



Bilag

Svar på spørgsmål fra Peter Bjerregaard (C) vedr. Lynetteholm

Resumé

Medlem af Borgerrepræsentationen Peter Bjerregaard har d. 7. april sendt nedenstående spørgsmål vedr. Lynetteholm. Økonomiforvaltningen har udarbejdet svar.

Spørgsmål og svar

Som opfølgning på drøftelsen af Lynetteholmen ved forrige byrådsmøde, fremsender jeg som lovet et par spørgsmål.

Spørgsmålene er inddelt i forskellige temaer: klimabelastning, finansiering, miljøkonsekvenser, demokrati og internationalt samarbejde.

1. Klimabelastning

a) *Hvor stor forventes den samlede klimabelastning for anlægsprojektet at blive, målt i ton CO₂?*

Økonomiforvaltningens svar:

Der er i VVM-undersøgelsen for Lynetteholm redegjort for den forventede klimapåvirkning ved anlægget af Lynetteholm i baggrundsrapporten "Luft og Klima". Rapporten er på Trafikstyrelsens hjemmeside her: <https://tbst.dk/da/Miljoevurdering/Oevrige-omraader/Lynetteholm>

Klimabelastningen i forbindelse med Lynetteholm opdeles dels i en anlægsfase (etableringen af Lynetteholms perimeter) samt af en driftsfase (drift af selve jorddepotet i en 30-årig periode). Klimabelastningen er beregnet ud fra nuværende anlægsmetoder og teknologi mhp. at vurdere et worst-case scenarie.

Tabel 1: Forventet CO₂-påvirkning ved anlæg af Lynetteholm

	CO ₂ (ton)	% af total
Anlægsfase, direkte emissioner – on site	34.658	14

21-04-2022

Sagsnummer i F2
2022 - 5805

Dokumentnummer i F2
1223799

Sagsnummer eDoc
2022-0122795

Sagsbehandler
Rasmus Scheelke

Anlægsfase, indirekte emissioner v. materialetransport (sten fra Norge, mv.)	1.268	0,52
Driftsfase, direkte emissioner on site	113.292	47
Driftsfase, indirekte emissioner jordtransport	54.250	22
Upstream driftsfase, indirekte emissioner stentransport	11.573	5,2
Upstream, indirekte emissioner v. materialeproduktion	26.879	11

2. Finansiering

- a) *Hvilken konsekvens forventes det at få for projektets finansiering, hvis rensningsanlægget BIOFOS ikke flyttes fra den nuværende placering?*

Økonomiforvaltningens svar:

Der er ikke foretaget konkrete beregninger af dette, men det forventes ikke, at en fortsat placering af BIOFOS på Refshaleøen vil have stor betydning for fremtidige indtægter fra byudvikling på Lynetteholm.

En fortsat placering af BIOFOS på Refshaleøen vil kunne få betydning for byudviklingsmulighederne på Refshaleøen og dermed medvirke til en eventuel reduktion af finansieringsbidraget herfra. Dette er dog endnu ikke afklaret.

- b) *Hvilke projektøkonomiske konsekvenser forventes det at få, hvis færdiggørelsen af perimeteren udsættes med ét år?*

Økonomiforvaltningens svar

Der er ikke lavet beregninger på, hvad en eventuel udsættelse af færdiggørelsen af perimeteren vil betyde for projektets økonomi.

Transportministeren har bedt By & Havn om at belyse alternativer til klappning på de godkendte klappladser ud fra Køge Bugt. Eventuelle alternativer kan have betydning for projektets økonomi og tidsplan.

- c) *Hvilke projektøkonomiske konsekvenser forventes det at få, hvis der ikke kan leveres de forventede 2,6 mio. ton jord om året fra byggepladser i og nær København?*

Økonomiforvaltningens svar:

By & Havn har forud for anlægsloven beregnet følsomheder på perimeterbyggeriet, hvis der kommer enten 10 pct. eller 20 pct. mindre (eller mere) jord pr. år i stedet for de forudsatte mængder.

