetableret. Miljøvurderingen nævner også, at de berørte områder vil blive mindre velegnede som opvækstplads for fiskeyngel, indtil bundfaunaen er genetableret. Desuden vil de midlertidige påvirkninger af ålegræs og tangbevoksninger også forringe levedmulighederne for de fiskearter, der er tilknyttet disse habitater, indtil habitaterne er genetablerede. Den potentielle påvirkning på fiskebestandene i området er vurderet som "ubetydelig" på grund af dens midlertidige karakter, relativt begrænsede område og bundfaunaens evne til at regenerere.

De mener ikke, at en påvirkning, der kan vare op til 40 år, vil være ubetydelig.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at vurderingen af påvirkninger fra fjernelsen af ålegræs i forbindelse med etablering af Østlig Ringvej næppe i sig selv har betydning for mulighederne for at etablere en marin natur nationalpark i Køge Bugt. Derudover bemærkes det, at både bundfauna og fiskebestande forventes påvirket kortvarigt af anlægsarbejderne, mens ålegræs formentlig kan være helt op til 25-40 år om at genkolonisere havbunden i samme omfang som fjernelsen forbundet med anlægsarbejderne.*

**Køge Bugt-alliancen** bemærker, at der mangler en formel beslutning om klappning af slam.

Der bør laves en konkret vurdering af om planens elementer vil reducere vand- og saltudskiftningen gennem Øresund og hvordan det evt. kan forebygges via afhjælpende foranstaltninger. Der bør der også laves en uafhængig second opinion, om der er påvirkninger og om påvirkningerne er acceptable. Internationale organisationer bør i givet fald inddrages.



*Transportministeriet skal hertil bemærke, at det ligger uden for den strategiske miljøvurdering at tage generelt stilling vedrørende spørgsmålet om klappning af materialer. Dette vil skulle foretages i forbindelse med vedtagelsen af de konkrete projekter.*

*I forhold til planens antager Transportministeriet at bemærkningen vedrørende vand- og saltudskiftningen i Øresund er møntet på anlægget af en Østlig Ringvej.*

*Der vil i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen blive gennemført hydrauliske beregninger af projektets udformning med henblik på undersøgelser af projektets påvirkninger på vandgennemstrømning og vandkvalitet. Modellen vil både beregne virkninger lokalt omkring tilslutningsanlæg mv. og regionalt i forhold til vandgennemstrømning og salt- og iltbalance i Øresund.*

*Selve tunnelen planlægges for langt størstedelens vedkommende placeret under havbunden og påvirker derfor naturligt ikke vandgennemstrømningen, hverken lokalt ved København eller i Øresund. Ved tunnelens tilslutningsanlæg ved Kastrup og eventuelt ved Prøvestenen vil der blive behov for at etablere halvøer for at føre tunnelen op på land. Forhold vedrørende eventuelle blokerende virkninger af anlæggene på gennemstrømning i Øresund og de mere lokale forhold som vandudskiftning er nogle af de faktorer, som vil blive undersøgt og indgå som en del af grundlaget for beslutninger om placering og udformning af tilslutningsanlæggene.*

*I miljøkonsekvensvurderingen ses der både på om det anlæg, der miljøvurderes, har en væsentlig påvirkning i sig selv, men der ses også på de potentielle kumulative virkninger med andre godkendte projekter, så det undgås, at de flere projekter tilsammen har en kumulativ væsentlig påvirkning af vandgennemstrømningen og vandkvaliteten.*

**Dragør Kommune** bemærker, at kommunen er opmærksom på påvirkningen af Øresund og Køge Bugt ved eventuelle afledte effekter fra udvikling af Østhavnen, fx fra eventuel klappning af materiale og midlertidig påvirkning af havmiljøet under anlægsfasen af Østlig Ringvej samt af en eventuel placering af BIOFOS i Hvidovre kommune.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at der ikke er truffet nogen beslutninger om klappning af materialer ved en eventuel*



*gennemførelse af planens delelementer. Der er endvidere ikke truffet nogen beslutning om at placere BIOFOS i Hvidovre Kommune. Sidstnævnte vil være en beslutning, som ejerne skal foretage.*

**ARC** bemærker, at etablering af Østlig Ringvej kan få betydning for strømningsforholdene i Kongedybet og dermed for opblandingszonen omkring ARCs spildevandsudledning. Dette forhold bør undersøges nærmere i VVM'en.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at der skal foretages en miljøkonsekvensvurdering af det konkrete projekt at anlægge en Østlig Ringvej. Østlig Ringvejs potentielle påvirkning af opblandingszoner vil blive vurderet i miljøkonsekvensvurderingen ved anvendelse af en hydrodynamisk model, som kan danne et solidt grundlag for disse vurderinger.*

**Københavns Kommune** bemærker, at det er væsentligt for kommunen, at der i etableringen af infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm, benyttes de relevante virkemidler for at mindske påvirkningen af havmiljø, vandkvalitet og badevand. Påvirkningerne er midlertidige, men det er vigtigt at søge at gøre perioder med påvirkninger så korte som muligt.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet har noteret sig Københavns Kommunes synspunkter. Transportministeriet er enig i, at de negative konsekvenser af de konkrete projekter, i det omfang det er muligt, skal påvirke havmiljøet, vandkvaliteten og badevandet mindst muligt. I forbindelse med de konkrete miljøkonsekvensvurderinger af de konkrete projekter, vil dette nærmere kunne blive belyst.*

**Gentofte Kommune** bemærker, at udbygningen af Østhavnen, herunder Lynetteholm, vil påvirke natur og miljø ud over Københavns kommunegrænse. Gentofte Kommune vil derfor gøre opmærksom på, at miljøkonsekvenser for kysten og badestrande nord for området også skal tages med i vurderinger og undersøgelser. Det gælder badevandskvalitet, tangspredning, kystsikring og sedimenttransport. Det skal belyses, hvad der skal til for at forholdene for kysten i Gentofte Kommune ikke forværres. I miljøvurderingen er kun Amager Strandpart medtaget.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at det fremgår af SMV-rapporten, at der ikke forventes at være en mærkbar ændring af kystforholdene i Gentofte Kommune. Beregningerne af sedimentation og påvirkning af kystmorfologiske forhold i forbindelse med anlægsloven for Lynetteholm-opfyldningen viser, at der vil*



*være en minimal påvirkning af kystmorfologi nord for Nordhavn fra gravning i blød bund ved Lynetteholm-opfyldningen. Etablering af Østlig Ringvej som en sænketunnel, der må forventes at afgive den største sedimentation (i modsætning til en boret løsning), forventes, ifølge væsentlighedsvurderingens kap. 4 og 5, at medføre ingen eller en ubetydelig påvirkning af kysten nord for Nordhavns-halvøen.*

**Tårnby Kommune** bemærker bl.a., at det ophvirvlede havbunds-sediment forventes at indeholde en række af miljøfremmede stoffer fra havneområderne, lufthavnen, den stærkt forurenede Øresundsgrund og forland til denne, hvori der er fundet kemikalietønder. Hele kyststrækningen ved Tårnby Kommune er forureningskortlagt. Badevandskvaliteten og kvaliteten af fisk/muslinger o.l. føde kan derfor blive påvirket/forringet i anlægsfasen idet arbejder i havbunden kan medvirke til at potentiel forurening i havbunden kan frigives til vandfasen. Der er på nuværende tidspunkt to helårsbadesteder og en sandstrand i Tårnby Kommune der kan påvirkes. Tårnby Kommune ønsker, at vandkvaliteten monitoreres før, under og hvis det viser sig nødvendigt også efter anlægsfasen. Der bør endvidere etableres en "handlingsplan" af overskridelser af badevandskvaliteten.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at der med den strategiske miljøvurdering er foretaget en vurdering af, hvilke påvirkninger en gennemførelse af planens delelementer kan have. Den strategiske miljøvurdering er foretaget på baggrund af eksisterende viden.*

*Der skal foretages en miljøkonsekvensvurdering af en Østlig Ringvej. Disse analyser vil omhandle det konkrete projekt, herunder også de påvirkninger det vil have på havmiljøet.*

*Spørgsmålet om monitorering og "handlingsplan" kan besluttes, når man har et endnu bedre kendskab til de potentielle påvirkninger, hvilket vil være i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af en Østlig Ringvej.*

**Amager Øst Lokaludvalg** bemærker, at der ønskes en analyse af konsekvenserne af anlægsfasen af Østlig Ringvej og anlæggelsen af Lynetteholmen for vandmiljø, det marine dyreliv og den fredede kystnære natur i Strandparken.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at før der kan anlægges en Østlig Ringvej vil der skulle udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering af påvirkningerne af det konkrete projekt. Denne*



*vil i sagens natur skulle leve op til reglerne for indholdet af en sådan miljøvurdering, hvilket bl.a. omfatter projektets potentielle kumulative påvirkninger i forbindelse med andre projekter.*

**Dansk Sejlunion og Foreningen af Lystbådehavne i Danmark** bemærker, at 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. Denne forvaltningstilgang betragtes som meget kritisabel.

**Danmarks Naturfredningsforening** bemærker, at der er på nuværende tidspunkt ikke fuldt kendskab til, hvor stor en forurening, der befinder sig ud for BIOFOS' rensningsanlæg Lynetten. Den nøjagtige udstrækning, dybde og sammensætning af næringsstoffer, tungmetaller og miljøfremmede stoffer, der stammer herfra, er ikke undersøgt. Hertil kommer, at selv en midlertidig, kortvarig påvirkning af vandkvaliteten i henhold til EU-domstolen, er i modstrid med EU's Vandrammedirektiv, når mindst ét af kvalitetselementerne, som er omhandlet i Vandrammedirektivets bilag V, falder et niveau.

At henvise til fravigelsesproceduren er efter Danmarks Naturfredningsforenings mening en miljømæssig falliterklæring.

*Først og fremmest skal Transportministeriet bemærke, at der er tale om en strategisk miljøvurdering af en plan bestående af byudvikling, etablering af en ny metrolinje, etablering af en Østlig Ringvej, etablering af supplerende vejbetjening og etablering af cykelinfrastruktur. Da der netop er tale om en strategisk miljøvurdering er den i sagens natur også foretaget på et mere overordnet niveau, som bl.a. også betyder, at analyserne beror på tilgængelige oplysninger.*

*Hertil skal Transportministeriet bemærke, at en henvisning til fravigelsesproceduren efter vandrammedirektivets art. 4, stk. 7, som fastlagt i miljømålsbekendtgørelsens § 4, i SMV-rapporten er anvendt som en metodisk målestok for at karakterisere, hvad der i SMV-rapporten betegnes som en væsentlig miljøpåvirkning.*

*At der i øvrigt få steder i SMV-rapporten er henvist til fravigelsesproceduren skal betragtes som en henvisning til et muligt resultat af yderligere undersøgelser af miljøpåvirkninger i forbindelse med gennemførelsen af konkrete anlægsarbejder. Sådanne anlægsarbejder er ikke vurderet i SMV-rapporten, da der hverken*





*foreligger de nødvendige detaljer om omfang og lokalitet eller om mulige miljøpåvirkninger.*

*Det er i forbindelse med den strategiske miljøvurdering for tidligt sige, om det overhovedet vil være nødvendigt at anvende dispensationer.*

*Det er dog vigtigt at pointere, at en gennemførelse af de konkrete projekter naturligvis skal ske i overensstemmelse med Danmarks internationale forpligtelser, hvor der bl.a. vandrammedirektivet er fravigelsesmuligheder.*

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

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

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at rent metodemæssigt er der ikke redegjort for den eksisterende tilstand af vandforekomster der kan påvirkes af anlægsarbejderne. Det bemærkes dog samtidig, at SMV-rapporten indeholder en vurdering af påvirkningerne af både grundvandsforekomster og vandområder.*

*Det vil nærmere blive behandlet i forbindelse med de efterfølgende miljøkonsekvensvurderinger af de konkrete projekter.*

**Østerbro Havnekomité** og **Danmarks Naturfredningsforening** bemærker, at 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. Der nævnes, at man eventuelt kan supplere



med hårdbundssubstrater 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. Den genplantning, der tales om vil kræve disse forhold. 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.

*Transportministeriet har noteret sig synspunktet om, at stenrev ikke kan erstattet tabte ålegræsenge, da ålegræs er vigtigt i forhold til opvækst af fiskeyngel.*

*Størstedelen af det areal på havbunden, som bliver berørt af en Østlig Ringvej i forbindelse med sænketunnelens placering under havbunden, vil blive reetableret. Undtagelsen er de arealer, som bliver omdannet til tilslutningsanlæg. I den kommende miljøkonsekvensvurdering skal havbundsforholdene undersøges nærmere og kortlægges, så det samtidig kan vurderes, hvilken påvirkning projektet potentielt kan medføre og hvilke foranstaltninger, der skal træffes i forbindelse med reetableringen.*

*På nuværende tidspunkt foreligger der endnu ikke tilstrækkeligt med data om udbredelsen og tætheden af ålegræsset i projektområdet, men det vil indgå i kortlægningen af flora og fauna i området. Behovet og mulighederne for erstatningsnatur vil således blive undersøgt og vurderet nærmere i miljøkonsekvensvurderingen.*

### **3.6.2. Natura 2000**

**Køge Bugt-alliancen** bemærker bl.a., at udledning af større mængder næringsstoffer og miljøforurenende stoffer i Køge Bugt må forventes at påvirke Natura 2000 områderne i og i nærhed af Køge Bugt. De er derfor ikke enige i afsnittet om Natura 2000 på side 236 og 237, at væsentlig påvirkning på Natura 2000 områderne kan udelukkes (side 236). Det skal kvantificeres og vurderes konkret og en enhver påvirkning skal forhindres.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at planen ikke vil medføre større udledning af mængder af næringsstoffer og miljøforurenende stoffer i Køge Bugt. Det er korrekt, at det på side 236 er omtalt, at en flytning af rensningsanlægget til Holmene som udgangspunkt vil føre til en ændring af udledningen fra Øresund til Køge Bugt. Det er imidlertid ikke en del af planen, at rensningsanlægget skal flyttes. Det vil være en beslutning, som skal træffes af ejerne af rensningsanlægget.*



*Derudover henvises der til, at der om de kumulative virkninger med andre aktiviteter står følgende på side 236 om påvirkninger i forhold til Natura 2000:*

*”Det kan udelukkes, at der mellem planen og aktiviteter uden for planen forekommer en kumulativ virkning på Natura 2000 områder i det marine område. Miljøpåvirkningerne inden for planområdet kombineret med planområdets afstand (mere end 2 km fra anlægstraceet for Østlig Ringvej) til de nærmest liggende Natura 2000 områder, N142 (omkring Saltholm) og N143 (syd for Amager) sandsynliggør at evt. kumulative virkninger ikke vil forekomme. Der ses ikke sådanne sammenfald i intensitet, geografi eller tid mellem påvirkninger fra planens elementer og aktiviteter uden for planen som kan forventes at påvirke Natura 2000 områderne væsentligt. En væsentlig påvirkning på Natura 2000 områderne kan derfor udelukkes.*

*Østlig Ringvej er det eneste af planens elementer, som anlægges i det marine miljø. Baseret på erfaringerne med at begrænse påvirkningerne fra bygningen af en sænketunnel, herunder påvirkninger fra sedimentspild og undervandsstøj fra Femerbælt projektet, vurderes det i denne sammenhæng, at der i den efterfølgende planlægning af planens elementer og af aktiviteter uden for planen, vil kunne skabes den tilstrækkelige sikkerhed for, at en væsentlig påvirkning af Natura 2000 områderne kan udelukkes. Der er gennemført vurderinger efter habitatreglerne og reglerne om indsatsprogram for vandforekomster.”*

*Transportministeriet er derfor ikke enig i, at miljørapporten skulle have foretaget yderligere vurderinger for så vidt angår Natura 2000-områder.*

**Danmarks Naturfredningsforening** bemærker, at væsentlighedsvurderingen af Natura 2000 områderne ved Saltholm og Amager Syd, som omtales side 228, vurderes det at ”påvirkningerne fra sænketunnelens etablering (Østlig Ringvej), som involverer støjende anlægsarbejder, der kan påvirke især marsvin og i mindre grad sæler. Påvirkningerne af marsvin kan imødegås gennem kendte afværgeforanstaltninger som soft start procedurer og pingere, som skal skræmme marsvin og sæler væk fra områder med støjende anlægsarbejder”

Denne metode er ifølge DCE ikke tilstrækkelig, hvis det betyder, at skræmmes ud af Natura 2000 området. Den strategiske miljøvurdering og den bagvedliggende væsentlighedsvurdering har ingen overvejelser om dette.



Videre skrives: ”Det skal i en senere miljøkonsekvensvurdering af det konkrete anlægsprojekt påvises, at bl.a. sedimentspredningen og undervandsstøjen under anlæg af en sænketunnel ikke vil medføre en væsentlig eller skadelig påvirkning af udpegningsgrundlagene for Natura 2000-områderne.”

Hvis der sammenlignes med miljøvurderingen fra klappningspladserne i Køge Bugt, i forhold til spredning af sediment til N2000 Stevns Rev, er der sammenlignelige afstande med Saltholm og anlægsområdet for Østlig Ringvej. Ifølge DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi, kunne man i Køge Bugt ikke afvise risiko for væsentlig påvirkning i forhold til Marsvin og Sæler på grund af relativ stor afstand og lav forureningsintensitet.

Det fremføres videre i Væsentlighedsvurderingen side 40, at marsvin ”er robust over for en eventuelt forringet sigtbarhed i vandsøjlen nær nedgravningen som følge af sedimentspild, da den primært jager og færdes ved ekkolokation og i mindre grad benytter synet”. Derfor, argumenteres det, vil sedimentforurening og forringet sigtbarhed ikke påvirke marsvins fødesøgning. Dette er imidlertid ifølge DCE forkert og mangler evidens (Vurdering af tilstrækkeligheden af aktuelt foretagne konsekvensvurderinger af klappning i Køge Bugt i relation til Natura 2000 områder med marsvin som udpegnings grundlag. DCE 24. februar 2022).

