



Bilag 1

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Københavns Kommunes høringssvar til miljøkonsekvensvurdering for Lynetteholm

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 30. november 2020 sendt miljøkonsekvensvurdering for Lynetteholm i offentlig høring med frist for bemærkninger den 25. januar 2021.

Københavns Kommune glæder sig til at realisere projektet i samarbejde med staten og vil gerne afgive bemærkninger til høringen. Borgerrepræsentationen har godkendt dette høringssvar på sit møde den 21. januar 2021.

Indledningsvis afgives der en række overordnede bemærkninger, og dernæst gennemgås der bemærkninger til en række af de temaer, som miljøkonsekvensrapporten omhandler. Københavns Kommune har ikke bemærkninger til de øvrige temaer i miljøkonsekvensrapporten.

Overordnede bemærkninger

Københavns Kommune finder, at det foreliggende projekt for Lynetteholm er lykkedes med at forene og indfri de store mål, der var intentionen bag, nemlig et vigtigt skridt i retning af klimasikring imod stormflod, en langsigtet løsning på at udnytte potentialet i byens overskudsjord, grundlaget for en god rummelighed til langsigtet byudvikling og derved mulighed for et vigtigt bidrag til to overordnede infrastrukturanlæg, som imødekommer hovedstadens behov for udbygget kollektiv transport og trafikal aflastning af det centrale byområde.

Samtidig finder Københavns Kommune det meget positivt, at de miljøkonsekvenser, projektet vurderes at have, ikke er tilsvarende store. Der er fundet gode svar på de udfordringer, et projekt af denne art, størrelse og varighed nødvendigvis vil give. Københavns Kommune ser

xx. januar 2021

Sagsnummer
2020-0880705

Dokumentnummer
2020-0880705-2

frem til, at offentlighedens bidrag i høringsfasen evt. kan kvalificere dette yderligere og bidrage med endnu flere gode løsninger.

På nogle punkter ser Københavns Kommune dog muligheder for forbedringer. Kommunen vil gerne medvirke med forslag til foranstaltninger, der kan reducere miljøkonsekvenserne yderligere. Dette gælder også ideer til løsninger, der kan tages i anvendelse senere, hvis overvågning og evaluering af virkningerne for miljøet viser, at det er hensigtsmæssigt.

Københavns Kommune har i nærværende høringssvar noteret en række konkrete tiltag, som kommunen ønsker skal indgå i det videre projekt. Hertil hører både tiltag, der allerede indgår i miljøkonsekvensvurderingen og nye forslag. Det drejer sig bl.a. om:

- Mulighed for at **kommunen kan regulere eller understøtte en jordtransport til Lynetteholm**, der er mere skånsom trafikalt over for særligt belastede ruter og tidspunkter. Det kan f.eks. ske ved, at der optages bestemmelser herom i anlægsloven for Lynetteholmen.
- **Trafikal opgradering af vejnettet**, som belastes med jordtransport, eksempelvis ved etablering af nye svingbaner, lyskryds herunder optimering af eksisterende signalanlæg og fodgængerfelter på vejene på Nordøstamager.
- **Styrke den samlede marine natur og biodiversitet i området** hvor Lynetteholm anlægges. Det kan bl.a. ske gennem udformningen af kystlandskabet og eksempelvis ved etablering af varierede bundforhold med sten og sand som en del af kystlandskabet, der kan understøtte flora og fauna.
- Løbende overvågning af vandkvaliteten og i samarbejde med staten og By & Havn i den konkrete projektering afsøge og om muligt **implementere praktiske tiltag, der kan forbedre vandkvaliteten yderligere.**
- Undersøge om **de mest sårbare brugere af vandet (kajakker, små både mv.) er trygge** og fortsat benytter muligheden for at sejle ind og ud af havnen, samt vurdere ekstra indsatser for at understøtte en rekreativ brug af havnen, hvis der bliver behov herfor.