Hvis der kommer færre jordmængder, bliver indtægterne fordelt over en længere periode, og de indtægter, der ligger længere ud i tid, vil være marginalt mindre værd.

Ved 10 pct. mindre jord om året er det forventningen, at økonomien i jorddepotet går fra at være i balance til et underskud på 3 mio. kr.

Dette skal ses i forhold til jorddepotets samlede økonomi, der ved vedtagelse af anlægsloven var 2,897 mia. kr., samt at man løbende har mulighed for at tilpasse taksterne for aflevering af jord.

Bilag vedr. samlet anlægsbudget og businesscase for etablering af Lynetteholm (byoghavn.dk)

By & Havn har vurderet de forventede jordmængder til modtagelse i Lynetteholm til at være 2,6 mio. ton om året. Beregningen bygger på et gennemsnit af de modtagne jordmængder i Nordhavn fra 2013 til 2020.

Københavns Kommune og Transportministeriet udarbejdede i forbindelse med behandlingen af anlægsloven en undersøgelse af de forventede fremtidige jordmængder fra byudvikling i København som supplement til By & Havns fremskrivning af de historisk modtagne mængder.

Notatet konkluderer, at man på baggrund af de planlagde projekter og arealerne udlagt i Kommuneplan 2019 som minimum kan forvente 2,6 mio. tons jord om året alene fra projekter i Københavns Kommune, samt at der fortsat er jord til rådighed til andre stormflodsprojekter, støjvolde ved veje, mv.

Notatet ligger online, her: <https://www.ft.dk/samling/20201/lovforslag/L220/spm/167/svar/1788414/2405248.pdf>

- d) *Hvilke projektøkonomiske konsekvenser forventes det at få, hvis befolkningsudviklingen i København bliver mindre end de forventede 128.000 i 2050?*

Det er Danmarks Statistiks befolkningsprognose, der ligger til grund for vurderingen af befolkningsfremskrivningerne i arbejdet med Lynetteholm-projektet.

I EY-rapporten om finansierings- og organisering gennemgås en række følsomhedsanalyser vedr. Lynetteholms mulige finansieringsbidrag (Appendiks 7), herunder særligt befolkningsudviklingen, prisudviklingen, konjunkturfølsomheder og boligudbuddet på boligmarkedet i København.

Det er ikke muligt alene at isolere betydningen af en ændret befolkningsudvikling. Det kan dog antages, at der med en lavere befolkningsudvikling end forventet i Københavns Kommunes befolkningsprognoser vil kunne opnås et mindre finansieringsbidrag fra salg af grunde på Lynetteholm end i en situation med en højere befolkningsudvikling.

Den reelle udvikling i boligpriserne i hovedstadsområdet siden EY-rapporten blev udarbejdet i 2018 har været markant højere, end det niveau, der blev forudsat i rapporten.

Rapporten kan læses, her:

<https://www.ft.dk/samling/20201/almdel/tru/spm/454/index.htm>

- e) *Hvilken konsekvens får det for Lynetteholms samlede antal etagemeter, hvis de mulige områder for bebyggelse halveres som mulig konsekvens af rensningsanlægget Lynettens manglende flytning?*

Økonomiforvaltningens svar:

Der er ikke foretaget en sådan beregning.

Økonomiforvaltningen vurderer ikke, at en halvering af arealet til bebyggelse er et realistisk scenarie. Det er begrænsede områder på Lynetteholm, der vil være påvirket af eventuelle lugtgener fra BIO-FOS i fremtiden. Samtidig er det muligt at planlægge byudviklingen på ikke-påvirkede arealer.

Endeligt skal det tages i betragtning, at fremtidige reinvesteringer i rensaneanlægget, hvis det ikke flytter, kan foretages med teknologier, som reducerer lugtgener.