Sæler og marsvin bruger også synet ved fødesøgningen. Det kan derfor ikke afvises på forhånd, som man gør i SMV rapporten, hvor der på side 228 står ”Konsekvensvurderingen munder ud i en konstatering af, at en væsentlig påvirkning af arterne marsvin og sæler kan afvises og dermed også en væsentlig påvirkning af områdets integritet.” Væsentlighedsvurderingen er derfor mangelfuld på dette punkt.

*Transportministeriet skal hertil bemærke for så vidt angår bortskræmning af sæler og marsvin ved anlægsarbejder til etablering af Østlig Ringvej, at der ikke forventes at være en generel bortskræmningseffekt af marine pattedyr fra det nærliggende Natura 2000 område Saltholm som følge af anvendelsen af sælskræmmere og softstart procedurer. Dette hænger sammen med den geografiske placering af anlægskorridoren til Østlig Ringvej, som ligger meget tæt på Amagers østkyst med den internationale sejlrende beliggende mellem anlægskorridoren og Natura 2000 områdets vestlige afgrænsning. En evt. bortskræmningseffekt vil muligvis kunne have en udbredelse på op til 9,9 km fra støjende anlægsarbejder til Østlig Ringvej, hvoraf ramning af spuns forventes at føre til den største lydpåvirkning. Denne gennemsnitlige*



udbredelse er ca. 5 km fra de støjende anlægsarbejder. Udbredelsen af lydpåvirkningen fra de støjende anlægsarbejder begrænses dog af Saltholms beliggenhed. Det forventes at lydpåvirkningen kan føre til, at marsvin og sæler skræmmes bort fra den vestligste del af Natura 2000 området, som ligger geografisk tættest på anlægskorridoren. Derimod forventes der ikke at være en lydpåvirkning fra anlægsarbejderne på de dele af Natura 2000 området, som er beliggende nord, øst og syd for Saltholm. Af denne årsag er det ligeledes vurderingen, at hverken bortskræmning ved anvendelse af sælpingere og soft start procedure eller de støjende anlægsarbejder vil medføre en bortskræmning af marsvin og sæler fra Natura 2000 området som helhed. Der har derfor ikke været behov for at iværksætte en vurdering af en generel bortskræmningseffekt i konsekvensvurderingen.

Vedrørende sæler og marsvins fødesøgning skal Transportministeriet bemærke, at der ikke forventes at forekomme en generel sedimentspredning i vandsøjlen fra anlægsarbejderne til Østlig Ringvej, som kan sammenlignes med den sedimentspredning, der er omtalt i forbindelse med vurdering af klappning af havbunds sediment fra anlægslovens projekt. Som omtalt ovenfor, forventes de kommende anlægsarbejder til etablering af Østlig Ringvej at blive gennemført i en anlægskorridor langs med Amagers Østkyst. Der er gennemført hydraulisk modellering af sedimentspredning fra geografiske positioner, herunder Lynetteholms position, der er sammenlignelige med anlægskorridoren for Østlig Ringvej. Den hydrauliske modellering viser, at sedimentter fra gravearbejder i anlægskorridoren vil bevæge sig i en nord-syd gående strømning, som konsekvens af den stærke strøm langs Amagers kyst, langs med anlægskorridoren og sedimentere ved Nordhavns østligste spids i nord og ved Kastrop Halvøen i syd. Inden for dette afgrænsede marine areal vil der forekomme sedimentfaner, som giver nedsat sigtbarhed. Det er inden for det samme afgrænsede areal, at der vil være iværksat bortskræmning af marsvin og sæler, hvorfor det i sig selv vil være usandsynligt at enkelte individer vil befinde sig i området som er påvirket af sedimentfanen med deraf følgende nedsat sigtbarhed. Hertil kommer, at skulle det usandsynlige ske, at et marsvin eller en sæl forvilder sig ind i området med de støjende anlægsarbejder, så vil den sedimentfane, der i modellering er påvist, være ganske smal og vil kunne gennemsvømmes af marsvin og sæler på ganske kort tid, hvorefter de atter vil befinde sig i vand med normal sigtbarhed. På baggrund heraf er det ministeriets opfattelse, at den gennemførte vurdering af påvirkningerne af Natura 2000 områderne og de marine pattedyr marsvin og sæler på udpegningsgrundlaget er fyldestgørende.



*Endelig bemærkes det, at der også vil skulle foretages en vurdering i forbindelse med udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurderingen af en Østlig Ringvej.*

### **3.6.3. Habitater**

**John Frisenvænge** og **Danmarks Naturfredningsforening** bemærker bl.a., at der på s. 242 står, at der forventeligt vil indvandre arter omfattet af habitatdirektivets bilag IV til Lynetteholm. Det gælder i særdeleshed for en pionerart som grønbroget tudse. I afsnit 7.8.2 i SMV'en beskrives potentielle påvirkninger, som anlægsarbejder kan have på arten.

På det foreliggende grundlag konkluderes det, under anvendelse af et forsigtighedsprincip, at byudvikling og infrastrukturprojekter ved fjernelse af levesteder og fragmentering kan resultere i en ”væsentlig” påvirkning af grønbroget tudse.

Den strategiske miljøvurdering er optimistisk i forhold til mulighederne for at forene udvikling og artshensyn. Således står der i SMV'en, at de skadelige påvirkninger ”relativt nemt (kan) imødegås gennem etablering af egnede småbiotoper i kystzonen og i de kommende kystnære byområder, som den grønbrogede tudse kan vandre imellem”.

Hvis planerne for Østhavnen skal kunne forenes med Habitatdirektivets strenge beskyttelse af grønbroget tudse, skal den frivillige strategiske miljøvurdering følges op af målrettet planlægning og forvaltning. Ellers overlades artens overlevelse – igen – til tilfældigheder.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet har noteret sig bemærkninger omkring den grønbrogede tudse.*

*Den strategiske miljøvurdering vurderer, at gennemførelsen af planen vil kunne have en påvirkning af den grønbroget tudse.*

*En eventuel gennemførelse af planens delelementer skal naturligvis overholde de særlige forpligtelser der gælder for bilag IV-arter. Dette vil bl.a. skulle belyses i de efterfølgende miljøkonsekvensvurderinger af de konkrete projekter.*



### 3.6.4. Søer

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

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet er enig i, at rapporten burde have indeholdt en redegørelse for hvilke målsatte søer, der kan forventes påvirkes.*

*Følgende burde have stået i rapporten:*

*”Planområdet for fremtidige anlægsarbejder til Metro M5 kan omfatte både Sankt Jørgens Sø, Sortdams Sø og Grønjordssøen, der alle er målsatte med god kemisk tilstand og god økologisk tilstand i gældende vandplan. De tre søer har på nuværende tidspunkt alle en ringe økologisk tilstand:*

*1) Sortdamssøen: Makrofytter (god tilstand), Fytoplankton (ringe tilstand), tilstand ukendt for fisk, kemi og nationalspecifikke stoffer.*

*2) Sankt Jørgens sø: Makrofytter (god tilstand), Fytoplankton (ringe tilstand), Fisk (god tilstand), Kemisk tilstand og national specifikke stoffer (ikke god tilstand).*

*3) Grønjordssøen: Makrofytter og fytoplankton (ringe tilstand), Fisk; ukendt tilstand, Kemisk tilstand og nationalt specifikke stoffer (ikke god)*

*Der forventes, afhængig af etapedeling, placeret en arbejdsplads i Sortedamsøen eller i Østre Anlæg i forbindelse med etableringen af Metro M5 Vest. En væsentlig negativ påvirkning (på parametere kemisk tilstand) af den målsatte limniske overfladevandsforekomst Sortdamsøen i anlægsfasen kan blive resultatet, og der kan være risiko for at dette kan resultere i manglende målopfyldelse*



*(god økologisk tilstand) eller en udsættelse af opnåelse af miljømålsætningen i søen.”*

*Vedrørende en mulig negativ påvirkning af Sankt Jørgens Sø fremgår det allerede af miljørapportens s. 249.*

*Det bemærkes i forlængelse heraf, at den foreslåede ændring af metrolinjeføringen af M5 Vest, som er vurderet i tillægsrapporten til SMV-rapporten, ikke længere indebærer en påvirkning af Skt. Jørgens Sø og Sortedamsøen.*

### **3.6.5. Grundvand**

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

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet er enig i, at rapporten burde have indeholdt en redegørelse for hvilke målsatte grundvandsforekomster, der kan forventes påvirkes.*

*Følgende burde have stået i rapporten:*

*”Der findes to terrænnære grundvandsforekomster (dkms\_3117\_ks og dkms\_3645ks) og en regional grundvandsforekomst (dkms\_3627\_kalk), hvoraf dkms\_3117\_ks kun er til stede ved Østerport St., mens de to andre grundvandsforekomster både er tilstede ved Skt. Jørgens Sø og Østerport St. De to terrænnære grundvandsforekomster er kvartære sandmagasiner, mens den regionale grundvandsforekomst er beliggende i kalken.*

*For de to terrænnære grundvandsforekomster gælder, at de begge har en god kvantitativ tilstand. Den regionale grundvandsforekomst har en ringe kvantitativ tilstand pga. en høj indvindning. Alle tre grundvandsforekomster har en ringe kvalitativ tilstand. For den regionale grundvandsforekomst skyldes det pesticider, mens det for de terrænnære grundvandsforekomster også*





*skyldes chlorid og chlorerede opløsningsmidler. For dkms\_3117\_ks skyldes det også fundet af BTEXN.*

*Miljømålsætningen for alle tre forekomster er en god kvantitativ og kvalitativ tilstand.*

*Der forventes placeret en arbejdsplads tæt ved Østerport St. ved alternativet M5 Vest. En væsentlig negativ påvirkning (af parameteren kemisk tilstand) af de tre grundvandsforekomster i anlægsfasen kan blive resultatet, og der kan være risiko for at dette kan resultere i manglende målopfyldelse (god kvalitativ tilstand) i grundvandsforekomsterne.”*

*Det bemærkes i forlængelse heraf, at den foreslåede ændring af metrolinjeføringen af M5 Vest, som er vurderet i tillægsrapporten til SMV-rapporten, ikke længere indebærer en påvirkning af grundvandsforekomsten ved Skt. Jørgens Sø.*

### **3.7. Støj og støv**

**Gentofte Kommune** bemærker, at på et kort på side 124 er det vist, at støjniveauet ved det lokale vejnet i Gentofte Kommune øges. Kommende VVM-redegørelser skal derfor indeholde en fuld støjkortlægning for et område, der dækker Gentofte Kommune, hvor antallet af støjbelastede boliger opgøres. Støjkortlægningen skal foretages for både anlægs- og driftsfasen.

I den sammenhæng skal der udarbejdes forslag til tiltag, der betyder, at borgere i kommunen ikke påføres øget støjniveau på grund af byudviklingen i Københavns Kommune, f.eks. overdækning af Helsingørmotorvejen, etablering af nye og forberede støjskærme, forbedret kollektiv trafik samt hastighedsnedsættelse til 60 km/t.

Med hensyn til anlægsstøj ønskes tilvejebragt et støjudbredelseskort i kommende VVM-redegørelser både i forhold til udbygningen af metroen, men især i forhold til udbygning af vejnettet, herunder Østlig Ringvej, der viser støjpåvirkningen i Gentofte Kommune.

**Tårnby Kommune** bemærker, at merbelastning af vejnettet vil medføre en yderligere støjbelastning af de boliger og rekreative arealer, der ligger ud til de pågældende vejstrækninger, som forventes at være længerevarende på grund af, etapeudbygnings midlertidighed, den forøgede mængde biler og en tilsvarende langsommere trafikafvikling. Dertil vil boliger og rekreative arealer, der ligger ud til det merbelastede vejnet, også opleve lokal påvirkning af luftkvalitet og mulige vibrationer fra tung transport.



**Gladsaxe Kommune** bemærker bl.a., at kommunen finder det dybt problematisk, at omegnskommunerne skal pålægges mere støj for at aflaste trafik og støj i det centrale København. 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.

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.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at Transportministeriet er enig i, at støj er et vigtigt problem som skal håndteres.*

*Der vil i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af projektet Østlig Ringvej blive gennemført nye og opdaterede trafikmodelberegninger baseret på nyeste viden og forudsætninger. Trafikmodelberegningerne vil blandt andet danne grundlag for gennemførelse af støjberegninger af det endelige anlæg i drift, herunder i de områder, hvor tunnelen slutter til på land og det tilstødende vejnet. I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen vil det blive vurderet, hvorvidt boligområder vil blive udsat for en væsentlig påvirkning som følge af Østlig Ringvej. I den forbindelse vil vurderingen af påvirkningen tage udgangspunkt i Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for permanent vejstøj. Transportministeriet skal i øvrigt bemærke, at Gladsaxe Kommune er en af de kommuner, der ifølge de gennemførte trafikmodelleringer i forbindelse med SMV-rapporten formentlig vil opleve et fald i trafikken på det overordnede vejnet som følge af planen og den senere realisering af planens anlægsprojekter.*

**Carbon Capture Cluster Copenhagen** bemærker, at fangst og transport af CO<sub>2</sub> vil medføre visse støjgener, som ikke kan undgås. I området omkring Østhavnen, vil det kunne forventes, at sådanne aktiviteter vil kunne blive placeret på Prøvestenens nordlige del samt i tilknytning til Amager Ressourcecenter og HOFOR.

Carbon Capture Cluster Copenhagen anbefaler, at der i forbindelse med planlægningen af Refshaleøen, Lynetteholm, Kløverparken og



Quintus tages udgangspunkt i de nuværende støjtilladelser og at boliger og andet byggeri således placeres i tilstrækkelig afstand, så de støjende elementer ikke overstiger eventuelle grænseværdier ved nye bygningers facader.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet har noteret sig forslaget om, at planlægningen af byudviklingen skal tage udgangspunkt i de nuværende støjtilladelser.*

*Det ligger uden for bearbejdningen af den strategiske miljøvurdering at tage specifikt stilling til forslaget. Men det er en forudsætning, at byudviklingen naturligt skal leve op til de til enhver tid gældende regler.*

**HF Vennelyst** bemærker bl.a., at de må se i øjnene, at de vil være voldsomt påvirket både under opbygningen og efterfølgende af den øgede "tung trafik" som dette udviklings og anlægsarbejde medfører.

Foreningen udtrykker forundring over, at der ikke i den "Strategisk Miljøvurdering (SMV) er fokus på at alle nævnte anlægsarbejder vil påvirke haveforeningerne langs Kløvermarken. At anlægsarbejdet vil pågå frem til 2070, og medføre forventet 65.000 nye beboere og ca. 54.000 nye og eksisterende arbejdspladser er svært at forholde sig til. Men dette vil betyde en vedvarende og konstant miljøpåvirkning i form af støj, trafik, jordflytning i et rekreativt område som kolonihaverne på Kløvermarksvej er.

Her skal bemærkes, at støj fra entreprenørmaskiner og lastvogne, under opfyldnings- og udviklingsperioden må forventes at være betydelig, hvorfor der bør være skærpende forhold for støjende aktivitet. Det skal ligeledes bemærkes at luftforurening, bl.a. med støv fra jordtransport forventes at medføre en væsentlig gene for omkringliggende kolonihaver, hvilket må betyde at der skal iværksættes foranstaltninger til at forhindre disse ulemper.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at der er foretaget en strategisk miljøvurdering af planen for udviklingen af Østhavnen, herunder Lynetteholm, som omfatter byudvikling, etablering af en ny metrolinje, etablering af en Østlig Ringvej, etablering af supplerende vejbetjening og etablering af cykelinfrastruktur.*

*Da der er tale om en strategisk miljøvurdering er der også tale om en mere overordnet vurdering af de potentielle påvirkninger, hvis man gennemfører delementerne. Vurderingerne beror endvidere på tilgængeligt materiale.*



*I forbindelse med det videre arbejde med de enkelte projekter, vil der skulle foretages konkrete vurderinger af projekterne påvirkninger.*

**Bispebjerg Lokaludvalg** bemærker bl.a., at Østlig Ringvejs ekstra trafikmængde vil være yderligere en enorm miljømæssig udfordring for de tusind beboere, der bor tæt omkring udfletningen fra Helsingørmotorvejen.

Bispebjerg Lokaludvalg har derfor udarbejdet et skitseforslag til en overdækning af Motorvejen, hvor den passerer under Emdrupvejbroen. Forslaget kaldes ”Den Grønne Port”, og det handler om at lægge en let struktur som et låg over Helsingørmotorvejen cirka 150 meter på hver side af Emdrupvejbroen.

Det ville knytte dette hårdt prøvede lokalområde sammen igen og skærme for støj og møg.

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

*Transportministeriet har noteret sig forslaget om, at der skal ske en overdækning af Helsingørmotorvejen, hvor den passerer under Emdrupvejbroen. Transportministeriet vurderer, at det ligger uden for den strategiske miljøvurdering at tage stilling til, hvorvidt der skal ske en overdækning som foreslået af lokaludvalget.*

**Margretheholm Havn** finder, at de afledte gener ift. støj og støv skal afhjælpes. Dette fordi de samlede konsekvenser over en 50 – 70 årig periode giver langt større gener for området end beskrevet i SMV'en.

Der foreligger en VVM fra området Kløverparken som påpeger at trafikken øges væsentligt. Dette er ikke sammenholdt med de gener som medtænkes i SMV'en. Der ses således ikke et helhedsbillede af trafik, støj og støvbelastningen i hele området øst for havnen. Trafik, støv og støj må således forventes at blive væsentlige større.