Alternativer

I beskrivelsen af alternativer, herunder 0-alternativet, hvor projektet ikke gennemføres, står der, at indtægterne fra en byudvikling af Lynetteholm vil kunne bidrage til at finansiere Østlig Ringvej samt metro til halvøen. Samtidig står der, at hvis Lynetteholm ikke etableres, så er der ikke behov for en metro i den del af København. Sidstnævnte, at der i 0-alternativet ikke er behov for metro, er Københavns Kommune uenig i.

Kommunen oplever en kontinuerlig befolkningsvækst, og selv med de allerede planlagte infrastrukturprojekter vil der komme yderligere pres på infrastrukturen i de kommende år. Særlig udfordret er kapaciteten i metroen over havnesnittet (M1/M2). Her vurderer Metroselskabet, at de med en række allerede besluttede tiltag kan øge kapaciteten med 25-40% i 2025, hvilket vil kunne imødekomme kapacitetsbehovet frem mod 2035. Herefter bør der være implementeret en ny løsning.

Det er afgørende for Københavns Kommune, at ikke blot byudviklingen på Nordøstamager (Refshaleøen, Kløverparken mv.) forsynes med tilstrækkelig kollektiv infrastruktur, men at også kapacitetsudfordringen over havnesnittet er løst med en metroetape i 2035. Dette gav Borgerrepræsentationen opbakning til at gennemføre en forundersøgelse af i tilknytning til Principaftale om anlæg af Lynetteholmen og infrastrukturanalysen "Udbygning af kollektiv infrastruktur i København 2" (KIK2) den 18. november 2018. Forundersøgelsen af metrobetjening af Lynetteholm viser, at løsning af kapacitetsudfordringerne over havnesnittet kan opnås ved anlæg af metrolinjen M5 eller M5 Vest (anlagt som en fuld linje). Der vil altså være behov for at løse kapacitetsudfordringen over havnesnittet uanset etablering af Lynetteholm.

Klima og klimatilpasning

Københavns Kommune finder det positivt såvel for klima som luftkvalitet, at der i udbudsmaterialet skal indgå kravsspecifikationer som sikrer en minimering af emissioner fra entreprenørmateriel og understøtter minimering af projektets klimapåvirkning i henhold til Københavns Kommunes målsætninger, så krav til valgte materialer, produkter, leverandører og import- og transportruter i anlægsfasen fremmer klimamålsætninger.

Driftsfasen (selve opfyldningen) vil primært påvirke klimaet med transport af jord fra byggeri og anlæg i København og omegn, men denne overskudsjord skal køres til nyttiggørelse eller deponi og håndteres der uanset placering. Da ca. 70 % kommer fra København og Frederiksberg Kommuner, ville jorden uden en central løsning skulle køres til fjernere placeringer med deraf følgende større CO₂-udledning (og luftforurening).

For større projekter såsom infrastrukturtunneler, vil kommunen så vidt muligt arbejde for, at overskudsjorden bringes til overfladen tæt på Lynetteholm og dennes adgangsvej, så klimapåvirkningen fra jordtransport derved begrænses.

Københavns Kommune glæder sig over, at der ikke er fundet nævneværdige kumulative miljøkonsekvenser i forhold til de to projekter for vindmøller på havet (Nordre Flint og Aflandshage), som HOFOR har under forberedelse med henblik på opførelse i perioden 2023-24. Lynetteholm har dermed ikke nogen betydning for deres realisering. Kommunen anerkender, at de bestående vindmøller på kanten af Refshaleøen er forældede, men de yder dog et beskedent bidrag til klimaneutral energi, og kommunen vil derfor opfordre til, at de får lov til at være i drift, indtil der er anlægstekniske grunde til at tage dem ned.

Miljøkonsekvensrapporten oplyser, at der forventes et stigende grundvandstryk fremover. Dette er generelt som følge af

klimapåvirkninger og ikke en særskilt problemstilling for Lynetteholm. Københavns Kommune ser gerne en fremadrettet dialog herom.