Et billede af effekten ved ændrede byggemuligheder kan ses i EY rapportens afsnit 6.1.6. (Ændret byggeprocent på 10 procentpoint).

- f) *Hvilke projektøkonomiske konsekvenser forventes det at få, hvis andelen af almene boliger, der bygges på øen øges fra 25 % til hhv. 30% og 35%?*

Økonomiforvaltningens svar:

I EY-rapporten om Finansiering og Organisering er finansieringsbidraget fra byudvikling på Lynetteholm vurderet til at være på ml. 17,4 mia. kr. og 22,9 mia. kr.

Vurderingen er baseret på en række forudsætninger, herunder særligt Københavns Kommunes befolkningsprognose og rammevilkårene for byudvikling i Kommuneplan 2019.

Det er forudsat i rapporten, at 25% af boligerne på Lynetteholm skal være almene, og der er beregnet prislelsomheder ved henholdsvis 35% alment boliger (finansieringstab på 1,7 mia. kr.) samt 15% alment boliger (finansieringsgevinst på 1,6 mia. kr.).

EY-rapporten om Finansiering og Organisering er udarbejdet i 2018, og forventes opdateret pga. udviklingen i befolkningsudviklingen og boligmarkedet siden 2018 forud for evt. beslutninger om finansiering af infrastruktur via byudvikling på Lynetteholm.

Rapporten kan læses, her:

<https://www.ft.dk/samling/20201/almdel/tru/spm/454/index.htm>

- g) *Hvordan forholder overborgmesteren sig til kommunens garanti-stillelse på 400 mio. kr., der kan aktiveres af By & Havn, hvis man ikke får nok indtægter fra jord-deponi på Lynetteholmen, i lyset af de foreløbige budgetoverskridelser på ca. 66 %?*

Økonomiforvaltningens svar:

Det er forudsat, at taksterne for modtagelse af jord i Lynetteholm, skal dække omkostningerne ved at anlægge og drive selve jorddepotet.

Københavns Kommune har derudover stillet en garanti for anlægget af et kystlandskab med henblik på at sikre, at kystlandskabet fra start kunne indgå som en del af anlægsloven for Lynetteholm.

Kystlandskabet er ikke en del af jorddepotet, men et tilkøb til anlægget. Københavns Kommune stiller således ikke garanti for fordyrelser af det samlede anlægsprojekt.

I anlægsloven for Lynetteholm fremgår, at Københavns Kommune kan konvertere garantien til et lån til By & Havn, som skal tilbagebetales af et eventuelt overskud fra indtægterne fra modtagelsen af overskudsjord. Det samlede overskud fra jordmodtagelsen kan først gøres op, når jorddeponiet er fyldt op om ca. 40 år, dvs. når opfyldningen af Lynetteholmen er færdig.

- h) *Overborgmesteren bedes redegøre for beregningerne, der ligger til grund for projektets senest offentliggjorte budget, hvoraf det fremgår, at 1) udgifterne er vokset med 900 mio. kr. og 2) at økonomien for projektet fortsat er 'i balance'.*

Økonomiforvaltningens svar:

Der henvises til By & Havns notat, som ligger online, her:

https://byoghavn.dk/wp-content/uploads/2019/04/Bilag-vedr.-samlet-anlaegsbudget-og-businesscase-for-etab-lering-af-Lynetteholm_2022.pdf

- i) *Overborgmesteren bedes redegøre for de eventuelle økonomiske konsekvenser for projektet, hvis dumpning af slam i Køge Bugt indstilles.*

Økonomiforvaltningens svar:

Der er ikke tale om slam, men opgravet gytje og havbund fra det område, hvor Lynetteholms perimeter anlægges. Havbundsmateriale klappes ikke i Køge Bugt, men på godkendte klappepladser i Østersøen ud for Køge Bugt.

Transportministeren har ønsket en undersøgelse af alternativer til klappning af gytje på de af Miljøstyrelsen godkendte klappladser ud for Køge Bugt.

