



## BILAG 1

Transportministeriet

### Københavns Kommunes høringsvar til forslag til anlægslov for Lynetteholm

xx. februar 2021

Sagsnummer  
2020-0880705

Dokumentnummer  
2020-0880705-20

Transport- og Boligministeriet har den 15. januar 2021 sendt forslag til Lov om anlæg af Lynetteholm i offentlig høring med frist for bemærkninger den 14. februar 2021.

Københavns Kommune glæder sig til at realisere Lynetteholm i samarbejde med staten og finder, at forslaget til anlægslov giver et godt grundlag, der håndterer alle de vigtige hensyn i projektet. Kommunen vil gerne afgive bemærkninger til høringen. Borgerrepræsentationen har godkendt dette høringsvar på sit møde den 4. februar 2021.

#### Overordnede bemærkninger

Københavns Kommune finder, at lovforslaget skaber gode rammer for at realisere Lynetteholm-projektet, så det kan forene og indfri de store mål, der var intentionen bag, som et vigtigt led i klimasikring imod stormflod, en langsigtet løsning på at nyttiggøre byens overskudsjord, et grundlag 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 trafikale aflastning af det centrale byområde.

Københavns Kommune finder det positivt, at projektets miljøkonsekvenser på langt de fleste punkter er begrænsede. Der er fundet gode svar på de udfordringer, et projekt af denne art, størrelse og varighed nødvendigvis vil give. Kommunen har afgivet bemærkninger til miljøkonsekvensvurdering for Lynetteholm. Bemærkningerne til anlægsloven ligger i forlængelse af disse bemærkninger med henblik på, at anlægsloven udmønter de indsatser, som kommunen finder væsentlige for at reducere miljøpåvirkningerne af projektets gennemførelse yderligere.

Center for Byudvikling  
Team Planlægning  
Københavns Rådhus,  
Rådhuspladsen 1  
1550 København V

EAN-nummer  
5798009800176

[www.kk.dk](http://www.kk.dk)

Kommunens bemærkninger til miljøkonsekvensvurderingen indeholder også ideer til løsninger, der kan tages i anvendelse senere, hvis overvågning og evaluering af virkningerne viser, at det er hensigtsmæssigt, f.eks. i forhold til sejlads. Københavns Kommune ønsker, at nedenstående elementer fra høringssvaret til miljøkonsekvensrapporten indgår i det videre arbejde med anlægsloven.

Københavns Kommune henviser til det afgivne høringssvar til miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm (vedlagt som bilag), og gør nedenfor opmærksom på en række konkrete tiltag, som kommunen ønsker skal indgå i det videre projekt:

- 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. Dette uddybes nedenfor.
- **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. Dette uddybes nedenfor.
- **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. Dette uddybes nedenfor.
- 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.

## 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.

### **Trafikale forhold**

Københavns Kommune har i sit høringssvar til miljøkonsekvensvurdering for Lynetteholm peget på behov for afværgeforanstaltninger i forhold til den trafikforøgelse, som projektet vil medføre. Disse foranstaltninger retter sig mod udvalgte lokaliteter på Amager, der derfor ønskes optaget som anlæg i lovens § 1.

#### *Trafik i anlægsfasen*

Anlægsfasen vil medføre trafik, der ikke kan benytte den nye adgangsvej til jordtransport over Prøvestenen, da den vej også vil være under anlæg i denne periode. Kommunen har i sine bemærkninger til miljøkonsekvensvurdering peget på, at den konkrete strækning til anlægstrafik fra Forlandet ad Refshalevej til Refshaleøen er særligt sårbar. Der er allerede i dag mindre tryk for bløde trafikanter grundet de snævre vejforhold og den stigende trafik til Refshaleøen.

I krydsene Refshalevej/Krudtløbsvej og Refshalevej/Forlandet er der i stigende omfang bløde trafikanter, der skal krydse Refshalevej. Her øges utrygheden i anlægsperioden, fordi der er behov for krydsning, men situationen i dag er, at der ikke er krydsningspunkter (fodgængerfelter/lyssignaler) og at der er smalle vejforhold og snævre sving. Der er også behov for at sikre afviklingen af trafikken og sikkerheden for de bløde trafikanter, der færdes langs Refshalevej mellem de to omtalte kryds. Her findes smalle steder, hvor vejbredden udgør en "flaskehals", og hvor der ikke er en sikker sti/fortov til de bløde trafikanter. En tilfredsstillende løsning af disse forhold kræver efter kommunens vurdering en ændring af lovforslagets § 1.

Strækningen inkl. de to kryds ønskes føjet til opstillingen af anlæg i § 1, stk. 1, som By & Havn bemyndiges til udføre anlæg på. De beskrevne forbedringer (sikrede kryds, sikker passage af "flaskehals") ønskes også optaget i lovbemærkningernes oversigt over afværgeforanstaltninger, således at der stilles krav om forbedrede forhold for de bløde trafikanter. Det skal være løsninger, der øger sikkerheden og trygheden, og som samtidig fastholder en velfungerende trafikafvikling til og fra

Refshaleøen (også for kollektiv trafik). Kommunen medvirker gerne til at konkretisere de mest hensigtsmæssige løsninger.