Stormflodssikring

Lynetteholm skal fungere som en del af den ydre stormflodssikring af København. Det er derfor essentielt for kommunen, at Lynetteholm anlægges, så den sikrer både selve den senere anvendelse/bebyggelse på holmen og medvirker til at sikre resten af byen. Kommunen ser her behov for en fortsat dialog om stormflodssikring, så integrationen i en samlet løsning og tilpasning til den klimatiske udvikling over tid sikres bedst muligt. Det gælder både, hvad angår detaljering på Lynetteholm og angående valg af langsigtet sikringsniveau, hvor Lynetteholm tager udgangspunkt i en 1000-års hændelse i 2200. Kommunens Stormflodsplan bygger på en 1000-års hændelse, mens nyere undersøgelser evt. kan tale for en 2000-års hændelse. Kommunen ønsker også en dialog om evt. behov for højere sikringsniveauer, hvis der træffes beslutning om at etablere infrastruktur mv., der er særligt sårbar i forhold til stormflod.

Det er indarbejdet i kommunens forslag til risikostyringsplan (p.t. i høring), at der i de kommende år igen ses på forudsætningerne for en sikring i nord, herunder portløsning i Kronløbet (jf. Stormflodsplan 2017) i lyset af den endelige udformning af Lynetteholm. Det vurderes, at den foreliggende udformning af den nordlige afgrænsning er godt afstemt med behovet for en senere etablering af et sikringsanlæg her.

Det er fra statslig side tilkendegivet, at staten ønsker at medvirke til udarbejdelsen af en samlet plan for stormflodssikring af Hovedstadsområdet sammen med kommunerne. Det vil formodentligt blive relevant at sikre sammenhæng mellem udformning af stormflodssikring af Lynetteholm og en overordnet plan, der måtte blive resultatet af dette arbejde. Det er derfor vigtigt, at de kommende rammer for Lynetteholm som stormflodssikring (højdekoter, tilslutning til naboområder etc.) ikke hindrer en tilpasning hertil.

Badning og vandkvalitet

Badevandskvalitet i havnen og Øresund ligger Københavns Kommune på sinde. I Københavns Kommune er der truffet politiske beslutninger om adgangen til og kvaliteten af badevand, herunder ønsket om mange badesteder i fremtiden, både i havnen og uden for havnen. Det er glædeligt, at miljøkonsekvensrapporten konkluderer, at anlæg af Lynetteholm ikke vil forringe disse muligheder eller påvirke strandene i København og nabokommuner i nævneværdig grad.

Også i forhold til vandkvalitet i øvrigt og beskyttelsen af Øresund konstaterer kommunen, at miljøkonsekvensrapporten synes at pege på gode løsninger. Kommunen finder det positivt og væsentligt, at der i projektets anlægs- og driftsfase er en opmærksomhed på dette emne. Det noteres, at miljøkonsekvensrapporten vurderer, at fortidens forurening af havbunden kan håndteres, herunder ved placering af

afgravet forurening i det dertil indrettede depot, og at spildet forbundet med arbejdet kan holdes på et lavt niveau og i en kortvarig periode.

Derudover noterer Københavns Kommune sig, at det afledte vand fra driftsfasen ifølge miljøkonsekvensrapporten kan tilføres vandmiljøet uden negative virkninger af betydning. Det er således rapportens konklusion, at der ikke kan peges på en bedste tilgængelige teknologi (BAT), der vil føre til et endnu bedre resultat.

Københavns Kommune ønsker at sikre et så rent vandmiljø som muligt. Det er derfor vigtigt for Københavns Kommune, at der i den konkrete projektering og i den kommende anlægslov om Lynetteholm, løbende ses på om der kan anvendes nyere og bedre teknologier eller tiltag, der kan rense vandet yderligere inden det udledes i Øresund.

Det er vigtigt for Københavns Kommune, at vandkvaliteten til stadighed overvåges, så kravene også frem over i projektets lange driftstid bliver opfyldt. Det er positivt, at dette sikres ved overvågning af punktudledningen af overskudsvand samt af den diffuse udsivning i boringer indenfor og langs med perimeterkonstruktionen. Det er samtidig væsentligt, at også baggrundstilstanden af vandet i Øresund udenfor blandingszonen for det udledte vand monitoreres. Kommunen finder det vigtigt, at man kan gennemføre projektet som nyttiggørelse på lige så betryggende vis i forhold til vandmiljøet, som det har været tilfældet med jorddepoterne i kommunen, senest i Nordhavn. Hertil hører, at de til enhver tid gældende miljøkrav over anlæggets levetid overholdes. I det fremadrettede arbejde med anlæggelse af Lynetteholm vil dette være af væsentlig betydning for Københavns Kommune.