By & Havn skal som en del af denne undersøgelse belyse konsekvenserne for anlæggets økonomi og tidsplan.

- j) *Det fremgår af By & Havns nyhedsbrev fredag d. 1/4, at budgettet for anlæg af Lynetteholmen er forøget med 900 mio. kroner. Af samme nyhedsbrev fremgår det også, at By & Havn forventer, at anlægsprojektets økonomi fortsat vil hvile i sig selv grundet stigende priser for deponi af jord. Kan overborgmesteren redegøre for de fremskrivninger om forventede prisforøgelser på jorddeponi?*

Økonomiforvaltningen svar:

De aktuelle prisniveauer for modtagelse af jord på Nordhavn er på 121 kr. pr. ton forurenede jord og 95 kr. pr. ton ren jord. Disse priser er højere end By & Havns budgetpris i det reviderede budget for Lynetteholm på 75 kr. pr. ton.

Der henvises til By & Havns notat, som ligger online, her:

https://byoghavn.dk/wp-content/uploads/2019/04/Bilag-vedr.-samlet-anlaegsbudget-og-businesscase-for-etab-lering-af-Lynetteholm_2022.pdf

3. Miljøkonsekvenser

- a) *I forbindelse med anlægning af Øresundsbroen indgik Sverige og Danmark en aftale om, at den forventede påvirkning af miljøet skulle være lig nul. Kan overborgmesteren redegøre for om principperne om en nulpåvirkning af havmiljøet i Øresund og Østersøen også er gældende i forbindelse med anlæg af Lynetteholm?*

Økonomiforvaltningens svar

Der er ikke indgået en mellemstatslig aftale for så vidt angår Lynetteholm. Inddragelse af Sverige har fulgt de gældende regler for potentielt grænseoverskridende miljøpåvirkninger, der er ændret siden planlægningen og miljøvurderingen af Øresundsbroen.

Miljøkonsekvensvurderingen af Lynetteholm vurderer påvirkningerne, herunder vandudskiftning og salttilførsel til Østersøen. De er vurderet som så begrænsede, at der ikke er behov for afværgeforanstaltninger.

- b) *Overborgmesteren bedes redegøre for årsagen til at offentliggørelsen af den strategiske miljøvurdering blev udskudt fra ultimo marts til forventeligt d. 6. maj?*

Økonomiforvaltningens svar

Den strategiske miljøvurdering er bestilt af Transportministeriet på baggrund af anlægsloven for Lynetteholm, og udarbejdes i samarbejde mellem Transportministeriet, Københavns Kommune, By & Havn, Metroselskabet og A/S Øresund.

Undersøgelsen skal vurdere miljøvurderingerne ved det samlede projekt, dvs. byudvikling og infrastruktur, samt de kumulative påvirkninger sammen med andre kendte relevante projekter.

Som tillæg til den strategiske miljøvurdering udarbejdes en såkaldt "makroanalyse", der bl.a. vurderer projektets påvirkning på flyttemønstre i hovedstaden og den samlede klimapåvirkning af projektet som følge heraf sammenholdt med den sandsynlige udvikling uden projektet.

Transportministeriet har meddelt Københavns Kommune, at de har haft behov for yderligere tid til at sikre, at begge undersøgelser har den nødvendige faglige kvalitet, inden at de offentliggøres.

- c) *I Deltares' nylige rapport, der gennemgår DHIs beregninger af Lynetteholms påvirkning af salttilførslen til Østersøen (beregnet til en faktor 0,3), konkluderes det, at DHIs beregninger er behæftet med en usikkerhedsmargin på 0,25, hvilket i bedste fald reducerer påvirkningsfaktoren til 0,05 eller i værste fald forøger den til 0,55. Kan overborgmesteren redegøre for forholdet mellem en mulig påvirkningsfaktor på 0,55 og eksisterende miljølovgivning?*

Økonomiforvaltningens svar:

Miljølovgivningen på dette område er en statslig kompetence. Økonomiforvaltningen kan ikke foretage en vurdering heraf.