*I forhold til henvisningen til en VVM fra området Kløverparken har Transportministeriet identificeret, at der findes en miljøvurdering fra 2007, som omhandlede jordrensning. Ministeriet har svært ved at se sammenhængen imellem en gennemført miljøkonsekvensvurdering fra 2007 om jordrensning og den gennemførte strategiske miljøvurdering.*



*I forhold til spørgsmålet om støj og støv bemærkes det, at det er behandlet i miljørapportens afsnit 7.2 om befolkning og menneskers sundhed. Om planens kumulative virkninger med andre aktiviteter vurderes det bl.a., at aktiviteter i forbindelse med de mange anlægsarbejder vil kunne medføre væsentlige kumulative støjpåvirkninger, hvis de foregår samtidig og tæt på andre anlægsaktiviteter, og tæt på områder, hvor der bor eller færdes mange mennesker.*

*Endvidere står der også, at lastbiltrafikken til jordopfyldningen vil kunne virke kumulativt med lastbiltrafik fra planelementernes anlægsfaser. Før første etape af Østlig Ringvej er etableret skal transporterne af jord til opfyldningen ske fra syd. I denne fase vil der kunne opstå væsentlige støj- og vibrationspåvirkninger af boliger og rekreative områder, der ligger ud til det vejnet som transporterne følger. Der henvises til rapportens s. 132.*

*Da det er en strategisk miljøvurdering af en overordnet plan, vil vurderingerne også afspejle dette. I forbindelse med gennemførelsen af de konkrete projekter, vil det skulle vurderes, om der skal foretages en miljøkonsekvensvurdering. Er det tilfældet, vil der skulle gennemføres en vurdering af projektets konkrete påvirkninger.*

**Lynetteholm Rådet** bemærker bl.a., at en del boligområder på Amager og i havneområderne i årtier blive berørt af støj, vibrationer og luftforurening fra selve byggeprocessen og den tunge lastbiltrafik med jord og byggematerialer.

*Transportministeriet har noteret sig bemærkningen.*

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



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

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

*Transportministeriet noterer sig Miljøstyrelsens kommentarer om det juridiske grundlag for en senere regulering af støj fra anlæg og drift af en kommende metrolinje, både over og under jorden. Transportministeriet finder det naturligt, at Metroselskabet inddrager kommentaren i selskabets videre arbejde i designet af anlægget og i deres tilrettelæggelse af støjhåndtering af metrobyggeriet.*

### **Den overordnede grundejerforening på Margretheholm**

bemærker bl.a., at generelt synes vurderingerne at være præget af mangelfulde subjektive vurderinger, som savner en faglig begrundelse. Det er 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.

*Da det er en strategisk miljøvurdering af en overordnet plan, vil vurderingerne også afspejle dette. I forbindelse med gennemførelsen af de konkrete projekter, vil det skulle vurderes, om der skal foretages en miljøkonsekvensvurdering. Er det tilfældet, vil der skulle gennemføres en vurdering af projektets konkrete påvirkninger.*



### 3.8 Råstoffer

**Region Hovedstaden** bemærker bl.a., at regionen noterer sig, at det fremgår af planen, at denne medfører et højt råstofforbrug for etablering af Østlig Ringvej og metro, hvilket er med til at forøge efterspørgslen på råstoffer og eventuelt medvirke til knaphed.

Regionen bemærker, at hverken etablering af Østlig Ringvej eller anlæg af en ny metroforbindelse på nuværende tidspunkt indgår konkret i råstofplanens prognose. Prognosen er udtryk for det forventede råstofforbrug beregnet på baggrund af en trendudvikling for råstofforbruget for de seneste 20 år.

Det er ligeledes regionens vurdering, at Transportministeriet i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingsprocessen af planens enkelte projekter bør have fokus på og foretage en detaljeret analyse af råstofforbruget, herunder i kumulation med andre aktiviteter og projekter.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet har noteret sig bemærkninger om, at hverken etablering af Østlig Ringvej eller anlæg af en ny metroforbindelse på nuværende tidspunkt indgår konkret i råstofplanens prognose.*

*Transportministeriet er i øvrigt enig med regionen i, at der i det videre arbejde med miljøkonsekvensvurderingerne af de enkelte projekter skal være fokus på en detaljeret analyse af råstofforbruget.*

**Den Grønne Ungdomsbevægelse** bemærker, at de finder det problematisk, at SMV'en konkluderer, at der vil være et stort resourceforbrug i forbindelse med anlæg af M5 og Østlig Ringvej. Den Grønne Ungdomsbevægelse efterlyser derfor, at Transportministeriet og Københavns Kommune undersøger hvilke alternative løsninger, herunder eksempelvis letbaner, særskilte busbaner, udvidet cykelinfrastruktur, delebilsordninger, mv., der kan afhjælpe eller reducere trafikken i og omkring København med et væsentligt lavere resourceforbrug. Den Grønne Ungdomsbevægelse efterspørger desuden en detaljeret opgørelse af klima-, miljø- og resourcepåvirkningerne, der opstår som konsekvens af at det store resourceforbrug medfører et "behov for at hente disse råstoffer fra områder, der ligger geografisk længere væk end normalt" (SMV'ens side 31).

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at der er foretaget en strategisk miljøvurdering af udviklingen af Østhavnen, herunder*



*Lynetteholm. Den strategiske miljøvurdering er metodisk udarbejdet på baggrund af eksisterende materiale.*

*Der vil i det videre arbejde med miljøkonsekvensvurderingerne af de enkelte projekter være fokus på en detaljeret analyse af råstof-forbruget.*

### **3.9 Forurening**

**Region Hovedstaden** bemærker bl.a., at hvis der byudvikles med boliger mm. efter endt jordopfyldning på Lynetteholmen, vil der være tale om en ændret anvendelse af arealet omfattet af proceduren efter jordforureningslovens § 8. Regionen forudsætter i den forbindelse, at det sikres, at der ikke er miljø- eller sundhedsmæssige risici som følge af den deponerede jord, der medfører, at regionen får en offentlig indsats over for f.eks. indeluften efter at byggeri er opført.

Som det fremgår af nærværende miljøvurdering, rummer Nordhavn, Refshaleøen, Kraftværkshalvøen, Prøvestenen og Kløverparken en række kortlagte jordforureninger på Vidensniveau 2.

Regionen forudsætter, at en eventuel ændret anvendelse af områderne eller bygge- og anlægsarbejder ikke medfører, at forureningerne udgør et sundhedsmæssigt problem ved at mennesker eksponeres for en forurening, som kan have skadelig virkning.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet er enig i forudsætningen om, at en eventuel ændret anvendelse af områderne eller bygge- og anlægsarbejder ikke medfører, at forureningerne udgør et sundhedsmæssigt problem ved at mennesker eksponeres for en forurening, som kan have skadelig virkning.*

**Miljøstyrelsen** bemærker, at der henvises i rapporten til, at forurenede jord kan håndteres efter jordflytningsbekendtgørelsen. Her skal man være opmærksom på, at jordforureningslovens § 8 også kan komme i spil. Ligeledes kan Miljøstyrelsens regler komme i spil, hvis der mellemdeponeres opgravet jord såsom f.eks. miljøgodkendelser eller miljøbeskyttelseslovens § 19.

*Transportministeriet har noteret sig Miljøstyrelsens bemærkning.*





### 3.10. Fortidsminder og fredninger

**Slots- og Kulturstyrelsen** bemærker bl.a., at styrelsen finder at figur 7.4.4, hvoraf ”ikke fredet arkæologisk fundsted, punkt” fremgår, er uhensigtsmæssig. Lokalteterne på søterritoriet er styrelsens samlede registreringer og er derfor ikke nødvendigvis arkæologiske fundsteder.

Det er mere retvisende at kalde lokaliteterne på søterritoriet for ”registrering”, da det dækker over den diversitet de enkelte lokaliteter indeholder.

Der er ligeledes fejl i en henvisning på side 160.

*Transportministeriet har noteret sig bemærkningerne.*

**Tårnby Kommune** bemærker, at det i miljøvurderingen nævnes, at et ikke-fredet fortidsminde ved Kastrup Halvø kan blive berørt. Tårnby Kommunes har ikke kendskab til fortidsmindet, som bør undersøges.

*Transportministeriet noterer sig Tårnby Kommunes bemærkning.*

**Rasmus Rise** bemærker, at en udvidelse af vejarealet ud i Stadsgraven og Minebådsgraven vil have en ødelæggende effekt på vigtige fortidsminder og natur, og vil uundgåeligt ændre de historiske rammer som Christianshavn og Holmen har med voldanlæg og flådehistorie. Yderligere fungerer området som rekreativt område med natur for mange Københavnerne. Området Christianshavn Vold med Stadsgraven samt Minebådsgraven er fredet og den nuværende 2 sporet vej ligger inden for ”Fortidsmindelinjen” samt ”Fortidsmindebeskyttelses-linjen”, hvorfor det med nuværende lovgivning ikke vil være muligt at udvide vejen.

*Transportministeriet har noteret sig synspunktet.*

**Den overordnede grundejerforening for Margretheholm** bemærker bl.a., at de generelt er bekymrede ift. jeres planer om at udvide vejene omkring Margretheholm og dermed ødelægge fortidsminder.

*Transportministeriet har noteret sig synspunktet*

**Danmarks Naturfredningsforening** bemærker, at anlæg af stationer i fredede parker og måske helt ophævelse af fredninger er



set fra Danmarks Naturfredningsforenings synspunkt uacceptabelt. På dette strategiske niveau må det klart være målet at undgå at forringe eksisterende fredningerne. Alternative linjeføringer, placering af stationer på ikke fredede områder eller i eller under eksisterende eller nye huse må være muligheder der skal arbejdes med.

*Transportministeriet har noteret sig synspunktet*

### **3.11. Visualiseringer**

**Slots- og Kulturstyrelsen** bemærker bl.a. hvad angår de visuelle konsekvenser af især den planlagte byudvikling, finder Slots- og Kulturstyrelsen, at de aktuelle visualiseringer til fulde bekræfter formodningen om, at påvirkningen af byens havnenære kvarterer vil være væsentlig og negativ.

**Københavns Kommune** bemærker bl.a., at miljøvurderingens konklusion om, at byudviklingen vil være en væsentlig visuel påvirkning af områderne, hviler på et foreløbigt grundlag og kan således ikke tage højde for byudviklingens faktiske karakter, der vil afhænge af den fremtidige planlægning.

**Indre By Lokaludvalg** foreslår, at det undersøges, hvordan en eventuel senere udvikling af Lynetteholm med boliger, arbejdspladser og infrastruktur påvirker priserne på ejendomsmarkedet i de dele af København, som mister herlighedsværdi, fordi bebyggelse på Lynetteholm vil tage udsigt jf. "Skitser" i høringsmaterialet.

**Lynetteholm Rådet** bemærker, at områder som Kastellet og Langelinie bliver berørt og måske stærkt skæmmet af nye cykelbroer på tværs af havnen. Det centrale København, Inderhavnen og Langelinie vil miste udsynet over og kontakten med Øresund. I stedet tilbydes udsyn til formentlig 10 – 14 etagers huse, som vi kender fra de nye bydele i Syd- og Nordhavnen.

**Danmarks Naturfredningsforening** bemærker, at visuelt vil København blive mindre i og med udsynet over Øresund vil blive blokeret af moleanlæg og høje bygninger.

**Finn Breddam** bemærker, at cykelbroer kan være et markant arkitektonisk bidrag til mere anonyme bolig- og erhvervsområder. Men Københavns ydre havn er på mange måder nationens mest centrale og mest symbolladede farvand: det er omkranset af Kastellet, Nordre Toldbod, Amalienborg og Marmorkirken, Skuespilhuset



og Operaen, Holmen med Flådens Leje og Chr. IV's Mastekran og kanonbatteriet på spidsen af Nyholm, og den vigtige værftshistorie på Refshaleøen. Og med udsigt til Trekroner.

I dette farvand vil en 500 meter lang bro, uanset design, få karakter af visuel støj. Det er for så vidt også udmærket beskrevet, på mere formelt niveau, i Miljøvurderingen (bl.a. 7.4.1).

Også i betragtning af den massive mur af nyt byggeri, der er på vej længere mod nordøst, bør man prioritere at friholde det centrale, historiske havnerum. Især fordi der jo faktisk er et meget diskret alternativ.

**Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (RE)** bemærker, at der som grundlag for vurderingen af den visuelle påvirkning af fremtidig byudvikling i Østhavnen arbejdes der i SMV'en med gennemsnitligt byggeri i 24 meters højde, punktvis på 30 meter. Det skal for en god ordens skyld bemærkes, at disse gennemsnitsbetragtninger forventes at ændre sig i forbindelse med den endelige planlægning.

*Transportministeriet skal samlet bemærke, at i der i den strategiske miljøvurdering er foretaget en vurdering af den visuelle påvirkning, såfremt planens delelementer bliver gennemført. Det er også konkluderet, at en bebyggelse langs østkysten af København vil ændre udsynet fra eksisterende by arealer ud over Øresund permanent. Det er også vurderingen, at der er tale om en væsentlig påvirkning. I bilag 4 til den strategiske miljøvurdering er der også skitser, som viser den forventede visuelle påvirkning af udsynet fra forskellige standpunkter.*

*Transportministeriet vil fastholde, at det ikke er muligt på et objektivt grundlag at konkludere, hvorvidt påvirkningen skal karakteriseres som positiv eller negativ, da det i høj grad vil være en subjektiv vurdering, som også afhænger af, hvordan de konkrete projekter på et senere tidspunkt udformes, hvilket på nuværende tidspunkt er for tidligt at udtale sig om.*

*At gennemførelsen af planens elementer vil have en påvirkning af det visuelle udtryk kan ikke undgås.*



### 3.12. Kumulative effekter

**Brøndby Kommune** bemærker bl.a., at den strategiske miljøvurdering af alene den østlige omfartsvej, ny metro m.m., meget tydeligt viser behovet for ikke at se på de enkelte delprojekter for sig, men vurdere deres påvirkninger samlet.

*Transportministeriet har noteret sig bemærkningen, og skal herudover bemærke, at der skal foretages miljøkonsekvensvurderinger af de enkelte projekter i det omfang, at det er påkrævet i henhold til reglerne herfor. Metroselskabet og Sund & Bælt skal udarbejde en miljøkonsekvensvurdering af henholdsvis en ny metro-linje og en Østlig Ringvej. Det følger af reglerne for indholdet af sådanne miljøkonsekvensvurderinger, at det også skal omfatte en vurdering af de potentielle kumulative virkninger af andre vedtagne projekter.*

**Københavns Kommune** finder, at etableringen af Østlig Ringvej som en sænketunnel med fabrikation af elementer uden for anlægsområdet og transport ad søvejen snarere end gennem byen betyder også en væsentlig aflastning for omgivelserne. Københavns Kommune finder derfor, at fordelene ved samtidig udførelse af infrastrukturen opvejer udfordringerne.

Det vil kræve en særlig koordineret indsats at planlægge, miljøvurdere og anlægge to store projekter på en gang.

Københavns Kommune ser som myndighed for miljøkonsekvensvurdering af metro og som berørt myndighed i øvrigt frem til at medvirke til en tæt koordinering af de store projekter. De konkrete udfordringer, som samtidigt råstoffbehov mv., vil være en yderligere tilskyndelse til ressourcebevidsthed og til at søge fælles løsninger.

*Transportministeriet har noteret sig bemærkningen.*

**Margretheholm Havn** bemærker, at Sejlklubben Lynetten/Margretheholms Havn bliver påvirket af alle aktiviteter i området både på land og vand.

*Transportministeriet har noteret sig bemærkningen.*

**Copenhagen Malmö Port** bemærker, at de ser positivt på, at de kumulative effekter af byudviklings- og infrastrukturprojekter vurderes samlet for at sikre en bæredygtig byudvikling. Derudover finder de, 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 Copenhagen Malmö Ports optik vil være en kumulativ konsekvens af en begrænsning i muligheden for at drive erhvervshavn på Prøvestenen.

**Copenhagen Malmö Port** bemærker, at 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.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at påvirkninger af forsyningsikkerhed, grøn omstilling og erhvervsudvikling ikke er direkte vurderet i SMV-rapporten. Det er ikke en del af miljøvurderingslovens regler at udarbejde samfundsøkonomiske vurderinger. Påvirkninger af eksisterende forsyningsanlæg og eksisterende virksomheder på f.eks. Prøvestenen er dog vurderet under temaet materielle goder.*

*Transportministeriet har herudover noteret sig synspunktet om, at projekterne samlet set vil føre til yderligere trafikbelastning og udfordringer med fremkommelighed til erhvervshavnen på Prøvestenen i drifts- og anlægsfaser, hvilket bør indtænkes i alle elementer og kumulativt. Transportministeriet er enig i, at der i det videre arbejde med gennemførelsen af planens delelementer generelt skal indtænkes, at der fortsat skal være fremkommelighed.*

**Region Hovedstaden** bemærker, at det ikke kan forudsættes, at etablering af Østlig Ringvej og den kommende metroforbindelse er indarbejdet i eksisterende råstoffilladelser.

Det er regionens vurdering, at den strategiske miljøvurdering af planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen bør inddrage den kumulative påvirkning på råstofforbruget fuldt ud.