Lynetteholm påvirker ifølge miljøkonsekvensrapportens analyser kun vandgennemstrømningen til havnen i begrænset omfang, hvilket er positivt for vandkvaliteten. Vandgennemstrømningen i havneløbet er primært styret af slusedriften ved stigsbordene i Sydhavnen. Kommunen vil gerne bemærke, at slusen mod syd blandt andet har som funktion at holde det meget forurenede bundslam inde i havneløbet i ro og sikre, at der ikke skete en opblanding på grund af strømforholdene. Dette skal også varetages fremover ved de let ændrede strømforhold og -hastigheder, som Lynetteholm vurderes at medføre. Hvis der i fremtiden kommer ændringer i slusepraksis, skal dette ledsages af opmærksomhed på, at bundslammet forbliver i ro.

Klapning

Københavns Kommune har noteret sig, at der den 18. december 2020 er sendt et tillæg til miljøkonsekvensrapporten vedr. Lynetteholm om klapning af bundmaterialer. Høringsfristen for tillægget er den 17. februar 2021. I nærværende høringssvar vil Københavns Kommune ikke fremkomme med bemærkninger til denne høring. Dette emne vil indgå i forbindelse med kommunens høringssvar til anlægslov for Lynetteholm, som forventes at komme i høring primo 2021.

Natur

Københavns Kommune værdsætter, at den ændrede placering af Lynetteholm vurderes at kunne friholde større arealer med lavt vand og værdifuld bundvegetation, især ålegræs, omkring Trekroner. Samtidig er det positivt, at der med udformningen af havbunden fra kystlandskabet i øst til det dybe vand ifølge miljøkonsekvensrapporten bliver mulighed for, at der udvikler sig nye varierede levesteder for marin vegetation og dermed også for dyrelivet i havet. Dette vurderes at kunne give et markant og samlet løft af biodiversiteten i dette område i forhold til i dag.

Det er vigtigt for kommunen, at biodiversiteten i området styrkes. I det fremadrettede arbejde med at anlægge kystlandskabet er det vigtigt for kommunen, at der ses på muligheder for, at kystudformningen styrker den marine natur, hvor der er fortrængt eksisterende natur på havbunden, der hvor Lynetteholm anlægges. Dette kan eksempelvis ske ved etablering af varierede bundforhold med sten, sand og marin flora som en del af kystlandskabet og i havområdet ud for Lynetteholm, der kan understøtte flora og fauna. Med anlæg af kystlandskabet håber kommunen, at der på længere sigt også bliver bedre mulighed for at opleve den marine natur i Øresund. Her kan det også være positivt for dyrelivet, at der lukkes for trafik af store fartøjer mellem Lynetteholm og Middelgrunden, så disse i stedet sejler øst om Middelgrunden.

Det er positivt, at rapporten vurderer virkningerne for flora og fauna som begrænset til det helt lokale niveau, så naturindholdet i Øresund og inde i havnen vurderes at kunne fortsætte en positiv udvikling i kraft af bl.a. bedre vandrensning. Denne vurdering ses også at gælde de dyrearter, der kan være sårbare overfor støj fra anlægsarbejder. Her er der stillet krav om afværgeforanstaltninger, så støjen fra etablering af spuns starter lavt og giver dyr tid til at reagere. Det er ligeledes positivt, at ingen af de vigtige Natura 2000-områder på land og vand i rapporten vurderes at blive påvirket mærkbart.