- d) *Kan overborgmesteren redegøre for, hvor meget ålegræs af de planlagte fem hektar, man allerede nu har genplantet?*

Økonomiforvaltningen svar:

En reetablering af ålegræs vil finde sted, når anlægsarbejdet er nået så langt, at de relevante arealer (nye og genetablerede voksesteder) er tilgængelige, og ikke længere påvirkes af anlæg.

I By & Havns tidsplan for anlægget af Lynetteholm fremgår det, at planlægningen af reetableringen af ålegræs skal starte i 2022 efter indgåelse af kontrakten for etablering af fase 2.

4. Demokratisk inddragelse

- a) *I juni 2021 fjernede transportministeren klageadgangen med baggrund i anlægsloven §6 stk. 1. Transportministeren argumenterer med, at dette er almindelig praksis. Kan overborgmesteren uddybe denne praksis og redegøre for tidligere sager, der har dannet præcedens for denne praksis?*

Økonomiforvaltningens svar:

Med miljøtilladelser givet af offentlige myndigheder er der typisk mulighed for at påklage afgørelserne til en anden administrativ myndighed – fx et nævn, ankestyrelsen eller lignende (administrativ rekurs).

Ved miljøtilladelser givet af Folketinget ved lov kan Folketinget beslutte at afskære eller begrænse den administrative klageadgang eller give bemyndigelse til ministeren til at gøre samme. Der vil dog altid være ret til domstolsprøvelse af den relevante lovgivning.

Andre projekter vedtaget ved anlægslov uden klageadgang gælder eksempelvis anlægget af en energijø i Nordsøen, Metro-Cityringen samt Hovedstadens Letbane.

- b) *Kan overborgmesteren redegøre for hvordan man har underrettet og korresponderet med øvrige kommuner, der måtte blive påvirket af anlægget af Lynetteholm, herunder særligt hvad angår miljøpåvirkningen af havmiljøet i Øresund?*

Økonomiforvaltningens svar:

De kompetente statslige myndigheder har holdt høringer for offentligheden inklusive kommuner, andre myndigheder mv. om miljøkonsekvensvurderingerne for Lynetteholm, uddybning af sejlrende og klappning af gytje.

For de svenske myndigheder og kommuner er høringen sket efter Espoo-reglerne om potentielt grænseoverskridende miljøpåvirkninger. Her har der også været afholdt en række møder mv.

Der er oprettet en følgegruppe blandt kommunerne i hovedstadsområdet og kommunerne omkring Køge Bugt, der følger projektet.

Det skal bemærkes, at Københavns Kommune ikke har været myndighed i processen, men har afgivet høringssvar på linje med de andre kommuner.

- c) *Kan overborgmesteren redegøre for hvilke alternativer til byudvikling, som Københavns Kommune har undersøgt forud for lanceringen af Lynetteholmen i 2018?*

Økonomiforvaltningen svar:

Lynetteholm-projektet bygger på en række større undersøgelser og analyser, der har været håndteret som selvstændige sager godkendt af Borgerrepræsentationen forud for principaftalen i 2018.

Der er således ikke udarbejdet ét alternativ til Lynetteholm, men der er belyst forskellige måder at håndtere de enkelte problemstillinger (jorddeponi, stormflodssikring, plads til byudvikling) på. Eksempelvis fremgår der i screeningen af alternativ plads til jorddepot forskellige alternative placeringer af et jorddepot, der dog vil forudsætte en alternativ stormflodssikring mod jord, samt tilvejebringelsen af alternative arealer til langsigtet byudvikling.