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. Afvejningen af disse hensyn ønskes håndteret i anlægsloven. 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 medvirker gerne til en hurtig konkretisering af foranstaltninger og eventuelle afledte konsekvenser, så de nødvendige forbedringer kan være på plads, inden anlægsfasen starter.

#### *Jordtransport i driftsfasen*

I driftsfasen vurderes både Christmas Møllers Plads og krydset Uplandsgade-Vermlandsgade at kunne være en udfordring. På Christmas Møllers Plads kan en øget trafik med store lastbiler give øget tilbagestuvning til tidligere kryds. Der er behov for løsninger, der kan forbedre trafikafviklingen i dette lyskryds og forebygge tilbagestuvning. Kommunen ønsker derfor, at By & Havn som afværgeforanstaltning, i samarbejde med kommunen, optimerer signalanlæggets faser i forhold til de ændrede trafikstrømme.

Krydset Uplandsgade-Vermlandsgade vil få øget trafik med svingende lastbiler. Det kan påvirke trygheden negativt for cyklister, der skal ligeud i krydset. Også her ønskes signalanlægget som afværgeforanstaltning tilpasset, så der sikres større tryghed og sikkerhed for cyklisterne og bedre afvikling af lastbiltrafikken. Kommunen ønsker således, at By & Havn som afværgeforanstaltning, i samarbejde med kommunen, optimerer dette signalanlæg.

Begge disse forbedringer af kryds er af begrænset omfang, men for at kunne realiseres skal de være omfattet af lovens § 1, så By & Havn får mulighed for at udføre dem. Derfor ønskes de føjet til listen med anlæg i § 1, stk. 1, som By & Havn bemyndiges til etablere. De ønskes også optaget i lovbemærkningernes oversigt over afværgeforanstaltninger.

Kommunen noterer sig, at den nye adgangsvej som privat vej forbeholdes biler med ærinde til Lynetteholm-projektet, men at lovbemærkningerne åbner for, at også anden lignende trafik, f.eks. lastbiler til Amager Ressource Center og andre tunge køretøjer, kan benytte vejen. Dette finder kommunen positivt for den fremtidige trafikafvikling i området.

#### **Særlig lovhjemmel vedrørende jordtransport**

Københavns Kommune ser behov for, at kommunen får et værktøj til at lede tunge jordtransporter udenom særlige strækninger eller friholde særlige tidsrum med trængsel, hvis det viser sig nødvendigt. Dette behov vurderes ikke at kunne løses fuldt ud med kommunens gældende kompetencer til trafikregulering, der omfatter alle køretøjer. Der ønskes en mulighed for en mere målrettet og fleksibel styring.

Anvendelsen af et sådant værktøj, f.eks. til at flytte jordtransporter fra Knippelsbro til Langebro, vil efter kommunens vurdering ikke få et omfang, der kan medføre negative konsekvenser og derved ændre miljøkonsekvensrapportens vurderinger af trafikens miljøpåvirkning. Kommunen vurderer, at det miljøretlige grundlag for anlægsloven således ikke ændres.

Kommunen ønsker at kunne indgå privatretlige aftaler med jordtransportører om transporten, der begrænser eller flytter denne fra bestemte, særligt belastede eller sårbare strækninger eller tidsrum. Der ønskes derfor optaget en bestemmelse i loven med følgende indhold:

”Københavns Kommune kan for at mindske trængsel i tilknytning til anlæg og drift af Lynetteholm indgå privatretlige aftaler om jordtransport, der begrænser transporten på eller flytter transporten fra bestemte strækninger eller tidsrum. Københavns Kommune kan ved indgåelse af sådanne aftaler om jordtransport påtage sig at dække den del af udgifterne til transporten, der skyldes ekstraomkostninger ved at undgå de pågældende vejstrækninger eller tidsrum.”

Kommunen vurderer, at en sådan hjemmel vil være forenelig med gældende lovgivning og regulering af kommunernes samspil med private virksomheder mv. Det kan i lovbemærkningerne beskrives, at hjemlen alene gives til at afholde de ekstraudgifter, der eventuelt påføres transportører ved at indgå aftalen i form af øget transporttid, længere transportvej, behov for ekstra materiel og personale mv. Når det således tydeliggøres, at der alene er tale om dækning af konkrete ekstraudgifter, ses der ikke at kunne være tale om støtte til de pågældende virksomheder. Det vil også i lovbemærkningerne kunne tydeliggøres, at indgåelse af sådanne aftaler naturligvis vil være frivillig for virksomhederne.

### **Videre proces**

Kommunen står naturligvis til rådighed for spørgsmål til forhold vedrørende anlægsloven, herunder med oplysninger om kommunale veje og øvrige kommunale data, kortmateriale mv.

Med venlig hilsen

Søren Tegen Pedersen

Plandirektør