Sejlads og rekreation

Københavns Kommune finder det glædeligt, at der er fundet løsninger som kan tilgodese den rekreative sejlads. Det er betryggende, at sikkerheden er testet grundigt for Kronløbet og at den nordlige afgrænsning er justeret for at sikre de mindre fartøjer. Det er også positivt, at behovet for en ny adgangsvej er løst på en måde, så begge de berørte lystbådehavne bevarer en adgang til havet. Kommunen ser frem til, at der i den videre proces med brugerne af Margretheholm Havn findes en model for yderligere broåbning, så det kan blive muligt at komme på vandet, også tidligere end når jordmodtagelsen lukker på hverdage.

Det er positivt, at der også i den lange driftsfase vil blive gennemført overvågning (årlig evaluering) af, at de foreskrevne afværgeforanstaltninger for Kronløbet sikrer sikker sejlads for alle typer af fartøjer. Københavns Kommune vil dog foreslå, at dette suppleres med en vurdering af, om de mest sårbare brugere af vandet (kajakker,

små både mv.) er trygge og fortsat benytter muligheden for at sejle ind og ud af havnen, eller om denne rekreative benyttelse går tilbage som følge af utryghed. Hvis dette viser sig at være tilfældet ønsker kommunen, at der undersøges muligheder for evt. ekstra indsatser.

Trafikale konsekvenser

Generelle bemærkninger

Københavns Kommune vil indledningsvis understrege, at kommunen har forberedt håndteringen af den jord, der mellemdeponeres i Nordhavn, så den ved ophør af deponiet kan sejles til Lynetteholm. Der er med beslutning i Borgerrepræsentationen den 29. oktober 2020 (punkt 34, 2020-0195033) skabt grundlag for, at taksterne for jordmodtagelsen kan dække de forventede øgede udgifter, der er forbundet med at mellemoplagre, at omlæsse samt at sejle jorden i stedet for at køre den.

Københavns Kommune medvirker dermed til at sikre, at de væsentlige trafikale konsekvenser, som det beskrevne worst-case scenarium med flytning af den mellemdeponerede jord med lastbil på et år (samtidig med den løbende jordtransport) vurderes at have, ikke vil indtræffe. Kommunen vil derfor heller ikke fremkomme med bemærkninger til dette scenarium.

Det er kommunens vurdering, at det omfattende materiale om trafik og jordtransport kunne have været mere konsekvent og overskueligt. Der har desværre vist sig at være en fremstilling af tallene for jordtransport, som ikke har redegjort tydeligt for, hvor stort et trafikbidrag (netto), der skyldes Lynetteholm, og hvor stor en trafik (brutto), der alt i alt er. Som eksempel kan nævnes, at der på Knippelsbro i dag kører 162 jordtransportere og at der med Lynetteholm kommer til at køre 184 jordtransportere – dvs. en nettoforøgelse på 22 jordtransportere. I det videre arbejde bør der lægges vægt på at få data herom til at fremstå klart for offentligheden.

Københavns Kommune vil i det følgende fremkomme med bemærkninger til miljøkonsekvensrapportens afsnit om trafik. Kommunen har en række ønsker til yderligere afværgeforanstaltninger, udover hvad der er indeholdt i den nuværende rapport. Dette gælder særligt opgradering af vejnettet på Nordøstamager med tiltag som eksempelvis etablering af:

- nye svingbaner
- lyskryds
- optimering af signalanlæg
- midterheller
- fodgængerfelter

Kommunen står til rådighed for yderligere dialog herom med staten og By & Havn.

Ny adgangsvej over Prøvestenen

Københavns Kommune finder det meget positivt, at der anlægges en ny separat adgangsvej for jordtransport over Prøvestenen og Kraftværkshalvøen, således at afstanden til boliger bliver den størst mulige og der på denne strækning ikke er trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser. Kommunen bakker op om, at der findes en løsning, der sikrer, at jordtransporter benytter denne vej, og det vil også være positivt, hvis den også benyttes af anden tung trafik til Kraftværkshalvøen og Refshaleøen.

Jord fra større anlægsprojekter

For større fremtidige projekter, der generer meget overskudsjord (infrastrukturtunneler til trafik, forsyning mv.) vil kommunen så vidt muligt arbejde for, at overskudsjorden bringes til overfladen helt tæt på Lynetteholm og dennes nye adgangsvej. Derved kan jordtransport begrænses til at foregå over korte afstande og væk fra de eksisterende veje med beboelse etc. Disse muligheder vil blive belyst, når fremtidige infrastrukturprojekter miljøvurderes.