De centrale undersøgelser er følgende:

1. Københavns Kommunes screening af nye områder egnet til langsigtet jorddeponi fra 2017. På baggrund af screeningen udpegede Borgerrepræsentationen søterritoriet ved Trekroner som potentielt områder til overskudsjord. Screeningen ligger online, her: <https://www.kk.dk/dagsordener-og-referater/Borgerrepr%C3%A6sentationen/m%C3%B8de-22062017/referat/punkt-42>
2. Stormflodsplan for København 2017. Stormflodsplanen vurderer risikoen for stormflod af København, og anbefaler bl.a. at en fremtidig stormflodssikring mod nord tænkes sammen med byudvikling.

Stormflodsplanen ligger online, her: https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1656

3. Københavns Kommunes befolkningsprognose i "Status for København 2017", der kortlægger forventningerne til den langsigtede befolkningsudvikling.

Prognosen ligger online, her: https://www.kk.dk/sites/default/files/status_paa_koebenhavn_august_2017.pdf

4. Analyse af den langsigtede udbygning af den kollektiv infrastruktur i København (KIK2) fra 2017. Analysen fremhæver behovet for en aflastning af metroen under havnesnittet, og betjening af Østhavnen som forudsætning for byudvikling i området.

Analysen ligger online, her: <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/3522e89e-54eb-4e52-87b1-ee6d4a8bddb4/f2f31bee-8fc5-41d5-906f-20e9ca1034f9/Attachments/18684012-24424573-1.PDF>

5. Forundersøgelsen af Østlig Ringvej igangsat i 2017. Forundersøgelsen kan læses på Vejdirektoratets hjemmeside, her: <https://www.vejdirektoratet.dk/projekt/oestlig-ringvej>

6. Løbende kommuneplaner, der skaber overblik over arealer til byudvikling.

5. Klimatilpasning

- a) Lynetteholm er et stort byggeprojekt, hvor der skal bruges ganske meget jord. Vurderer overborgmesteren, at Lynetteholm er en god udnyttelse af denne jord, og kan overborgmesteren be- eller afkræfte, at der skal bruges jord i Region Hovedstaden ifbm. klimasikring grundet stigende vandstand?

Økonomiforvaltningen svar:

Lynetteholm er et nyttiggørelsesprojekt, hvor overskudsjorden anvendes til stormflodssikring og til at muliggøre langsigtet byudvikling. Økonomiforvaltningen vurderer, at projektet er en god udnyttelse af de store mængder overskudsjord, der skabes i og omkring København, samtidig med at man sikrer, at jord fra byudvikling i København ikke skal transporteres over lange afstande.

Borgerrepræsentationen godkendte d. 22. juni 2017, at man Københavns Kommune skulle arbejde videre med et langsigtet jorddepot ved Trekroner. Teknik- og miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen vurderede dengang: *"Forvaltningerne vurderer, at en opfyldning ud for Trekroner kan reducere omkostningerne til en stormflodssikring (gennem areal og materialer til et dige). Ved en opfyldning skal der tages væsentlige hensyn til kulturarv, natur og samspil mellem by og vand. En opfyldning kan udformes på*

forskellig vis med forskellige funktioner og indebære forskellige økonomiske scenarier."

Sagen ligger online, her: <https://www.kk.dk/dagsordener-og-referater/Borgerrepr%C3%A6sentationen/m%C3%B8de-22062017/referat/punkt-42>

Økonomiforvaltningen er ikke bekendt med konkrete klimatilpasningsprojekter ud over 4-kommunesamarbejdet mellem København, Hvidovre, Tårnby og Dragør kommuner om stormflodsikring af hovedstadsområdet. Det skal bemærkes, at diger bygges med specifikke krav til robusthed. Diger kan således ikke udelukkende opføres med overskudsjord fra byggeri.

Teknik- og Miljøforvaltningen har vurderet, at den resterende klimasikring af hovedstadsområdet vil kunne kræve ca. 2,5 - 3 mio. tons jord, svarende til omkring et års modtagelse af jord fra hovedstadsområdet.