*Transportministeriet noterer sig regionens bemærkning om, at det ikke kan forudsætte, at etablering af Østlig Ringvej og den kommende metroforbindelse er indarbejdet i eksisterende råstoffilladelser.*



*Transportministeriet skal herudover bemærke, at der er foretaget en strategisk miljøvurdering af planen for udviklingen af Østhavnen, herunder Lynetteholm. Planen består af delelementerne byudvikling, etablering af en metrolinje, etablering af en Østlig Ringvej, etablering af supplerende vejbetjening og etablering af cykelinfrastruktur.*

*Der er tale om en miljøvurdering, som er foretaget på baggrund af eksisterende materiale, hvor flere af delelementerne fortsat er beskrevet på et meget overordnet niveau. Det har derfor ikke været muligt på nuværende stadie at beskrive råstofforbruget yderligere end, hvad der står omtalt i miljørapporten.*

**Danmarks Naturfredningsforening** bemærker, at den kumulative vurdering i SMV-rapporten er metodisk utilstrækkelig. Der tages her ikke hensyn til, at de påvirkede konsekvensområder i forvejen vil være svækkede i forskellige grader af delprojekter i Lynetteholm projektet, så som anlæg og opfyld af Lynetteholm perimeteren, anlæg af Containerterminalen, anlæg af Nordhavnstunnel mv. Det er anlæg, som der alle har påvirket havbund og havmiljø med sedimenter, forurening med næringsstoffer og tungmetaller, med støjpåvirkning, vibrationer, tab af ålegræs, mv. Der er derfor en sandsynlig risiko for, at anlæg af Østlig Ringvej dermed få en langt større påvirkning af havmiljøet end hvis de øvrige Lynetteholm anlæg ikke var blevet anlagt umiddelbart inden.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at det fremgår af SMV-rapportens kapitel 7.7.5, at der kan forekomme såkaldte successions-påvirkninger som følge af at flere anlægsprojekter i samme eller nær-liggende områder gennemføres tidsmæssigt overlappende eller i forlængelse af hinanden.*

*Det fremgår ligeledes af samme kapitel, at såfremt de identificerede øvrige aktiviteter finder sted samtidig eller i umiddelbar forlængelse af hinanden bør mulige kumulative påvirkninger revurderes. De tidsmæssige rammer for gennemførelsen af de mange identificerede øvrige aktiviteter og manglen på detaljer om projekternes anlægsteknikker er fortsat så usikre, at det ikke har mulighed for at vurdere de kumulative virkninger yderligere.*

### **3.13. o-scenariet**

**Christianshavns Lokaludvalg** bemærker bl.a., at nulscenariet er en skitse, og det på nogle punkter (f.eks. fraværet af udgifter til ny trafikinfrastruktur) er tegnet positivt. Overordnet er det dog Lokaludvalgets opfattelse, at der kunne formuleres et alternativ til



Østhavnen, som tog sig langt bedre ud end nulscenariet. F.eks. ville klimabelastningen fra både trafik og boligbenyttelse og trængselsbelastningen fra biltrafik kunne reduceres, hvis nye boliger anlagdes stationsnært i etageejendomme og fik en mindre størrelse.

Fraværet af en værdisætning af en række ulemper ved Planen og mulighederne for at formulere et mere positivt nulscenarie (dette pkt.) peger i forening på, at nulscenariet er relativt mere fordelagtigt, end SMV'en lægger op til.

**Rådet for Bæredygtig Trafik** bemærker bl.a., at det overordnede problem i forbindelse med SMV'en for Østhavns projektet er, at et alternativ er totalt fraværende. Østhavns projektet sammenholdes godt nok med et såkaldt o-alternativ, men der redegøres ikke for, hvilken udviklingsstrategi o-alternativet er forbundet med. Der henvises til vage forestillinger baseret på udviklingsperspektivet "business as usual", hvor lokalisering af befolkning og erhverv, bilejerskab, trafikvækst og fordeling på transportformer forudsættes at ske, som udviklingen er foregået de seneste år.

Et reelt alternativ skal rumme en visionær strategi for samfundsudvikling, som afspejler de store problemer, som vi står over for som samfund, specielt klimakrisen, biodiversitetskrisen samt trængslen og forureningen fra transporten.

**Lynetteholm Rådet** bemærker, at et væsentligt problem i forbindelse med Planen og den strategiske miljøvurdering er, at alternativer er totalt fraværende. Østhavnsprojektet sammenholdes ganske vist med et såkaldt o-alternativ, men der redegøres ikke samlet for, hvad o-alternativet er og hvilke principper, det bygger på.

*I miljørapporten omfatter et o-scenarie, at selve anlægget af halvøen Lynetteholm gennemføres, da anlægsloven for Lynetteholm stadig vil være gældende. I o-scenariet vil der ikke ske en byudvikling af Lynetteholm.*

*Desuden tager o-alternativet udgangspunkt i etablering af 450.000 etagemeter byggeri, der kan byudvikles i Østhavns eksisterende områder (Refshaleøen, Kløverparken) uden yderligere større (dvs. ikke-lokal) infrastruktur. I det fremskrevne o-alternativ vil dele af de eksisterende arealer i Østhavnen fortsat blive anvendt til aktiviteter, der kan etableres i byzonearealer. Københavns Kommune forventer, at byggeri i planområdet sydligede dele (Refshaleøen, Kløverparken) tidligst påbegyndes fra 2027.*



*Med udgangspunkt i befolkningsfremskrivningen placeres de beboere, der i det fremskrevne o-alternativ ikke kan placeres i nye boliger i Østhavnen, beregningsteknisk andre steder i hovedstadsområdet. Beregningen af fordelingen sker på grundlag af en forventet fordeling af borgerne, hvor 20 % placeres i Frederiksberg og Københavns Kommuner og de resterende 80 % i omegnskommunerne. Placeringen i omegnskommunerne sker på grundlag af erfaringer med borgernes flyttemønstre ind/ud af København.*

*I det fremskrevne o-alternativ indgår hverken Østlig Ringvej, Metro M5 eller den foreslåede cykelinfrastruktur. Dog vil der indgå lokal vejbetjening.*

*Der henvises til miljørapportens punkt 4.6.*

*Transportministeriet bemærker, at en værdisætning af fordele og ulemper forbundet med planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm, i forhold til et nul-scenarie efter alt at dømme ville føre til en konklusion om, at planen rummer en række betydelige fordele som i SMV-rapporten fremstår mindre klare/oplagte end de faktisk vil være.*

*o-alternativet forudsætter, at de 66.000 nye indbyggere, der efter planens indhold bosættes i Østhavnen, spredes ud over en ikke fastlagt geografi i omegnskommunerne til København. Der er i beregninger af klimapåvirkninger og trafikale konsekvenser af planen vurderet en forskel mellem planen og o-alternativet. Der er derimod ikke udarbejdet et uddybende scenarie for et o-alternativ, hvori der nødvendigvis også skulle indgå miljøpåvirkninger fra en udbygget trafikal infrastruktur og generel forsyningsinfrastruktur, som kunne sammenlignes med planens miljøpåvirkninger. Der er som følge heraf tale om, at planens positive miljøpåvirkninger (forstået som mindskede eller udeblevne påvirkninger) i.f.t. et uddybet o-alternativ, er systematisk underdrevet i SMV-rapporten.*

**Gladsaxe Kommune** bemærker i forhold til de trafikale forhold, at nulscenariet bygger på en præmis om, at bilejerskab og antal kørte kilometer i bil pr. borger er højere i omegnskommunerne end i København. Der er dog gang i mange projekter inden for kollektiv transport i mange omegnskommuner. Når der med en halvtreds-årig 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.





*Transportministeriet skal hertil bemærke, at det historisk har været svært at fremskrive bilejerskabet, da der på den ene side historisk har været en stigning, og på den anden side i andre europæiske storbyer har været en tendens til stagnering og sågar fald. Historisk er der dog en klar tendens til, at bilejerskabet udvikler sig hurtigere i Omegnskommunerne end i København. Et konstant bilejerskab i både København og Omegnskommunerne må anses for at være en konservativ antagelse, idet effekten af projektet (dvs. forskellen mellem nul- og projektscenariet) vil være mindre, end hvis man havde forsat den historiske udvikling med et hurtigere voksende bilejerskab i Omegnskommunerne.*

*Der kan læses mere om forudsætningen i afsnit 6.1 i analysen Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen.*

**CONCITO** bemærker, at det i nul-scenariet antages, at selve øen anlægges uanset om der skal etableres boliger eller ej. Dette er ikke en retvisende antagelse. Nulscenariet burde i stedet have bestået i etablering af den nødvendige kystsikring, fx det dige, som var planlagt i 2017 med en forventeligt lavere klimapåvirkning end de estimerede 350.000 tons CO<sub>2</sub> til anlæg af Lynetteholm som ø. Endvidere er etableringen af porten til helt at lukke af ved stormflod ikke del af scenarierne, selvom det må formodes, at de to scenarier må adskille sig: I et nulscenarie, hvor der kun etableres dige, må man hurtigere kunne komme i gang med at etablere porten, qua hurtigere afslutning på opfyld. Det giver så hurtigere klimasikring, men måske med et højere CO<sub>2</sub>-aftryk af porten end i projektscenariet, qua faldende udledninger i anlægssektoren.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet ikke er enig i, at det ikke er retvisende, at o-scenariet omfatter etableringen af Lynetteholm. Der er vedtaget en anlægslov om etablering af Lynetteholm, og perimeteren til halvøens første fase er allerede etableret. Dermed vil Lynetteholm blive anlagt uagtet, at planens øvrige delelementer besluttet at blive gennemført eller ej.*

### **3.14. Renseanlæg**

**Brøndby Kommune** bemærker bl.a., at i miljøvurderingen er det valgt at udelade forholdene vedrørende BIOFOS' renseanlæg – Lynetten. Til trods for, at miljøvurderingen selv henleder opmærksomheden på, at situationen omkring renseanlægget Lynetten stadig er usikker, og derfor ikke er med i betragtningerne, finder Brøndby Kommune det grundlæggende problematisk, at dette er udeladt. Det skyldes ikke mindst, at et byudviklingsprojekt af en kaliber som Lynetteholm ikke må undlade en så væsentlig faktor



som renseanlægget – heller ikke selv om det kan være svært at foretage en vurdering af forholdene. Derudover beskriver projektet, at den østlige omfartsvej kommer til at krydse udløbsledningerne fra to af BIOFOS' anlæg; Renseanlæg Lynetten og Renseanlæg Damhusåen. Da udløbsledningerne fra Renseanlæg Lynetten endvidere er påvirket af etableringen af Lynetteholm, skal Brøndby Kommune opfordre til, at der sker en koordinering af projekterne, så eventuelle omlægninger og forlængelser af udløbsledningerne foretaget af hensyn til Lynetteholm ikke skal ændres igen af hensyn til en ny østlig omfartsvej.

**Køge Bugt-alliancen** bemærker bl.a., at i miljøvurderingen har Transportministeriet valgt at udelade forholdene vedrørende BIOFOS' renseanlæg – Lynetten. Til trods for, at miljøvurderingen selv henleder opmærksomheden på, at situationen omkring renseanlægget Lynetten stadig er usikker, og derfor ikke er med i betragtningerne, findes det grundlæggende problematisk, at dette er udeladt. Det skyldes ikke mindst, at et byudviklingsprojekt af en kaliber som Lynetteholm ikke må undlade en så væsentlig faktor som renseanlægget – heller ikke selv om det kan være svært at foretage en vurdering af forholdene.

Uanset, at miljøpåvirkningerne må forventes at være lavere end eksisterende rensningsanlægs påvirkninger, vil der blive afledt større mængder næringsstoffer og miljøforurenende stoffer til Køge Bugt, hvis udledningspunktet vil være ved Holmene syd for Avedøre Holme. Men der vil også blive afledt større mængder næringsstoffer og miljøforurenende stoffer til Køge Bugt, hvis vandet udledes via Damhusåens rensningsanlæg udløbsledning.

At anvende fravigelsesproceduren i miljømålsbekendtgørelsens § 4 indebærer, at målsætningerne til Køge Bugt reduceres fra god økologisk og kemisk tilstand til lavere tilstande, hvilket vil være uacceptabelt for Køge Bugt kommunerne.

Afledning af større mængder næringsstoffer og miljøforurenende stoffer på grund af flytning af Renseanlæg Lynetten bør kompenseres med reduktioner tæt på udledningspunktet af disse afledninger.

*Ministeriet bemærker, at det ikke er en forudsætning i planen for udviklingen af Østhavnen, at rensningsanlægget skal flytte. En beslutning som det i øvrigt er ejerne af rensningsanlægget skal tage stilling til.*



*Transportministeriet lægger til grund, at de ønskede vurderinger vil blive foretaget, hvis ejerne af rensningsanlægget skulle beslutte, at de ønsker, at rensningsanlægget skal flyttes.*

*Specifikt vedrørende Østlig Ringvej bemærkes det, at der skal gennemføres en miljøkonsekvensvurdering af projektet. I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen foretages der en kortlægning af ledningerne samt det vil blive undersøgt og vurderet mulige tekniske løsninger.*

**Gentofte Kommune** bemærker bl.a., at hvis Lynetten og deraf følgende udløbsledninger flyttes, skal konsekvenserne for Gentofte Kommune endvidere belyses på lige fod med konsekvenserne for Københavns Kommune.

*Transportministeriet har noteret sig synspunktet, og skal i øvrigt bemærke, at de konsekvensvurderinger, der vil skulle foretages, skal ske i overensstemmelse med reglerne for indholdet heraf. Kommunegrænser er i den forbindelse underordnet. En eventuel flytning af renseanlægget Lynetten er en beslutning, som skal træffes af anlæggets ejere.*

**BIOFOS** bemærker såfremt planerne gennemføres ved hjælp af anlægslove og ekspropriationer, vil der være tale om beslutninger, der udhuler BIOFOS' selvbestemmelsesret hvad angår vores overvejelser om at forblive på ejendommen eller fraflytte.

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

*Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at ministeriet noterer sig synspunkterne om planens potentielle påvirkning af*



*BIOFOS' selvbestemmelsesret over, hvorvidt rensningsanlægget skal flytte eller ej.*

*Hertil bemærkes det, at der er foretaget en strategisk miljøvurdering af planen for udviklingen af Østhavnen, herunder Lynetteholm, som omfatter byudvikling, etablering af en ny metrolinje, etablering af en Østlig Ringvej, etablering af supplerende vejbetjening og etablering af cykelinfrastruktur.*

*Da der er tale om en strategisk miljøvurdering er der også tale om en mere overordnet vurdering af de potentielle påvirkninger, hvis man gennemfører delementerne. Vurderingerne beror endvidere på tilgængeligt materiale.*

*Der tages ikke med den strategiske miljøvurdering nogen beslutning om, hvorvidt delementerne skal gennemføres eller ej. Dette vil være beslutninger, som vil pågå over de kommende år i forbindelse med, at man bl.a. skal tage stilling til om og i så fald hvordan, man ønsker at etablere infrastrukturen i Østhavnen og byudviklingen.*

*I forbindelse med de kommende miljøkonsekvensvurderinger af Østlig Ringvej og metro vil projekternes midlertidige og permanente arealbehov blive kortlagt med henblik på at kunne vurdere potentielle påvirkninger på omgivelser og miljø mv. Det gælder ligeledes for arealerne på Prøvestenen. I forbindelse med udarbejdelse af miljøkonsekvensvurderingerne vil henholdsvis Sund & Bælt og Metroselskabet gå i dialog med relevante myndigheder og andre aktører om projektets potentielle påvirkninger af Prøvestenens rolle i fremtiden.*

**Danmarks Naturfredningsforening** bemærker, at der er på nuværende tidspunkt ikke enighed mellem Københavns Kommune og de øvrige ejerkommuner om udflytning af Rensningsanlægget Lynetten. Ud over store økonomiske omkostninger, vil alene udflytningen i sig selv koste store naturressourcer i form af råstoffer til opbygning af Holmene og til bygning af selve det nye rensningsanlæg. Herudover rejses der spørgsmål ved, om det overhovedet kan lade sig gøre at udlede spildevand til den sårbare recipient i den nordlige del af Køge Bugt, og tæt på Natura 2000 områderne ved Kalveboderne og Amager Syd, uden at komme i konflikt med både vandrammedirektivet og habitatdirektivet.

Samtidigt må der gøres opmærksomt på, at det kan lade sig gøre at ombygge og modernisere det eksisterende værk med en langt mindre økonomisk investering og et meget lavere ressourceforbrug og



CO<sub>2</sub> - udledning til følge. Ved en modernisering af Rensningsanlægget Lynettenværket, vil det samtidigt kunne lade sig gøre at opføre bymæssig bebyggelse et bygge by langt tættere på værket end i den nuværende situation.

I SMV-rapporten henvises igen til en mulig fravigelsesprocedure i forhold til miljømålsbekendtgørelsen. Det hvilket er helt uacceptabelt på dette strategiske niveau uden først seriøst at afsøge alternative muligheder. I øvrigt omtales den mulige konflikt med Habitatdirektivet overhovedet ikke.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet har noteret sig Danmarks Naturfredningsforenings synspunkter relateret til rensningsanlægget Lynetten.*

*Ministeriet bemærker, at det ikke er en forudsætning i planen for udviklingen af Østhavnen, at rensningsanlægget skal flytte. En beslutning som det i øvrigt er ejerne af rensningsanlægget skal tage stilling til.*

### **3.15. Prøvestenen**

#### **3.15.1. Generelt**

**Danske Havne** bemærker, at Prøvestenen i Landsplandirektivet fra 2019 er udlagt til bl.a. havnerelaterede virksomheder med særlige beliggenhedskrav i miljøklasse 6 og 7. Sikring af tilstrækkeligt areal kan medføre behov for udvidelse af Prøvestenen, fx over den planlagte sænketunnel, især hvis der skal bruges plads der i forbindelse med ny ringvej og metro.

**DI** bemærker, at placeringen af diverse anlæg på Prøvestenen, er, at ekspropriere én infrastruktur til fordel for en anden. Men i SMV og den samfundsøkonomiske analyse ser man bort fra, at den nuværende havneinfrastruktur ligger der af en årsag. De virksomheder, der i dag er placeret på Prøvestenen, udfylder væsentlige samfundsmæssige funktioner i forhold til forsyning og distribution i hovedstadsområdet, primært brændstoffer, råstoffer og byggematerialer.

**Drivkraft Danmark** bemærker, at de i samarbejde med en række andre erhvervsorganisationer, har udarbejdet et notat, som nærmere redegør for Prøvestenens vigtighed for forsyningen af brændstof til Københavns Lufthavn, udfordringerne ved en eventuel relokalisering af brændstofoplaget og forsyningen af lufthavnen til en anden lokalitet på Sjælland og den rolle Prøvestenen kan komme



til at spille i den grønne omstilling ikke mindst af luftfarten. Notatet indeholder også en beskrivelse og vurdering af den vigtige funktion som Prøvestenen udgør for forsyningen af hovedstadsområdet inden for råstoffer og byggematerialer.

**Erhvervsforeningen for Københavns Havn og Dansk Natursten A/S** ønsker at advare mod at tro, at Prøvestenen blot er et arealmæssigt tag-selv-bord, som kan anvendes uden en pris. Den pris kan blive høj for samfundet, da Prøvestenen i dag indgår som et nødvendigt led i forsyningen af Københavns Lufthavn med flybrændstoffer, Hovedstaden med materialer og brændstoffer, samt CO<sub>2</sub>-opsamling, lagring, forarbejdning og udskibning.