Københavns Kommune vil lægge vægt på, at der i de kommende miljøkonsekvensvurderinger af henholdsvis metrobetjening og Østlig Ringvej indgår undersøgelser af, hvordan bortskaffelsen af jord kan tilrettelægges, så den skåner vejnettet over Christianshavn og Nordøstamager mest muligt.

Kommunen har endvidere fokus på, at der så vidt muligt tilrettelægges en skånsom jordtransport for andre store anlægsprojekter, som kommunen er involveret i.

Københavns Kommune finder, at de trafikale virkninger af transporten af overskudsjord gennem byen er et af de vigtigste spørgsmål i forhold til Lynetteholm. Jorden transporteres allerede gennem byen fra de mange byggepladser, men med Lynetteholm lægges målet for denne transport fast for en lang periode, og det er til et område af København, hvor infrastrukturen umiddelbart er knap så egnet til lastbilkørsel som ved Nordhavn. Det er positivt, at jorden ikke skal transporteres ud af byen over lange afstande, men de lokale virkninger må søges begrænset.

Københavns Kommune vil derfor anmode staten om, at der gennemføres tiltag, der giver Københavns Kommune de fornødne redskaber til at kunne regulere eller understøtte en jordtransport til Lynetteholm, der er mere skånsom trafikalt over for særligt belastede ruter og tidspunkter. Det kan f.eks. ske ved, at der optages bestemmelser herom i anlægsloven for Lynetteholmen.

Trafikale opgraderinger af vejnettet på Nordøstamager

Anlægsfasen vil medføre trafik, der ikke kan benytte den nye adgangsvej over Prøvestenen, da den også vil være under anlæg i denne periode. Mængden er vurderet til 33 tunge køretøjer pr. dag (dvs. 66 for begge retninger) samt op mod 100 personbiler i en periode på ca. 2½ år.

(forventet 2021-2023). Dette omfang er begrænset og der er med den begrundelse ikke fastsat afværgeforanstaltninger.

Kommunen er enig i, at forøgelsen af trafikmængden er begrænset. Men den konkrete strækning fra Forlandet ad Refshalevej til Refshaleøen vurderes som særligt sårbar grundet de snævre vejforhold, og den er allerede i dag mindre tryk grundet bl.a. den stigende trafik til Refshaleøen (inkl. busdrift). I krydsene Refshalevej/Krudtløbsvej og Refshalevej/Forlandet er der bløde trafikanter, der krydser Refshalevej. Kombinationen af, at der her er behov for krydsning, ikke er krydsningspunkter (fodgængerfelter/lyssignaler) og er smalle vejforhold, vil øge utrygheden i anlægsperioden.

Kommunen vil opfordre til, at det gives høj prioritet at færdiggøre den nye adgangsvej så hurtigt som muligt, så perioden med anlægstrafik ad Forlandet og Refshalevej bliver kort. Kommunen ser derudover behov for afværgeforanstaltninger for at forbedre trygheden og vil anbefale Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen at genoverveje, om dette behov for bedre tryghed skal opfyldes gennem afværgeforanstaltninger. Krydsningsforholdene for bløde trafikanter må forbedres på de to ovennævnte lokaliteter, hvilket kommunen gerne medvirker til at finde de mest hensigtsmæssige løsninger på, herunder med inddragelse af brugerne. Det skal være løsninger, der øger sikkerheden og trygheden for de bløde trafikanter, og som samtidig fastholder en rimelig trafikafvikling til og fra Refshaleøen.

Afviklingen af trafikken og sikkerheden for de bløde trafikanter, der færdes langs Refshalevej mellem de to omtalte kryds, kan der også være behov for at forbedre. Her findes smalle steder, hvor vejbredden udgør en "flaskehals" (to køretøjer kan ikke passere hinanden), og hvor der ikke er en sikker sti/fortov til de bløde trafikanter. En kø af store køretøjer kan evt. også forringe oversigtsforholdene for krydsende trafikanter. Dette vil kommunen gerne være med til at belyse og kommunen ser gerne, at By & Havn pålægges at samarbejde med kommunen om løsninger af de ovennævnte tryghedsproblemer.

Det er en udfordring for mulighederne for at forbedre vejanlægget og dermed sikkerheden, at området fra midt på Forlandet i syd til Refshalevej på Refshaleøen i nord er omfattet af forskellige former for fortidsmindebeskyttelse. Denne beskyttelse er fastlagt af staten og foreslås således justeret i en kommende anlægslov, hvilket København Kommune ønsker ud fra et hensyn om at skabe plads til ny infrastruktur til de sårbare trafikanter. Kommunen finder, at tryghed og forebyggelse af ulykker er hensyn, der må tillægges stor vægt og afvejes på en rimelig måde set i forhold til fortidsmindebeskyttelsen. Kommunen opfordrer til en hurtig dialog mellem staten, kommunen og By & Havn om konkretisering af foranstaltninger på denne strækning, så de kan være på plads inden anlægsfasen starter.

Driftsfasen er opdelt i varianter med og uden etablering af Østlig Ringvej. Det er positivt, at Østlig Ringvej vurderes at medføre markante

forbedringer. Men uagtet beslutning om dette trafik anlæg og tidspunkt for ibrugtagning vil der gå en del år, hvor det nuværende vejnet skal håndtere trafikken hen til den nye adgangsvej. Kommunen fokuserer derfor her på trafiksituationen og behov for forbedringer i denne periode indtil 2035 og fremkommer ikke med bemærkninger til de vurderinger af trafikken, der ligger efter dette tidspunkt.

Trafikken i driftsfasen sker både direkte til Lynetteholm og til de karteringsanlæg, der foretager sortering mv. før jorden afleveres. Sidstnævnte aktivitet ventes at blive forøget i nærområdet ved Lynetteholm (inkl. Prøvestenen), mens den reduceres på andre lokaliteter i byen. Der vil således være dele af byen (Nordhavn og omgivende kvarterer), der aflastes for jordtransport, hvilket er positivt, da der her vil komme flere beboere.

Så længe der finder kartering sted i Nordhavn (ifølge By & Havn indtil ca. 2035), vil der være trafik herfra til Lynetteholm. Det er forudsat, at denne anvender den hurtigste rute, hvilket bidrager til en samlet forventet jordkørsel på 184 biler (sum af begge retninger) via Knippelsbro og Torvegade. Det er en forøgelse på 22 i forhold til i dag (hvor der køres i den anden retning til depot i Nordhavn). Denne forøgelse er ikke stor (og varer ikke ved efter 2035), og der er derfor ikke foreslået afværgeforanstaltninger. Det er dog allerede en trængt strækning i dag. Kommunen anbefaler, at situationen på Knippelsbro og Torvegade overvåges med henblik på, at der i tilfælde af problematisk trængsel kan sættes ind med egnede trafikale virkemidler (evt. en vægtbegrænsning), der vil få flere jordkørsler til at vælge Langebro i stedet, da denne rute bedre kan håndtere dette.

Christmas Møllers Plads vurderes at kunne være en udfordring, idet en øget trafik med store lastbiler kan give øget tilbagestuvning til tidligere kryds. Her er de venstresvingende lastbiler fra Torvegade (jf. ovenfor) særligt problematiske sammenlignet med de ligeud kørende fra Ved Stadsgraven.

Der er ikke fastsat afværgeforanstaltninger her, men det vil efter kommunens opfattelse være nødvendigt i form af løsninger, der kan forbedre trafikafviklingen i dette lyskryds og forebygge tilbagestuvning. Kommunen ønsker derfor, at By & Havn som afværgeforanstaltning pålægges at samarbejde med kommunen om optimering af signalanlæggets faser i forhold til de ændrede trafikstrømme.