Fastholdes en placering på Prøvestenen, så bør en placering på det nuværende tomme areal syd for de nuværende havnearealer på Prøvestennem eller i kanalen mellem Amager og Prøvestenen (mod Kløvermarken) overvejes, hvor den vil være til mindst mulig gene for de erhvervmæssige aktiviteter.

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

**Trafikstyrelsen** bemærker, at Prøvestenen har potentiale for at bidrage til den grønne omstilling i form af kapacitet til oplag af nye brændstoffer, samt oplag udskibning eller anvendelse af CO<sub>2</sub>, da Prøvestenen er nabo til to større punktkilder til CO<sub>2</sub>, Amagerværket og ARC, som begge har potentiale til fangst af CO<sub>2</sub>.

**Dansk Metal** bemærker, at 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.

**Aalborg Portland** bemærker, at 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 erhvervs-mæssige 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.

**Copenhagen Malmö Port** bemærker, at 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 CO<sub>2</sub>, hvorfor øen eksempelvis kan bidrage til håndtering af CO<sub>2</sub> 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).

**Unicon A/S** bemærker bl.a., at deres 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 lastbiltransporter med beton.

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

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.

*Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at ministeriet noterer sig bemærkningerne om Prøvestenens betydning.*

*Hertil bemærkes det, at der er foretaget en strategisk miljøvurdering af planen for udviklingen af Østhavnen, herunder Lynetteholm, som omfatter byudvikling, etablering af en ny metrolinje,*



*etablering af en Østlig Ringvej, etablering af supplerende vejbetjening og etablering af cykelinfrastruktur.*

*Da der er tale om en strategisk miljøvurdering er der også tale om en mere overordnet vurdering af de potentielle påvirkninger, hvis man gennemfører delelementerne. Vurderingerne beror endvidere på tilgængeligt materiale.*

*Den strategiske miljøvurdering og de indkomne høringssvar viser tydeligt, at der er mange forskellige interesser på Prøvestenen.*

*Der tages ikke med den strategiske miljøvurdering nogen beslutning om, hvad der konkret skal ske på Prøvestenen. Dette vil være beslutninger, som vil pågå over de kommende år i forbindelse med, at man bl.a. skal tage stilling til om og i så fald hvordan, man ønsker at etablere infrastrukturen i Østhavnen og byudviklingen.*

*I forbindelse med de kommende miljøkonsekvensvurderinger af Østlig Ringvej og metro vil projekternes midlertidige og permanente arealbehov blive kortlagt med henblik på at kunne vurdere potentielle påvirkninger på omgivelser og miljø mv. Det gælder ligeledes for arealerne på Prøvestenen. I forbindelse med udarbejdelse af miljøkonsekvensvurderingerne vil henholdsvis Sund & Bælt og Metroselskabet gå i dialog med relevante myndigheder og andre aktører om projektets potentielle påvirkninger af Prøvestenens rolle i fremtiden – herunder kortlægge mulighederne for at arealerne på Prøvestenen påvirkes mindst muligt.*

### **3.15.2. Kontrol- og vedligeholdelsescenter og tilslutningsanlæg til Østlig Ringvej**

**SKANSKA** ser placeringen af klargøringsanlægget til metroen på den sydlige ende af Prøvestenen som optimal, da klargøringscenteret og metroens yard herved holdes i størst mulig afstand fra byens borgere, og placeres så der ikke skabes barriere effekt i den fremtidige udvikling. I forbindelse med klargøringsanlægget på Prøvestenen bør der sikres mulighed for i fremtiden at forlænge metroen herfra til Malmø.

Herudover bemærker Skanska, at der bør arbejdes med en løsning, hvor der sikres et afkørselsanlæg på Prøvestenen. For Kløverparken vil et afkørselsanlæg på Prøvestenen gøre det muligt at udvikle området til et blandet bolig- og erhvervsområde, da afkørselsanlægget vil gøre Kløverparken mere attraktiv som erhvervsområde.





**Carbon Capture Cluster Copenhagen** bemærker, at et kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen vil lægge beslag på areal på Prøvestenen, som hermed ikke kan anvendes til CO<sub>2</sub>-fangst og CO<sub>2</sub>-transport. Det bør uanset linjeføring undersøges hvordan brug af areal til kontrol- og vedligeholdelsescenter påvirker mulighederne for CO<sub>2</sub>-fangst, -transport samt -opbevaring i hovedstadsområdet.

**Erhvervsforeningen for Københavns Havn og Dansk Natursten A/S** bemærker, at projektering af et kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen ikke bør foretages, før der foreligger en samlet plan for Prøvestenens fremtid.

**Dansk Sejlunion og Foreningen af Lystbådehavne i Danmark** bemærker, 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.

**Københavns Kommune** bemærker, at kommunen vurderer, at placeringen af kontrol- og vedligeholdelsescentret for metrolinjen bedst kan placeres her, hvor omgivelserne ikke har en miljøfølsom anvendelse.

Herudover bemærker kommunen, at kommunen finder det meget væsentligt, at Østlig Ringvejs tilslutningsanlæg ved Prøvestenen etableres, derved sikres den størst mulige aflastning af byen for biltrafik, en god betjening af både Østhavnen og eksisterende byområder på Amager samt en reduktion af lokale trafik på det nordøstlige Amager.

**Aalborg Portland** bemærker, at de foreslår to alternative placeringer – henholdsvis syd for erhvervshavnearealet på Prøvestenen og på Kløverparken, men andre placeringer kunne også være på tale, eksempelvis den i høringsmaterialet nævnte placering på Lyetteholm.

Aalborg Portland A/S ønsker, at sådanne forskellige placeringer af vurderes ligeligt i den kommende VVM-undersøgelse af metrolinjen. Derudover mener de, at projektering af et kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen ikke bør foretages, før der foreligger en samlet plan for Prøvestenens fremtid.



Herudover bemærkes det, at til- og frakørslen til Østlig Ringvej lægger beslag på mindre havnekapacitet og giver også gavnlige effekter for virksomhederne på Prøvestenen, men 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.

**Den overordnede grundejerforening for Margrethholm** bemærker, at det er positivt at det af tillægget fremgår, at kontrol- og vedligeholdelsescenteret forventes placeret på Prøvestenen.

**Christianshavns Lokaludvalg** bemærker, at Lokaludvalget finder som en selvfølge, at en beslutning om anlæg af Østlig Ringvej også må indebære etableringen af et tilslutningsanlæg ved Prøvestenen. Den varige forbindelse fra Østlig Ringvej til Københavns centrum sydfra bør gå via dette anlæg og Prags Boulevard, så til- og frakørsel til Østlig Ringvej over jorden gøres kortest muligt. Vejnettet nord for Prags Boulevard bør indrettes med dette sigte.

**Unicon A/S** bemærker, at 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 CO<sub>2</sub> aftrykket.

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.

**Københavnertunnelgruppen** bemærker, at det er afgørende vigtigt, at der kommer en til-/frakørsel på Prøvestenen, da dette vil øge tilgængeligheden til ringvejen for beboere og medarbejdere i Indre By og brokvarterer – og aflaste vejene på Amager.

*Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at ministeriet noterer sig synspunkterne om placeringen af et kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen samt tilkørsel til Østlig Ringvej.*

*Hertil bemærkes det, at der er foretaget en strategisk miljøvurdering af planen for udviklingen af Østhavnen, herunder Lynetteholm, som omfatter byudvikling, etablering af en ny metrolinje, etablering af en Østlig Ringvej, etablering af supplerende vejbetjening og etablering af cykelinfrastruktur.*



*Da der er tale om en strategisk miljøvurdering er der også tale om en mere overordnet vurdering af de potentielle påvirkninger, hvis man gennemfører delelementerne. Vurderingerne beror endvidere på tilgængeligt materiale.*

*Den strategiske miljøvurdering og de indkomne høringssvar viser tydeligt, at der er mange forskellige interesser på Prøvestenen.*

*Der tages ikke med den strategiske miljøvurdering nogen beslutning om, hvad der konkret skal ske på Prøvestenen. Dette vil være beslutninger, som vil pågå over de kommende år i forbindelse med, at man bl.a. skal tage stilling til om og i så fald hvordan, man ønsker at etablere infrastrukturen i Østhavnen og byudviklingen.*

*I forbindelse med de kommende miljøkonsekvensvurderinger af Østlig Ringvej og metro vil projekternes midlertidige og permanente arealbehov blive kortlagt med henblik på at kunne vurdere potentielle påvirkninger på omgivelser og miljø mv. Det gælder ligeledes for arealerne på Prøvestenen. I forbindelse med udarbejdelse af miljøkonsekvensvurderingerne vil henholdsvis Sund & Bælt og Metroselskabet gå i dialog med relevante myndigheder og andre aktører om projektets potentielle påvirkninger af Prøvestenens rolle i fremtiden.*

*Miljøkonsekvensvurderingen af en Østlig Ringvej vil indeholde en vurdering af de trafikale og økonomiske effekter af en Østlig Ringvej med og uden tilslutningsanlæg ved Prøvestenen. De hidtil gennemførte vurderinger af trafikken forbundet med Østlig Ringvej viser, at et tilslutningsanlæg ved Prøvestenen giver de bedste trafikale muligheder for at lede trafikken til en tunnel uden om byen og sikre den mest hensigtsmæssige trafikafvikling på Nordøstamager. Transportministeriet ser i udgangspunktet et tilslutningsanlæg ved Prøvestenen som et kommunalt tilvalg, som er forbundet med en merpris. Den endelige beslutning vil skulle træffes politisk, når den førømtalte miljøkonsekvensvurdering er færdiggjort, hvilket forventeligt er i 2025.*

*Transportministeriet skal herudover bemærke, at for så vidt angår spørgsmålet om fremtidssikring i forhold til en metro til Malmø bemærkes det, at et sådant anlæg ses som en kommunal opgave, hvor en evt. kommende miljøkonsekvensvurdering forventeligt skal beskrive de miljømæssige konsekvenser af nødvendige anlæg i forbindelse med afgrening til en eventuel senere Øresundsmetro.*



*I forhold til placeringen af kontrol- og vedligeholdelsescenteret træffes der ikke nogen beslutning i forbindelse med den strategiske miljøvurdering. Der er dog lagt op til i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af det konkrete projekt, at kontrol- og vedligeholdelsescenteret placeres nord for jordvolden.*

### **3.15.3. Lufthavnen**

**Københavns Lufthavn** bemærker, at 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. Københavns Lufthavns flyselskaber modtager flybrændstof med skib, der pumpes ind på Prøvestenen og derefter sendes videre til CPH med en 7 km lang rørledning.

**Drivkraft Danmark** bemærker, at det kan have store samfundsøkonomiske konsekvenser, hvis brændstoflagrene og -forsyningen til Københavns Lufthavn skal flyttes - i det omfang en alternativ placering overhovedet er mulig.

**Drivkraft Danmark** bemærker bl.a., at de forudsætter, at brændstofforsyningen af lufthavnen med rørledning fra Prøvestenen opretholdes. Denne rørledning er helt afgørende for driften og udviklingen af lufthavnen, og det vurderes både økonomisk og i praksis urealistisk at finde alternative placeringer af rørledningen og oplag af flybrændstoffer andre steder på Sjælland.

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

**Copenhagen Malmö Port** bemærker, at der eksisterer umiddelbart ikke alternativer til at sejle flybrændstof til Prøvestenen, hvor det i dag transporteres effektivt videre til lufthavnen i rørledning.

*Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at ministeriet er opmærksom på, at lufthavnens brændstoflager er placeret på Prøvestenen med en forsyningsledning direkte til lufthavnen. Herudover er ministeriet naturligvis også opmærksom på lufthavnens betydning.*

*I det videre arbejde med de konkrete miljøkonsekvensvurderinger skal der naturligvis tages hånd om denne særskilte problematik,*



*hvorfor ministeriet også anser det som helt naturligt, at der bliver en dialog med relevante myndigheder og lufthavnen om, hvordan der kan ske en gennemførelse af projekterne, som samtidig tager hensyn til fortsat forsyning af brændstof til lufthavnen.*

#### **3.15.4. Forsyning og notat udarbejdet af Niras**

**Danske Havne** bemærker, at hvad angår brændstoffer er Prøvestenen helt afgørende for forsyningen af hovedstadsområdet og Københavns Lufthavn. Samtidig ligger en stor del af det danske, lovbestemte olieberedskab i tankene på Prøvestenen. Virksomhederne inden for råstoffer og byggematerialer på Prøvestenen udfylder en tilsvarende vigtig funktion for forsyningen af hovedstadsområdet.

**Trafikstyrelsen** bemærker, at Prøvestenen er indrettet til håndtering af bulkgoods - særligt brændstoffer, råstoffer og byggematerialer. Den har således stor betydning for forsyningen af København og Hovedstadsområdet, herunder bl.a. ift. forsyning af flybrændstof til Københavns lufthavn. Ud over flybrændstoffer til lufthavnen forsyner Prøvestenen også København og Hovedstadsområdet med motorbrændstoffer, sten, grus, belægningsmaterialer samt anvendes til genvinding af byggematerialer, som f.eks. håndtering af forurenede jord. En del af tankkapaciteten på vådbulk anvendes desuden som nationalt lager til brændstoffer.

**DI Byggeri** bemærker, at Prøvestenen er af afgørende betydning for bygge- og anlægsbranchen; det er den største og vigtigste landingshavn i hovedstadsområdet for både råstoffer og byggematerialer ud over de mange øvrige varer og produkter der håndteres.

Med den bygge- og anlægsaktivitet, der er og forventes i hovedstadsområdet, vil det være forbundet med meget store omkostninger, både i økonomi og i klimabelastning, hvis en del af disse mange råstoffer, der i dag går -både ind og ud - gennem havnen i Prøvestenen i stedet skal transporteres med lastbil over længere strækninger.

Yderligere vil en omlægning af forsyningen til hovedstadsområdet til transport på lastbil fra havne længere væk på Sjælland betyde en betragteligt forøget belastning af det eksisterende vejnet, med negativ virkning for fremkommelighed og trafiksikkerhed, og det vil også øge miljøbelastningen. Også dette taler for, at så mange råstoffer som muligt sejles frem for at blive kørt på lastbil.

**Dansk Metal** bemærker, at 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. 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.

**Aalborg Portland** bemærker, at i både SMV'en 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.

**Copenhagen Malmö Port** bemærker, at levering af byggematerialer ad søvejen - tæt på der hvor de skal bruges til hovedstadsrådets mange byggeprojekter - sparer 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.

**Unicon A/S** bemærker, at havnearealet ikke kan 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. 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.

Hovedstaden er dybt afhængig af kontinuerlige råstofleverancer med skib til Prøvestenen. Anlægsfasen må derfor under ingen omstændigheder lukke sejlløbet til Prøvestenen i mere end et par uger ad gangen – og kun mod behørig og rettidig advisering af de berørte virksomheder.

**Erhvervsforeningen for Københavns Havn, Dansk Natursten A/S og Aalborg Portland** bemærker, at NIRAS har udarbejdet en rapport, der belyser de erhvervs-, samfunds- og klimamæssige konsekvenser ved en hel eller delvis nedlukning af Prøvestenens "Tør-bulk" areal.



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.

Ydermere dokumenterer Niras' rapport, at Prøvestenen er det eneste sted i Københavns Kommune, og i flere tilfælde endda i hele Region Hovedstaden, hvor 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.

For at kunne vurdere de fulde konsekvenser af de foreslåede placeringer, mangler der 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 ikkeeksisterende.

*Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at ministeriet noterer sig bemærkningerne om Prøvestenens betydning for forsyningen. Samt henvisningen til et notat udarbejdet af Niras.*

*Hertil bemærkes det, at der er foretaget en strategisk miljøvurdering af planen for udviklingen af Østhavnen, herunder Lynetteholm, som omfatter byudvikling, etablering af en ny metrolinje, etablering af en Østlig Ringvej, etablering af supplerende vejbetjening og etablering af cykelinfrastruktur.*

*Da der er tale om en strategisk miljøvurdering er der også tale om en mere overordnet vurdering af de potentielle påvirkninger, hvis man gennemfører delelementerne. Vurderingerne beror endvidere på tilgængeligt materiale.*

*Den strategiske miljøvurdering og de indkomne høringssvar viser tydeligt, at der er mange forskellige interesser på Prøvestenen.*

*Der tages ikke med den strategiske miljøvurdering nogen beslutning om, hvad der konkret skal ske på Prøvestenen. Dette vil være beslutninger, som vil pågå over de kommende år i forbindelse med, at man bl.a. skal tage stilling til om og i så fald hvordan, man ønsker at etablere infrastrukturen i Østhavnen og byudviklingen.*



*I forbindelse med de kommende miljøkonsekvensvurderinger af Østlig Ringvej og metro vil projekternes midlertidige og permanente arealbehov blive kortlagt med henblik på at kunne vurdere potentielle påvirkninger på omgivelser og miljø mv. Det gælder ligeledes for arealerne på Prøvestenen. I forbindelse med udarbejdelse af miljøkonsekvensvurderingerne vil henholdsvis Sund & Bælt og Metroselskabet gå i dialog med relevante myndigheder og andre aktører om projektets potentielle påvirkninger af Prøvestenens rolle i fremtiden – herunder kortlægge mulighederne for at arealerne på Prøvestenen påvirkes mindst muligt.*

### **3.15.5. Byudvikling**

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

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

**Danske Havne** bemærker, at byudviklingsområderne i nærheden må tilpasses Prøvestenens risikozoner.

**Copenhagen Malmö Port** bemærker, at det er væsentligt, at de planlagte byudviklingsprojekter sker under hensyntagen til områder udlagt til erhverv med særlige beliggenhedskrav, herunder risiko- og konsekvenszoner.

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.





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

*Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at der i forbindelse med den strategiske miljøvurdering ikke tages stilling, hvorvidt der skal ske byudvikling eller ej på et senere tidspunkt. Miljøvurderingen har derimod skulle give en bud på, hvilke påvirkninger det vil have, såfremt man gennemfører planens enkeltdele.*

*Beslutningen om byudvikling ligger ude i fremtiden, men Transportministeriet lægger til grund, at denne skal leve op til de til enhver tid gældende regler.*

### **3.16. Stormflodssikring**

**Christianshavns Lokaludvalg** bemærker, at set i lyset af at en klimasikring var et af de oprindelige formål med Lynetteholm, er Lokaludvalget uforstående over for, at det ikke er muligt at forholde sig til portprojektet som led i SMV'en.

**Indre By Lokaludvalg** foreslår, at oplægget til de politiske partier bag Østhavn-projektet med resultaterne af denne høring skal indeholde en samlet og detaljeret status på stormflodssikringen af København.

Endvidere at Lynetteholm-projektet her i den indledende fase alene ses som et stormflodssikringsprojekt inkl. etableringen af en stormflodsport i Kronløbet. En sådan stormflodsport skal indgå i SMV. Dvs. at vi foreslår, at man udskyder planlægningen af byudviklingen på Lynetteholm.

**Den Grønne Ungdomsbevægelse** bemærker, at de finder det problematisk, at etableringen af en stormflodsport i Kronløbet i Københavns Havns nordlige ende ikke er omfattet af SMV'en. Dens fravær er problematisk, da dens klimatilpassende funktion ofte fremhæves i den offentlige debat som en central del af Lynetteholms eksistensberettigelse.

Derfor ønsker Den Grønne Ungdomsbevægelse at få afklaret Transportministeriet og Københavns Kommunes – som ansvarshavende myndigheder for 'planens' udarbejdelse – motivation for stormflodsportens eksklusion af SMV'en.



**Gammelholm Beboerforening** bemærker, at udbygningen af Lynetteholm bør stoppes, og ændres til alene at handle om stormflodssikring, med minimal opfyldning og opgravning i Øresund. Der er ikke vedtaget en plan for stormflodssikring fra nord, men den skade der allerede er sket igennem opfyldning af Kroneløbet bør begrænses mest muligt, og nyttiggøres til en del af stormflodssikringen.

Transformationen ”fra Lynetteholm til stormflodssikring” skal kobles med en stormflodssikring fra syd, som bør færdiggøres inden færdiggørelsen af stormflodssikringen mod nord.

Stormflodssikringen skal ske i et samarbejde med kommunerne nord og syd for København hvor jorden tiltænkt Lynetteholmen kan anvendes.

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

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

**Østerbro Havnekomité** bemærker, at kommunen allerede har en plan, der er langt billigere end Lynetteholmprojektet.

**Anne Svanholt og Ashok Polur** bemærker, at der er akut behov for klimasikring af København, men Lynetteholm tager 30 år at bygge. Hvis vi i stedet 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.



**Kasper Mikkelsen** bemærker, at Trekronefortet ligger i forvejen som en barriere i det nordlige udløb af Københavns havn. En forhøjelse af de eksisterende moler nord og syd for Trekronefortet, 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.

*Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at planen der er foretaget en strategisk miljøvurdering af omhandler udviklingen af Østhavnen, herunder Lynetteholm, og den dertilhørende nødvendige infrastruktur til sådan en byudvikling. Stormflodsporten er ikke nødvendig for gennemførelsen af planens delelementer.*

*I planen, som der er foretaget en strategisk miljøvurdering af står der følgende:*

*”I den offentlige debat i forbindelse med miljøvurderingen af anlægget af Lynetteholm har der været efterlyst en vurdering af en stormflodsport i Kronløbet, der indgår i en samlet sikring i overensstemmelse med Københavns Stormflodsplan fra 2017. Etablering af stormflodsporten er ikke en del af planen, men den kan forventes at have miljøeffekter, der spiller sammen med Lynetteholms-projekterne som helhed. Derfor vil der i den strategiske miljøvurderings opgørelse af de forventede kumulative effekter af planen blive inkluderet effekterne af en stormflodsport.”*

*Det er således i overensstemmelse med planens indhold, at en stormflodsport ikke er indgået som en del af planens delelementer. Derimod har den indgået i vurderingen af potentielle kumulative virkninger.*

*Transportministeriet noterer sig synspunkterne om at stoppe med at anlægge Lynetteholm og i stedet finde et andet alternativ. Det har indgået som o-alternativet i den strategiske miljøvurdering, at Lynetteholm anlægges, da denne er vedtaget ved lov. Det har derfor ikke indgået som et alternativ i vurderingerne, at Lynetteholm ikke anlægges.*

*Lynetteholm vil i øvrigt med sit kystlandskab i høj grad også være en naturbaseret stormflodssikring.*



Herudover bemærkes det for fuldstændighedens skyld, at der pågår et arbejde med en forundersøgelse af stormflodssikring af København. For nærmere herom henvises der til Sund & Bælts temaside - <https://sundogbaelt.dk/forbindelser/forundersogelse-af-stormflodssikring-af-kobenhavn/>

### 3.17. Avedøre Holme

**Køge Bugt-alliancen** bemærker bl.a., at på side 90 og 91 i den strategiske miljøvurdering står, at høringen i forbindelse med afgrænsningsnotatet gav anledning til en justering af listen over aktiviteter, der skal vurderes i relation til sandsynlige kumulative virkninger med planen. Tilføjet på side 91 er: Udvidelse af Avedøre Holme, jf. Hvidovre Kommunes projekt ”Holmene”.

Ligesom flytning af rensningsanlægget Lynettens udløbsledning vil resultere i en større forurening i Køge Bugt, så vil etablering af de ni kunstige øer syd for Avedøre Holme også resultere i afledning af større mængder næringsstoffer og miljøforurenende stoffer til Køge Bugt i anlægsfasen og driftsfasen. Det mangler at blive nævnt og vurderet i afsnit 7.7.5 i den strategiske miljøvurdering.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at SMV rapporten viser, at der ikke er nogen kumulativ påvirkning af planen fra en fremtidig etablering af Holmene. Holmene projektet er heller ikke en del af planen for Østhavnen. Evt. fremtidig lokalisering af udløbsledninger fra en anden placering af Lynettens rensesanlæg er en mulighed i Køge Bugt området, men også på Prøvestenen. Da det er BIOFOS's ejerkommuner der træffer beslutning om en mulig fremtidig placering et rensesanlæg er det ikke yderligere omtalt i SMV-rapporten*

### 3.18. Ledninger

**CTR** bemærker bl.a., at CTR tidligere har kommunikeret med Metroselskabet vedr. 3 mulige traceer for metrolinjen, der skal forbinde Lynetteholmen med eksisterende infrastruktur. CTR har fået udarbejdet konsekvensrapport for placering af metrolinjer og stationer ved hhv. Julius Thomsens Plads på grænsen mellem København og Frederiksberg kommuner, samt ved Østerport station og metrolinjen ved Prags Boulevard og Forlandet.

**Carbon Capture Cluster Copenhagen** bemærker, at der er stor interesse i Sydsverige for at etablere fælles CO<sub>2</sub>-rørinfrastruktur, så CO<sub>2</sub> prisbilligt kan transporteres til PtX-produktion og CO<sub>2</sub>-lagre i Danmark. Det vil være oplagt, at disse rør går i land



ved kraftværkshalvøen eller Prøvestenen, da der her er mulighed for at etablere de tekniske anlæg der skal til for at modtage CO<sub>2</sub>.

Det bør sikres, at etablering af Østlig Ringvej ikke besværliggør etablering af grænseoverskridende CO<sub>2</sub>-infrastruktur. Ligeledes bør en eventuel Østlig Ringvej forberedes til krydsning af et CO<sub>2</sub>-rør.

**Energinet** bemærker, at planen potentielt vil påvirke eksisterende ledninger samt ledninger som planlægges etableret over de kommende år.

**HOFOR** bemærker, 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.

*Transportministeriet skal hertil bemærke for så vidt angår ledninger, at der er foretaget en strategisk miljøvurdering af planen for udvikling af Østhavnen, herunder Lynetteholm. Denne har på nuværende tidspunkt et mere overordnet præg, hvorfor der ikke er foretaget vurderinger af konkrete ledninger.*

*I det videre arbejde med bl.a. en Østlig Ringvej og etablering af en ny metrolinje, vil der skulle foretages en miljøkonsekvensvurdering af det enkelte projekt. Heri vil der skulle vurderinger af, hvilke ledninger der kan blive påvirket.*

*I øvrigt forstår Transportministeriet, at der allerede skulle pågå en dialog mellem henholdsvis HOFOR og Metroselskabet og HOFOR og Sund & Bælt.*

### **3.19. Byudvikling**

**Københavns Kommune** bemærker, at for at kunne opnå den ønskede sammenhængende byudvikling af høj kvalitet ser Københavns Kommune behov for, at staten medvirker til en nytænkning af regler og deres anvendelse. Der må tages højde for, at f.eks. lugtgener kan reduceres over tid, at støjregulering bør tage udgangspunkt i den reelle støj (og ikke i ikke-udnyttede rammer i ældre tilfaldelser), og at fortidsminder kan indgå i og give kvalitet til en bymæssig sammenhæng, hvis man anlægger helhedsvurderinger på byudvikling og kulturarv i stedet for at anvende afstandsbestemmelser for fortidsminder restriktivt.



*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet noterer sig kommunens ønske om nytænkning af regler og deres anvendelse.*

**Christianshavns Lokaludvalg** bemærker, at Lokaludvalget ønsker diversificerede boligmiljøer med fællesskab og en bydel for alle københavnere. Det øger betydningen af almene boliger som led i østhavnsudviklingen. Lokaludvalget ønsker, at de lovgivningsmæssige rammer for en høj almen andel udnyttes fuldt ud i Østhavnen.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet noterer sig lokaludvalgets bemærkninger.*

*Der er på nuværende tidspunkt foretaget en strategisk miljøvurdering af planen for udviklingen af Østhavnen, herunder Lynetteholm, som bl.a. omfatter byudvikling på et på nuværende tidspunkt meget overordnet niveau. Det ligger uden for behandlingen af den strategiske miljøvurdering at beslutte, hvor stor andel af en eventuel fremtidig byudvikling af Østhavnen, som skal være almene boliger.*

**CONCITO** bemærker, at Lynetteholmen ikke kun handler om klimasikring af København og om at skabe boliger til 35.000 mennesker og arbejdspladser til lige så mange. Lynetteholmen er en unik mulighed for at lave en CO<sub>2</sub>-neutral bydel, der vækker international opmærksomhed og sætter dagsordenen for fremtidens bæredygtige byudvikling. Det er vigtigt at have for øje, at byerne som følge af klimaforandringerne bliver varmere, hvilket stiller nye krav til byplanlægningen. DMI vurderer, at den reducerede brise, hvis der skabes en tæt bydel på Lynetteholm, vil gøre resten af København varmere. Mikroklimaet og samspillet med det øvrige København skal indtænkes nøje i planlægningen af Lynetteholmen.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet noterer sig CONCITOs bemærkninger, og er i øvrigt enig i, at der er perspektiver i en ny bydel med en lav CO<sub>2</sub>, hvilket vil indgå i det videre arbejde.*

*Der er på nuværende tidspunkt foretaget en strategisk miljøvurdering af planen for udviklingen af Østhavnen, herunder Lynetteholm, som bl.a. omfatter byudvikling på et på nuværende tidspunkt meget overordnet niveau.*



**Indre By Lokaludvalg** foreslår bl.a., at det undersøges, hvordan en eventuel senere udvikling af Lynetteholm med boliger, arbejdspladser og infrastruktur jf. "Planen" kan gennemføres med en betingelse om, at området skal kunne fungere som en by med de funktioner, der kendetegner en by. Herunder at det bl.a. undersøges hvilke befolkningsgrupper, der vil bo på Lynetteholm, idet lokaludvalgets formodning om, at kun velstillede vil kunne bo der, kan være forkert.

Herudover ønsker udvalget, at det undersøges, hvordan en eventuel senere udvikling af Lynetteholm med boliger, arbejdspladser og infrastruktur vil leve op til kommunens målsætning om, at biltrafikken maksimalt skal udgøre 25 % af antal ture og at antallet af ture i øvrigt skal fordele sig med mindst 25 % gang, 25 % cykling og 25 % kollektiv transport.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet noterer sig lokaludvalgets ønsker.*

*Transportministeriet vurderer, at lokaludvalgets ønsker primært vil kunne blive relevant i det videre arbejde med byudviklingen af Østhavnen.*

*Hertil bemærkes det, at den byudvikling af arealerne i Østhavnen, der er medtaget i den strategiske miljøvurdering, vil ske på grundlag af kommunal planlægning i overensstemmelse med planloven. Samtidig er det væsentligt, at den afstemmes med beslutninger om etablering af infrastrukturen i området, herunder linjeføringer, placering af stationer, eventuel etapedeling m.v.*

*Det er forventningen, at forudsætningerne for en begrænset byudvikling af dele af Østhavnen, de eksisterende byzonearealer på Kløverparken og Refshaleøen, på skønsmæssigt 450.000 m<sup>2</sup> byggeri vil kunne være til stede inden betjening med metro og østlig ringvej er etableret. En planproces forventes igangsat med kommune-planstrategi og kommuneplan i 2023-24. Her vil der være inddragelse af offentligheden om de overordnede planlægningsmæssige beslutninger.*

*Efter beslutninger om infrastruktur i 2025 forventes de konkrete kommuneplanbestemmelser og lokalplaner for denne delvise byudvikling udarbejdet, igen med inddragelse af offentligheden i form af høring om planforslag.*



*Den langsigtede planlægning for yderligere byudvikling af Østhavnen omfatter de resterende byggemuligheder på Kløverparken og Refshaleøen samt på Quintus (den indre del af Kraftværkshalvøen) og selve Lynetteholm. Lynetteholm kan først planlægges, når arealet er afgrænset fra søterritoriet og i overensstemmelse med anlægsloven dermed byzone.*

*Denne planlægning forventes at begynde efter 2025. Den ventes at bestå af såvel overordnede planbeslutninger som fx lokal vej- og stistruktur og fordeling af anvendelser som af en etapevis planlægning af den egentlige byudvikling i kommuneplanbestemmelser og lokalplaner. Denne vil strække sig over en årrække. Der vil ske inddragelse af offentligheden om både de overordnede planlægningsmæssige beslutninger og sidenhen om selve bebyggelsesplanlægningen.*

**ARC** bemærker bl.a., at det ift. byggeriet på Lynetteholm, skal der ved højt byggeri vurderes, om dette er muligt uden, at ARCs udledninger til luft begrænses. Det skal i denne sammenhæng bemærkes, at ARCs røggasrensning med rimelighed kan betragtes som BAT, hvorfor skærpede udledningskrav ikke vurderes at være teknisk muligt.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet har noteret sig ARCs bemærkninger om udledning. Den konkrete udformning af byudviklingen er fortsat på et meget overordnet niveau, hvorfor det er for tidligt at udtale sig om, hvorvidt byudviklingen vil kunne blive påvirket af ARCs udledninger.*

**Gammelholm Beboerforening** bemærker bl.a., at i de nye byudviklingsområder skal der arbejdes for en betydeligt større andel af almene boliger/boliger for mennesker uden økonomi til dyre ejerboliger for større og mindre familier, og stilles krav til den kollektive trafikbetjening af områderne i takt med udbygningen.

Boliger ”uden bopælspligt” bør erstattes af et generelt krav om bopælspligt, hvilket i sig selv vil øge antallet af boliger for de kommende beboere.

Byudvikling for de kommende beboere på Sjælland og i Københavns nærhed, bør ske i et tæt samarbejde med de omkringliggende kommuner/Region Hovedstaden og Region Sjælland i overensstemmelse med ”fingerplanen”, så infrastruktur, erhvervsudvikling og opførelse af nye boliger hænger sammen for hele området.





Nybyggeri af (eller ombygning af eksisterende bygninger til) hoteller i Københavns Kommune bør begrænses (stoppes), så der i stedet kan etableres boliger til Københavnerne/nye skattebetalere (hotellerne klager aktuelt over manglende belægning).

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet noterer sig Gammelholm Beboerforenings forslag til fremtidig byudvikling af Østhavnen.*

*Der er udarbejdet en strategisk miljøvurdering af planen for udviklingen af Østhavnen, herunder Lynetteholm. Planen omfatter bl.a. byudviklingen. Der er dog tale om en vurdering, som på nuværende tidspunkt er på et meget overordnet plan.*

**Gladsaxe Kommune** bemærker, at Østhavnen er et brud med "Fingerplanen", da den 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 restrømmelighed i fingrene eller bred dialog om en samlet planlægning for hovedstadsområdet udvikling.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at det følger af anlægsloven for Lynetteholm, at halvøen er byzone. En forudsætning i "Fingerplanen" er, at byudviklingen netop skal ske i byzonerne, hvorfor ministeriet også vurderer, at det er i overensstemmelse med principper i "Fingerplanen".*



**HOFOR** bemærker, at det er centralt, at 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.

HOFOR anbefaler derudover, at den fremadrettede planlægning for det skitserede område Quintus sker under hensyntagen til HOFORs lager på Forlandet 29.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet noterer sig HOFORs ønske, herunder en dialog med kommune og udviklere.*

**Københavns Motorbådsklub** bemærker, at det kan undre at man ønsker at byudvikle på netop dette industrielle areal klemmt inde mellem ARC og Prøvestenen.

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

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

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

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at der er tale om en strategisk miljøvurdering af planen for udviklingen af Østhavnen, herunder Lynetteholm, som bl.a. indeholder byudvikling. Som der henvises til, så fremgår det af s. 49 i miljørapporten, at:*

*"For at kunne udnytte byggemulighederne på Kløverparken uden bindinger forudsættes det, at eksisterende lejekontrakter for arealer på Prøvestenen opsiges til udløbsfristen. Desuden forudsættes en zonerig af anvendelsen af Prøvestenen fra 2035, så uaccepta-*



*bel risiko for tilstødende byudviklingsområder elimineres. Zoneringsplanen er ikke omfattet af den strategiske miljøvurdering, men indgår som en forudsætning, således som den er lagt til grund i undersøgelsen af finansiering og organisering fra 2020.”*

*Der er således taget udgangspunkt i forudsætningerne i undersøgelsen af finansiering og organisering fra 2020. Det skal bemærkes, at en zoneringsplan kan indbefatte en ændret fordeling af aktiviteter på Prøvestenen, men at den ikke som anført i bemærkningerne forudsætter et ophør heraf.*

**Margretheholm Havn** bemærker, at medio januar 2023 dvs. efter SMV'en blev sendt i høring meddelte Refshaleøens Ejendoms-selskab samt By og Havn at de påtænker udvikling af Refshaleøen. Denne udvikling vedrører andre områder end de i SMV'en beskrevne, - herunder Margretheholms Havn.