Også krydset Uplandsgade-Vermlandsgade vil få øget trafik med svingende lastbiler. Det vil kunne give en vis kødannelse i begge retninger, men kommunen er enig i, at dette ikke er af et omfang, der forudsætter særlige indsatser for fremkommeligheden. Derimod kan trygheden være negativt påvirket for cyklister, der skal ligeud ad Uplandsgade i vestlig retning, da dette skal ske samtidig med, at et øget antal lastbiler skal svinge til højre ad Vermlandsgade.

Det er kommunens vurdering, at signalanlægget som afværgeforanstaltning skal tilpasses, så der sikres større tryghed og sikkerhed for cyklisterne og bedre afvikling af lastbiltrafikken. Denne mulighed er nævnt i det ikke-tekniske resume, men ikke fastsat som afværgeforanstaltning. Københavns Kommune ønsker, at By & Havn som afværgeforanstaltning pålægges at samarbejde med kommunen om en sådan optimering af signalanlægget.

Der er allerede cykelstier, regulerede krydsningsmuligheder og infrastruktur for bløde trafikanter i øvrigt på strækningen mellem broerne og den nye adgangsvej via Prøvestenen. Bortset fra optimeringen af signalanlægget ved Uplandsgade–Vermlandsgade jf. ovenfor kan kommunen således ikke pege på behov for nye fysiske anlæg til bløde trafikanter som følge af den øgede lastbiltrafik i driftsfasen.

Støjpåvirkning

Det er væsentligt for Københavns Kommune, at grænseværdier for støjpåvirkning af boliger vil blive overholdt i både anlægs- og driftsfasen. Høringsmaterialets kort viser ganske vist støjpåvirkninger på enkelte boliger eller kommende boligområder over grænseværdierne, men Københavns Kommune er enig i, at det i de konkrete vilkår for arbejdet skal kræves, at støjgrænserne for boliger overholdes. Det er naturligvis også væsentligt, at der sker overvågning af, at dette bliver tilfældet. Med dette krav og de afværgeforanstaltninger vedr. maskiner, arbejdstidspunkter mv., der er fastsat, vil støj nok kunne være hørbar, men den vil ikke blive en sundhedsmæssig belastning.

Der vil være en støjpåvirkning over grænseværdien (på 40 dB) på nogle rekreative områder, herunder Trekroner. Dette er dog allerede tilfældet for flere af områderne, ligesom det er gældende for en meget stor del af kommunens eksisterende rekreative områder og faciliteter. Da støjpåvirkningen især vil ligge indenfor normal arbejdstid på hverdage, hvor den rekreative benyttelse er begrænset, finder kommunen det berettiget at give denne lempelse, når der ikke kan peges på alternative løsninger med den nuværende teknologi (maskiner mv.).

Materielle goder

Nærområderne syd for Lynetteholm og på Trekroner rummer mange erhverv, herunder kreative og oplevelsesøkonomiske virksomheder. De vil ikke blive påvirket af støj over gældende grænseværdier eller andre væsentlige gener. Københavns Kommune vil alligevel opfordre til, at særligt støjende aktiviteter så vidt muligt varsles overfor virksomhederne, så de om nødvendigt kan tage højde for dem i deres aktiviteter.

Københavns Kommune noterer sig, at landingsområdet for vandflyverruten må ændres, og at kommunen derfor evt. også vil skulle bidrage med fornyet sagsbehandling, så den nye placering og adgangen hertil bliver godkendt. Kommunen er enig i at, det nye

landingsområde vil kunne fungere under hensyn til andre aktiviteter og bidrager gerne med sin del af den fornyede sagsbehandling.

Videre proces

Afslutningsvis vil Københavns Kommune gerne bemærke, at dette høringssvar alene gælder høringen om miljøkonsekvensvurderingen af Lynetteholm. Kommunen vil særskilt forholde sig til det forslag til anlægslov, der skal sætte rammerne for projektet.

Kommunen står naturligvis til rådighed for evt. spørgsmål til forhold vedrørende miljøkonsekvensvurderingen og i forhold til at bidrage med kommunale data, hvor dette vurderes hensigtsmæssigt.

Med venlig hilsen

Søren Tegen Pedersen

Plandirektør