Arealet som er medtænkt i denne byudvikling, er det areal som Sejlklubben Lynetten selv har udgravet/opfyldt og på hvilket Margretheholms havn er etableret og udviklet i langt over 40 år. Dvs. en væsentlig ændring også ift. lokalplansområde III, i gældende lokalplan.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at By & Havn har et ønske om at byudvikle på matrikel 695, hvor Margretheholms Havn er beliggende, selvom arealet ikke indgår som et byudviklingsareal i den strategiske miljøvurdering af byudvikling og infrastruktur til Østhavnen (se fodnote 16 på s. 47 i SMV-rapporten). Udviklingen skal sammentænkes med byudvikling på Refshaleøen og ske i hensyntagende til Margretheholms Havn.*

*Transportministeriet forstår, at der aktuelt pågår en dialog ml. S/K Lynetten (lejere) og By & Havn (grundejer) om en fremtidig disponering af arealerne.*

### **3.20. Østlig Ringvej**

**Københavns Kommune** bemærker bl.a., at den strategiske miljøvurdering underbygger, at det har stor betydning, at alle tilslutningsanlæg etableres, og at der ikke sker en etapedeling, da dette vil have negative trafikale konsekvenser for såvel bestående som nye bydele.

Det er vigtigt, at tilslutningsanlæggenes placering og udformning tilpasses en række hensyn. Det gælder i forhold til at minimere ge-



ner (støj, luftpåvirkning) og sikre en god lokal trafikafvikling. Områder med særlige bymæssige eller rekreative kvaliteter skal holdes fri af tilslutningsanlæg, og tilslutningsanlæg må ikke afskære adgange til disse områder.

Den strategiske miljøvurdering peger på, at en etablering af Østlig Ringvej som sænketunnel kan have betydelige miljømæssige fordele. Men der skal være særligt fokus på de udfordringer, der knytter sig til at etablere anlægget i havet. En sænketunnel vil påvirke havbund, vandmiljø mv., og her er det afgørende, at påvirkningerne bliver så begrænsede og kortvarige som muligt, og at der efterfølgende sikres en effektiv re- og eventuel nyetablering af levesteder på havbunden.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet har noteret sig Københavns Kommunes kommentarer.*

*I forhold til om der anlægges en hel løsning, så er det en beslutning, som først skal foretages på et senere tidspunkt. Forud for sådan beslutning skal der foretages en miljøkonsekvensvurdering af det konkrete projekt som ifølge projektoversigten til infrastruktureaftale 2035 omfatter en fuld ny Østlig Ringvej, som via Amager skal forbinde Helsingørmotorvejen i nord med Øresundsmotorvejen i syd.*

**Carbon Capture Cluster Copenhagen** bemærker, at når Østlig Ringvej skal projekteres, er det væsentligt for C4, at Danmark og nabolandenes ambitioner for CO<sub>2</sub>-fangst ikke fordyres. Det vil være godt for både samfundsøkonomi og selskabsøkonomi.

*Transportministeriet noterer sig Carbon Capture Cluster Copenhagen's bemærkning om, at det er vigtigt at en Østlig Ringvej den ikke er med til at fordyre ambitionerne om CO<sub>2</sub>-fangst.*

**Tårnby Kommune** bemærker, at kommunen i tidligere har peget på variant Ø4 som den foretrukne løsning blandt de opstillede varianter, jf. Tårnby Kommunes bemærkninger til den offentliggjorte forundersøgelse af Østlig Ringvej.

*Transportministeriet har noteret sig Tårnby Kommunes tilkendegivelse om, at kommunen foretrækker Ø4-løsningen.*

**SKANSKA** bemærker, at de er fortalere for løsning Ø4, som den beskrives i forundersøgelsen.



Transportministeriet noterer sig SKANSKA's ønske om Ø4-løsningen.

**DI** bemærker, at de vil advare mod scenariet, hvor der kun gennemføres en "halv" østlig ringvej, fra Nordhavn til Lynetteholmen.

Den halve løsning vil give store trafikale problemer, den vil ikke kunne bidrage med de positive effekter en fuld østlig ringvej vil have for de centrale bydele og andre veje i hovedstadsområdet, den vil ikke kunne understøtte Københavns Lufthavn og styrke Øresundsregionen, og den vil ikke i samme grad kunne fremtidssikre anvendelsen af tunnel-elementfabrikken ved Rødbyhavn.

DI er bekymret for, at de positive effekter ved den halve løsning (etape 1) overvurderes og de negative effekter undervurderes.

Som konkret eksempel kan nævnes, at grundsalgsgevinsterne er opgjort til at være ens uanset hvilken løsning, der vælges. Vi vurderer, at gevinsterne her vil være klart større ved den fulde løsning, da tilgængelighed er en klar parameter, som øger boligværdien. Tilsvarende gælder for en række andre gevinster ved den fulde østlige ringvej.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det følger af side 70-71 i de Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen, at:

*"Et af de primære formål med at anlægge Lynetteholm er at modsvare den stigende efterspørgsel på boliger ved at udvide boligmassen i København. For at beskrive dette bedst muligt er der foretaget en samfundsøkonomisk analyse heraf, jf. kapitel 5. Den samfundsøkonomiske velfærdsgevinst ved bosætningen og grundsalg er for projektscenariet med Østlig Ringvej Etape 1 og 2 estimeret til henholdsvis 4 og 24 mia. kr., når alternativet til bosætningen i Østhavnen er, at samme antal kvadratmeter anlægges andre steder i København og Omegnskommunerne.*

*Det antages i udgangspunktet, at indtægten fra grundsalget og velfærden fra bosætningen er den samme uanset om Etape 1 eller Etape 1 og 2 etableres. Derved undervurderes effekten af at etablere Etape 2 af Østlig Ringvej, da den højere tilgængelighed må forventes at have en effekt på boligpriserne og velfærdseffekterne ved bosætning. For at justere for effekten af den bedre tilgængelighed på velfærden for beboerne i Østhavnen, fratrækkes forskellen i brugergevinsterne for rejser til og fra Østhavnen med Etape*



*1 samt Etape 1 og 2 af Østlig Ringvej. Derved nedjusteres velfærdseffekten ved Etape 1 alene med ca. 1 mia. kr.”*

**BIOFOS** bemærker, at det for begge linjer gælder, at de krydser renseanlæggets udløbsledning U1, som fører det rensede spildevand til udledning i Øresund, og desuden udløbsledningen fra Renseanlæg Damhusåen. Da Østlig Ringvej påtænkes udført som sænketunnel, er det svært at forestille sig, hvordan ringvejen skal etableres uden at påvirke udløbsledningerne voldsomt.

Udløbsledningerne kan ikke omlægges uden videre, og der opfordres derfor til, at eventuelle omlægninger og afledte myndighedsgodkendelser tænkes ind i projektet så tidligt som muligt.

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

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet har noteret sig BIOFOS' bemærkninger om, at anlægget af en Østlig Ringvej krydser udløbsledning U1 og udløbsledningen fra Renseanlæg Damhusøen. Transportministeriet er enig i, at tilstedeværelsen af forsyningsinfrastruktur i og omkring projektområdet for Østlig Ringvej skal indtænkes i den kommende miljøkonsekvensvurdering af det konkrete projekt. Det vil herunder også omfatte en dialog med bl.a. BIOFOS.*

*I forhold til spørgsmålet om Ø3 og linjeførings påvirkning af BIOFOS's matrikel bemærker Transportministeriet, at der er foretaget en strategisk miljøvurdering. Den endelige beslutning om hvilket konkret projekt der ønskes, vil først blive taget på et senere tidspunkt. Forud for beslutningen skal der som omtalt oven for udføres en miljøkonsekvensvurdering af det konkrete projekt.*

**Københavnertunnelgruppen** anbefaler, at den kommende VVM-undersøgelse analyserer en højklasset vejforbindelse med to kørespor og et nødspor, i stedet for at gentage fejlen fra Nordhavnsvej, der desværre har været underdimensioneret fra starten og givetvis også risikerer at være utilstrækkeligt i fremtiden.

Endelig er det naturligvis helt afgørende, at vejforbindelsen føres hele vejen fra Nordhavn via Lynetteholm og videre i en sænketunnel øst om Amager, så vi får en hel og ikke kun en halv østlig ringvej.



*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet noterer sig anbefalingen om, at der analyseres på en forbindelse med to kørespor og et nødspor. Endvidere noterer ministeriet sig bemærkningen om, at det er vigtigt med en hel løsning.*

*Transportministeriet er enig i, at udgangspunktet for projektet er en firesporet vejforbindelse som undersøges både med og uden nødspor. De indledende vurderinger og trafikale analyser vil derfor omfatte dette.*

*I forhold til om der anlægges en hel løsning, så er det en beslutning, som først skal foretages på et senere tidspunkt. Forud for sådan beslutning skal der foretages en miljøkonsekvensvurdering af det konkrete projekt.*

**Unicon A/S** bemærker, at 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.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet noterer sig Unicon A/S' anbefaling om, at der bør etableres en samlet løsning. Det ligger uden for behandlingen af høringssvarene til den strategiske miljøvurdering at tage beslutning til løsningen for en eventuel Østlig Ringvej.*

*Før den beslutning kan foretages, skal der forud foretages en miljøkonsekvensvurdering af det konkrete projekt.*

**Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (RE)** bemærker, at den beskrevne Ø4-løsning med afkørsler på både Lynetteholm og Prøvestenen den klart mest fornuftige, når det kommer til ønsket om at lede mest mulig biltrafik uden om byens boligkvarterer og rekreative områder.

*Transportministeriet noterer sig Refshaleøens Ejendomsselskab A/S bemærkning.*



### 3.21. Metro

**Københavns Kommune** bemærker bl.a., at Københavns Kommune ser M5 Øst som det rigtige valg og er tilfreds med, at Transportministeriet har valgt at supplere den offentliggjorte strategiske miljøvurdering med et tillæg.

Københavns Kommune ønsker på sigt, at en M5 Øst videreføres til bl.a. Rigshospitalet, og derved også forbindes yderligere med det bestående metronet, således som det også er belyst i den strategiske miljøvurdering.

Den strategiske miljøvurdering vurderer både en tunnelløsning og en højbane gennem de bestående dele af Østhavnen. En højbane vil have varige virkninger for sine omgivelser og påvirke både eksisterende forhold i lystbådehavnen og bebyggelsen Margretheholm og mulighederne for ny byudvikling. Københavns Kommune finder det væsentligt at vurdere valget af højbane eller tunnelløsning for metroen ud fra en helhedsbetragtning af alle konsekvenser for eksisterende aktiviteter og for fremtidig byudvikling, når metroen skal realiseres i dette område.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet har noteret sig Københavns Kommunes bemærkning om, at kommunen anser M5 Øst som det rigtige valg, samt kommunen på sigt ønsker, at den videreføres til bl.a. Rigshospitalet.*

*Herudover bemærkes det, at der i den miljøkonsekvensvurdering der skal foretages af det konkrete projekt, vil der indgå en analyse af strækningen fra Prags Boulevard Øst til Lynetteholm som metro på højbane og strækningen fra v/Prags Boulevard Øst til umiddelbart efter v/Refshaleøen som boret tunnel, med en undergrundsstation på Refshaleøen. Miljøkonsekvensvurderingen vil belyse positive og negative konsekvenser af begge alternativer. Det vil også være muligt at undersøge, hvilke aktiviteter der kan placeres under og ved siden af højbanen i forbindelse med udarbejdelsen af dispositionsforslaget for M5.*

*Dispositionsforslaget omfatter udarbejdelsen af design og tekniske aspekter af projektet på et niveau, der kan danne grundlag for miljøkonsekvensvurderingen.*

**Amager Vest Lokaludvalg** foreslår, at der undersøges og beskrives en alternativ linjeføring for M5, den lilla linje, hvor metrostationer Lynetteholm syd og nord udelades og i stedet udformes som





en ringbane, som med en metrostation på Refshaleøen forløber videre til Østerport Station.

Lokaludvalgets holdning til valg af placering for den lilla linje på Amagerbrogade er, at den bør placeres så sydligt som muligt, så forbindelsen i så høj grad som muligt imødekommer borgernes ønske om bedre forbindelse på tværs af Amager.

*Transportministeriet noterer sig lokaludvalgets forslag til en alternativ linjeføring samt ønske om placering af på Amagerbrogade. Forslaget vil imidlertid være i strid med principaftalen fra 2018 mellem staten og Københavns Kommune, at den langsigtede udbygning af Lynetteholm forventes understøttet gennem etablering af en metroforbindelse. Det vil derfor være i strid med planerne for Lynetteholm, og kan derfor ikke gennemføres.*

*Det bemærkes, at placering af stationerne på en ny metrolinje generelt er en afvejning af at give flere borgere adgang til metro og at sikre lav rejsetid for metrolinjens passagerer. Gode stationsplaceringer ligger derfor i områder med mange beboere, arbejdspladser og studiepladser uden, at køretiden bliver forøget for meget. Samtidig skal stationerne også kunne passes ind i byrummene, og der skal være fysisk plads til en byggeplads. Stationsplaceringen bør også tage højde for adgangsveje, så det er nemt for passagererne at komme til og fra stationen. Ved stationsplaceringer indgår også overvejelser om skiftemuligheder og sammenhæng med trafikknudepunkter, herunder at sikre et robust kollektivt netværk.*

**SKANSKA** ønsker, at metrostationen placeres nær krydset Amager Strandvej/Prags Boulevard, da Amager Strandvej som en del af udviklingen forventeligt forlænges til Forlandet.

SKANSKA anser løsningen med nedgravet metro fra Prags Boulevard Øst til Refshaleøen som den bedste løsning.

SKANSKA bemærker, at der nord for Kløverparken er forholdsvist langt mellem de kommende stationer på Refshaleøen og Prags Boulevard. På Kraftværksvej kan det overvejes at tilføje en ekstra station eller forberede til en eventuelt fremtidig station. Ved at forberede til en eventuel ekstra station på placeringen, vil det i fremtiden være muligt at gøre store dele af den nordlige del af Prøvestenen stationsnær, så disse områder kan byudvikles, hvis den nuværende anvendelse af området til brændstofoplag bliver overflødig som konsekvens af den grønne omstilling.



*Transportministeriet noterer sig SKANSKAs ønske om placering af en metrostation nær krydset Amager Strandvej/Prags Boulevard. Samt ønsket om en løsning med en nedgravet metro fra Prags Boulevard Øst til Refshaleøen. Samt endeligt et forslag om en mulig placering af en metrostation nord for Kløverparken.*

*Det bemærkes generelt, at placering af stationerne på en ny metrolinje generelt er en afvejning af at give flere borgere adgang til metro og at sikre lav rejsetid for metrolinjens kunder. Gode stationsplaceringer ligger derfor i områder med mange beboere, arbejdspladser og studiepladser uden, at køretiden bliver forøget for meget. Samtidig skal stationerne også kunne passes ind i byrummene, og der skal være fysisk plads til en byggeplads. Stationsplaceringen bør også tage højde for adgangsveje, så det er nemt for passagererne at komme til og fra stationen. Ved stationsplaceringer indgår også overvejelser om skiftemuligheder og sammenhæng med trafikknudepunkter, herunder at sikre et robust kollektivt netværk.*

*I den miljøkonsekvensvurdering der skal foretages af det konkrete projekt, vil der indgå en analyse af strækningen fra Prags Boulevard Øst til Lynetteholm som metro på højbane og strækningen fra v/Prags Boulevard Øst til umiddelbart efter v/Refshaleøen som boret tunnel, med en undergrundsstation på Refshaleøen. Miljøkonsekvensvurderingen vil belyse positive og negative konsekvenser af begge alternativer. Det vil også være muligt at undersøge, hvilke aktiviteter der kan placeres under og ved siden af højbanen i forbindelse med udarbejdelsen af dispositionsforslaget for M5.*

**David Eidhorn** kommer med et forslag til en metro til Frederikssundsvej, og generelt bedre offentlig transport i Nordvestområdet i København.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at der er foretaget en strategisk miljøvurdering af udviklingen af Østhavnen, herunder Lynetteholm.*

**Christianshavns Lokaludvalg** bemærker, at de foretrækker M5 Øst (Lilla) linjeføringen.

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 perimeter, herunder afgreningen 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?

Den anden og senere etape af M5 Vest, som fuldender Orange Ring, er af grunde, som ikke fremgår, fjernet fra strækningskortene 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.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at det generelt er betydeligt dyrere at anlægge metro i tunnel frem for på højbane. I forundersøgelsen til metroen indgik løsninger med en kombination af tunnel og højbane som hovedforslag, og en variant hvor hele linjen er i tunnel. I M5 lilla linje fra forundersøgelse fra august 2020 er der i hovedforslaget antaget tunnel fra København H til og med v/Prags Boulevard og højbane på strækningen v/Kløverparken til v/Lynetteholm N. Meromkostningen hvor hele linjeføringen er i tunnel er beregnet til 2,5 mia. kr. (2020-priser). ”*

**BIOFOS** bemærker, at M5 Øst vil begrænse BIOFOS' muligheder for at disponere over deres areal, fx til fremtidige kapacitetsudvidelser, øget ressourceudvinding, overdækning af renseanlægget, mv. BIOFOS vil på det kraftigste opfordre til, at man fravælger at gå videre med M5 Øst, medmindre BIOFOS har taget beslutning om at fraflytte ejendommen.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at der med den gennemførte strategiske miljøvurdering er foretaget en vurdering af, hvilke påvirkninger gennemførelsen af planens indhold vil have, herunder etableringen af en ny metrolinje. Der foretages ikke nogen formel beslutning af valg af linjeføringer i forbindelse med denne strategiske miljøvurdering.*

**Østerbro Lokaludvalg** bemærker, at en linjeføring med en metrostation ved Rigshospitalet og Stengade, der betjener indre Østerbro og Nørrebro er vigtig.

*Transportministeriet noterer sig synspunktet.*



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

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

I stedet foreslår vi, at metroen videreføres i et forløb, som vi kalder Hospitalslinjen. Vi foreslår, at man løfter blikket og kigger på hele København. Der mangler metro til den nordvestlige kvadrant af København, og der mangler metro til byens hospitaler, som også er kæmpestore arbejdspladser. Især er forbindelserne til Bispebjerg Hospital under al kritik. Linjeføringen vil skabe let forbindelse til hospitalerne for patienter og personale på tre hospitaler, løfte Tingbjerg ud af sin isolation, knytte Bispebjerg, Brønshøj og Husum bedre til resten af byen, og koble Metro til storbyens omegns letbane på Ring3.

*Transportministeriet har noteret sig Bispebjerg Lokaludvalgs synspunkter om, at det er kritisabelt, at anlægge endnu en metrolinje i Indre By og på Amager, når store dele af byen mangler metrodækning. Transportministeriet skal hertil bemærke, at nærværende høring omhandler en plan for udvikling af Østhavnen, herunder Lynetteholm. Planen omfatter byudvikling, etablering af en ny metrolinje, etablering af en Østlig Ringvej, etablering af supplerende vejbetjening og etablering af cykelinfrastruktur. Det ligger derfor også uden for bearbejdningen til denne strategiske miljøvurdering at vurdere, hvorvidt den foreslåede linjeføring er en bedre løsning end etablering af en ny metrolinjeføring til Østhavnen, herunder Lynetteholm.*

**Margretheholm Havn** bemærker, at det er med stor undren, at en mulig orange M5 anlægges som viadukt parallelt med klapbroen.

I så fald foreslås det, at Margretheholms Havn rykkes mod øst, dvs. der etableres en havn uden for den planlagte viadukt i forhold til orange M5 – som en afværgeforanstaltning.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet har noteret sig Margretheholm Havns forslag. Der træffes ikke i forbindelse*



*med bearbejdningen af høringssvarene til den strategiske miljøvurdering nogen formel beslutning om, hvilken linjeføring man ønsker at gå videre med.*

*Det er en beslutning, som skal tages i forbindelse med beslutningen om, hvilken linjeføring der skal foretages en miljøkonsekvensvurdering af.*

**Refshaleøens Ejendomsselskab A/S (RE)** bemærker, at RE generelt ser positivt på anlægget af en metrolinje til Lynetteholm gennem selskabets arealer med stop til betjening af også det fremtidige byområde på Refshaleøen. I RE's optik er linjeføringen M5 Øst Amagerbrogade som beskrevet i tillægget til SMV'en, der vil betjene et højt antal københavnere, den mest attraktive.

I RE's optik er det uanset valgt linjeføring vigtigt, at en kommende metrostation på Refshaleøen placeres så centralt som muligt, så flest mulige brugere vil tilvælge transportformen i fremtiden.

Arbejdsområder bør uanset linjetype samtænkes med de første faser af byudviklingen på Refshaleøen, så denne ikke forsinkes.

*Transportministeriet har noteret sig Refshaleøens Ejendomsselskab A/S' synspunkt om, at de foretrækker M5 Øst Amagerbrogade-linjeføringen. Transportministeriet bemærker i forlængelse heraf, at det fremgår af den tidligere regerings principaftale med Københavns Kommune om Lynetteholm, at "Samtidig kræver realiseringen af den nødvendige infrastruktur til betjening af Lynetteholmen, Refshaleøen m.v., at der ydes et væsentligt økonomisk bidrag også fra Refshaleøens Ejendomsselskab A/S og andre private grundejere."*

*Herudover bemærkes det, at placering af stationerne på en ny metrolinje generelt er en afvejning af at give flere borgere adgang til metro og at sikre lav rejsetid for metrolinjens passagerer. Gode stationsplaceringer ligger derfor i områder med mange beboere, arbejdspladser og studiepladser uden, at køretiden bliver forøget for meget. Samtidig skal stationerne også kunne passes ind i byrummene, og der skal være fysisk plads til en byggeplads. Stationsplaceringen bør også tage højde for adgangsveje, så det er nemt for passagererne at komme til og fra stationen. Ved stationsplaceringer indgår også overvejelser om skiftemuligheder og sammenhæng med trafikknudepunkter, herunder at sikre et robust kollektivt netværk.*



### **Den Overordnede Grundejerforening for Margretheholm**

foretrækker en tunnelløsning fra Prags Boulevard Øst til Refshaleøen, og oplyser samtidig, at en "cut and cover-løsning" vil være næsten lige så billig, da der næsten ingen bebyggelse af på strækningen.

*Transportministeriet har noteret sig synspunktet om, at der foretrækkes en tunnelløsning.*

*I den miljøkonsekvensvurdering der skal foretages af det konkrete projekt, vil der indgå en analyse af strækningen fra Prags Boulevard Øst til Lynetteholm som metro på højbane og strækningen fra v/Prags Boulevard Øst til umiddelbart efter v/Refshaleøen som boret tunnel, med en undergrundsstation på Refshaleøen. Miljøkonsekvensvurderingen vil belyse positive og negative konsekvenser af begge alternativer. Det vil også være muligt at undersøge, hvilke aktiviteter der kan placeres under og ved siden af højbanen i forbindelse med udarbejdelsen af dispositionsforslaget for M5.*

*Metroselskabet har oplyst, at det er muligt at anlægge strækningen mellem Kløverparken og Refshaleøen som cut-and-cover tunnel, men metoden vurderes at indebære betydelig større gener for området i anlægsfasen end anlæg af boret tunnel eller højbane. Anlægsmetoden vil bl.a. indebære flere grænseflader til store forsyningsledninger, betydelig større mængder af udgravet materiale, et større betonforbrug og dermed forøget CO<sub>2</sub> aftryk. En cut-and-cover løsning mellem Prags Boulevard og Refshaleøen indgår derfor ikke i projektet og forslaget vil ikke blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.*

### **3.22. Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen**

**Hvidovre Kommune** bemærker, at ifølge planen forventes etablering af det store antal boliger og arbejdspladser på Lynetteholm og Refshaleøen at begrænse den tilsvarende vækst i hovedparten af kommuner i den nordlige og østlige del af Sjælland.

Forudsætningerne for modellerne må betragtes som usikre og der bør derfor tillægges en vis margin. Konkret i forhold til Hvidovre er det ikke indlysende, at et øget antal arbejdspladser på Lynetteholm og Refshaleøen vil begrænse antallet af industriarbejdspladser på Avedøre Holme og arbejdspladser på Hvidovre Hospital, som det fremgår af beregningsforudsætningerne i den strategiske miljøvur-



dering. Tværtimod må en vækst i arbejdspladser i København inden for fagområder som service, handel, udvikling, forskning mv. forventes at føre til en øget efterspørgsel på produktionsarbejdspladser, som netop kan etableres på Avedøre Holme, ligesom et øget antal borgere i København vil medføre et øget behov for ansatte på de nærmeste hospitaler.

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

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

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

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at planen ikke forventes at begrænse væksten på resten af Sjælland. De nye boliger i Østhavnen er en forudsætning for, at der er plads til den af Danmarks Statistiks forventede befolkningsudvikling kan finde sted i København. Med udbygning af Østhavnen forventes således fortsat en befolkningstilvækst i Omegnskommunerne svarende til Danmarks Statistiks fremskrivning.*

*Herudover bemærkes det, at bosætningen af Østhavnen forventes ikke at begrænse befolkningsudviklingen i andre kommunerne, idet bosætningen er en forudsætning for, at der er nok kvadratmeter i Københavns Kommune til at imødekomme den befolkningsudvikling, som Danmarks Statistik har fremskrevet. På samme måde forventes udvikling af Østhavnen ikke at begrænse arbejdspladserne i andre kommuner. Når det antages, at der arbejder lidt flere i Hvidovre Kommune i nulscenariet, hvor Østhavnen ikke bosættes, så skyldes det en simpel forudsætning om, hvor arbejdspladserne fra Østhavnen alternativt vil være, hvis Østhavnen ikke udbygges. Med den simple forudsætning fordeles de ca.*



*60.000 arbejdspladser på Østhavnen ud på de sjællandske kommuner, uden der tages stilling til de enkelte kommuners lokalplaner. Der er således ikke nogen eksisterende arbejdspladser eller personer, der antages at flytte fra Hvidovre Kommune til Østhavnen.*

*Det forventes ikke, at bosætningen på Østhavnen vil føre til fraflytninger fra allerede opførte boliger, da alle Omegnskommuner forventes at have en befolkningstilvækst uanset om Østhavnen udbygges eller ej. Der forventes således et voksende boligbehov i Omegnskommunerne i både nul- og projektscenariet.*

*I forbindelse med udarbejdelsen af SMV'en og den samfundsøkonomiske analyse, er det ikke undersøgt, hvad en eventuel metroforbindelse fra Lynetteholm til Ny Ellebjerg og Hvidovre Hospital, vil have af betydning.*

**Lynetteholm Rådet** bemærker, at Planen bygger på prognoser, der er udfoldet i en såkaldt samfundsøkonomisk analyse. Analysen har ikke nogen evidens eller grundlag i den virkelighed, vi står over for de næste 50 år.

Hvad betyder det for udviklingen af boligpriserne i København at placere 54.000 nye arbejdspladser i byen? Hvordan vil klima- og naturkrisen ændre vilkårene for storbyregionen? Hvordan skal den grønne omstilling foregå med et gigantprojekt i spidsen, som kræver enorme råstofressourcer, giver et kæmpe bidrag til landets CO<sub>2</sub> regnskab, som ser stort på Øresunds miljø og truer den skrøbelige balance i Østersøens tilførsel af iltholdigt saltvand fra Nordsøen.

Efter vores vurdering betyder en realisering af Planen, at København mister nogle af sine store kvaliteter og bliver fattigere som by at leve i.

På det nære plan mangler Planen og prognoserne overvejelser om, hvordan udviklingen bliver i den øvrige del af hovedstadsregionen. Der er et stort vækstpotentiale i hele hovedstadsregionen, men indirekte kan det læses ud af tabellerne, at Københavns omegn og det øvrige Sjælland må stagnere for at regnestykket kan gå op, og for at den nye by i Øresund kan få tilstrækkeligt mange indbyggere og arbejdspladser. Der forklares ikke, hvorfor én kommune skal favoriseres på stort set alle andre kommuners bekostning.

Dertil kommer, at det er en yderst risikabel plan, fordi dens realisering kræver store indsatser, økonomisk, miljø- og ressourcemæssigt og kulturelt. Indsatser der måske slet ikke er brug for, fordi der





er betydelig usikkerhed om, hvorvidt den udvikling, Planen forudsætter, bliver til noget.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at formålet med forudsætningerne er at lave simple fremskrivninger på baggrund af observeret data. Forudsætninger om, hvordan København ser ud om 50 år, er i sagens natur usikre. De er dog udarbejdet med henblik på at danne det bedst mulige grundlag for beregningerne. Forudsætningerne er resultatet af et større arbejde på tværs af fagligheder og organisationerne.*

**Christianshavns Lokaludvalget** bemærker bl.a., at Østhavnsudbygningens dæmpende virkning på boligprinsniveauet i det centrale København er i henhold til SMV'en på 3-4 pct. frem til 2050-70. Den må skønnes at være inden for usikkerheden i beregningerne. Mulighederne for at begrænse boligprisudviklingen gennem merbyggeri er altså meget begrænset. I lyset heraf er almene boliger den eneste garanti for prismæssigt overkommelige bomuligheder.

Christianshavns Lokaludvalg bemærker endvidere, at Østhavnen indgår i den samfundsøkonomiske beregning som om den kan sammenlignes med et brokvarter, måske Nørrebro. Der antages således en lav bilrådighed svarende til i brokvartererne.

Østhavnen kan imidlertid ikke sammenlignes med brokvartererne i trafikale henseende. Snarere som en ny Nordhavn eller endog en ny Ørestad Syd. Der er dårlig cykelforbindelse til bycenteret. Der er en begrænset kollektiv transportdækning.

*Det vurderes, at en reduktion af boligomkostningerne på 3-4 pct. er en væsentlig effekt.*

*I analysen Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnens kapitel 5 uddybes beregninger. Effekten på 3-4 pct. opnås, hvis der finder et alternativ merbyggeri sted i Omegnskommunerne. Finder der ikke et alternativ merbyggeri sted i Omegnskommunerne, vil effekten i stedet være 7-9 pct. På baggrund af disse beregninger kan det dermed ikke konkluderes, at boligprisudvikling ikke kan begrænses gennem merbyggeri.*

*I forhold til bilejerskabet bemærkes det, at det historisk har været svært at fremskrive bilejerskabet, da der på den ene side historisk har været en stigning, og på den anden side i andre europæiske storbyer har været en tendens til stagnation og sågar fald. Historisk er der dog en klar tendens til, at bilejerskabet udvikler sig*



*hurtigere i Omegnskommunerne end i København. Et konstant bilejerskab i både København og Omegnskommunerne må anses for at være en konservativ antagelse, idet effekten af projektet (dvs. forskellen mellem nul- og projektscenariet) vil være mindre, end hvis man havde forsat den historiske udvikling med et hurtigere voksende bilejerskab i Omegnskommunerne.*

*Der kan læses mere om forudsætningen i afsnit 6.1 i analysen Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen.*

**Danmarks Naturfredningsforening** bemærker, at det ikke er sandsynligt, at boligerne vil blive billigere. Den analyse fra København Universitet, der er vedlagt til høringen, siger, at priserne vil falde 3 procent. Det er en analyse som ikke kan dokumentere evidens, og det er en analyse, hvor beregningerne foregår i en lukket boks. De 3 procent er givet inden for usikkerheden og i sig selv et lille tal i forhold til de seneste års prisstigninger. Det manglende reelle prisfald skyldes i høj grad at boligbehovet øges fordi planen forudsætter en massiv udbygning af arbejdspladser i København.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet noterer sig Danmarks Naturfredningsforenings synspunkter om prisudviklinger på boliger.*

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at det vurderes, at en reduktion af boligomkostningerne på 3-4 pct. er en væsentlig effekt. I analysen Samfundsøkonomiske effekter ved udvikling af Østhavnen kapitel 5 uddybes beregninger. Effekten på 3-4 pct. opnås, hvis der finder et alternativ merbyggeri sted i omegnskommunerne. Finder der ikke et alternativ merbyggeri sted i omegnskommunerne, vil effekten i stedet være 7-9 pct. På baggrund af disse beregninger kan det dermed ikke konkluderes, at boligprisudvikling ikke kan begrænses gennem merbyggeri.*

### **3.23. Affald**

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



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

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

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ved tunnelering med tunnelboremaskine anvendes der typisk en række kemikalier for at muliggøre borearbejdet. Anvendelsen af disse tilsætningsstoffer (kemikalier) er underlagt krav om § 19 tilladelse i henhold til miljøbeskyttelsesloven, så det sikres at anvendelsen af tilsætningsstofferne ikke udgør en unødigt risiko for miljøet, hvorfor det heller ikke forventes at være et problem at tilføre mucken til Lynetteholmen. Dette er helt tilsvarende myndighedskrav ved tunnelering af Cityringen, Nordhavnen og Sydhavnen, hvor udboret muck er tilført renjordsdepotet i Nordhavnen samt ØTC-bassinet. ØTC-bassinet er bassinet i Nordhavn, hvor elementerne til Øresundsbroen blev støbt.*

*Nærmere analyser af det konkrete projekt vil ske i forbindelse med den miljøkonsekvensvurdering der skal foretages af Metro-selskabet.*

### **3.24. Borgerinddragelse**

**Københavns Kommune** ser frem til en grundig og bredt inddragende proces, der kan sikre, at byudviklingen bliver en positiv forandring båret af høj kvalitet, hensyn til miljø- og klimapåvirkninger, udnyttelse af eksisterende potentialer mv. Vurderingen af miljøpåvirkninger i den strategiske miljøvurdering kan bidrage til at kvalificere denne proces.

*Transportministeriet noterer sig Københavns Kommunes bemærkning.*



**Amager Øst Lokaludvalg** bemærker, at projektet som er i høring, vil få meget stor betydning for mange borgere i København og i særdeleshed på Amager. Det er derfor meget vigtigt at københavnernes inddrages løbende og meget i processen, så københavnernes kan komme med ideer og visioner til vores fælles fremtidige by.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet er enig i, at det er vigtigt med borgerinddragelse. Den nærmere fastsættelse af inddragelsen af borgerne ligger dog uden for den strategiske miljøvurdering at tage stilling til.*

*Dog bemærker Transportministeriet, at der i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingerne af de konkrete projekter vil være en offentlighedsfase i overensstemmelse med reglerne herfor. Herudover noterer Transportministeriet sig, at der er oprettet en borgersamling om Lynetteholm, som skal udarbejder anbefalinger om Lynetteholm. Københavns Kommune har også lanceret et såkaldt Københavnerting, som skal give anbefalinger til Københavns udvikling.*

**Østerbro Lokaludvalg** bemærker, at Lokaludvalget har i forbindelse med høringsperioden afholdt to dialogaktiviteter for at indsamle input henholdsvis et borgermøde d. 15. november 2022 og undersøgelse i Østerbro Borgerpanel.

*Transportministeriet noterer sig kommentaren.*

**Christianshavns Lokaludvalg** bemærker, at Lokaludvalget ønsker, at beslutningen om tæthedsgrad, mv., i en ny Østhavn bliver en del af den offentlige debat. Lokaludvalget foreslår, at der i det videre arbejde fremlægges forskellige scenarier af tæthed, mv., og at borgernes synspunkter inddrages ved kommende beslutninger.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at der ikke træffes nogen beslutninger i forbindelse med arbejdet med den strategiske miljøvurdering om, hvordan byudviklingen skal være i Østhavnen, såfremt det politisk besluttes, at dette skal ske.*