

Anden udgave af ”Konsekvenser såfremt projektet på Lynetteholm skulle blive realiseret.”

KONSEKVENSER SÅFREMT
ANLÆG AF LYNETTEHOLM
SKULLE BLIVE REALISERET

**DOKUMENTATION TIL FOLKETINGETS TRANSPORTUDVALG I
FORBINDELSE MED BEHANDLINGEN AF B25, DEN 30. NOVEMBER 2021**



Dette dokument er sammensat af medlemmer af den tværpolitiske bevægelse ”STOP Lynetteholm”.
Anden udgave, hvor redigeringen er afsluttet den 28. november 2021.
Første udgave og senere udgaver vil være at finde her: <https://facebook.com/groups/stoplynetteholm>

Indholdsfortegnelse:

	Side
• Forord til anden udgave.....	3
Temaer som er relevante for hele landet:	
• Tema 1: Klimabelastning i forbindelse med projektet på Lynetteholm.....	4
• Tema 2: Manglende VVM-undersøgelser for hele projektet på Lynetteholm.....	5
• Tema 3: Manglende demokrati og fratagelse af klageretten.....	7
Temaer som er særligt relevante for borgere i Køge Bugt og Storkøbenhavn:	
• Tema 4: Påvirkningen af livet i Øresund.....	8
• Tema 5: Forurenet slam til Køge Bugt?.....	11
• Tema 6: Eventuel flytning af rensningsanlægget Lynetten.....	13
• Tema 7: Lastbiltrafik gennem forstadskommunerne.....	14
• Tema 8: Prioritering af København i fht. stormflodssikring.....	15
Temaer som er særligt relevante for borgerne i København Kommune:	
• Tema 9: Jordtransport gennem København.....	16
• Tema 10: Støj fra etablering af halvøen og byggeriet på Lynetteholm.....	17
• Tema 10A: Besejlingsforholdene i Kronløbet.....	18
• Tema 11: Trafikken i København <i>efter</i> en evt. etablering af Lynetteholm.....	20
• Tema 12: Den mangelfulde stormflodssikring af København <i>efter</i> en evt. etablering af Lynetteholm.....	21
• Tema 13: Hvem skal betale ekstraregningen for det samlede projekt på Lynetteholm?.....	23
Bilag.	
• Bilag 1: Tidsplanen for det samlede projekt på Lynetteholm, hvis det realiseres (som den så ud i 2018).....	24
• Bilag 2: Høringssvar fra KKR Sjælland.....	25
• Bilag 3: Budgetterede bruttoudgifter til undervisning og kultur for de kommuner som ejer Biofos, 2021.....	26

Anden udgave af ”Konsekvenser såfremt projektet på Lynetteholm skulle blive realiseret.”

Forord til anden udgave.

Første udgave af ”Konsekvenser såfremt anlæg af Lynetteholm skulle blive realiseret” blev udarbejdet op til kommunalvalgkampen 2021. Nærværende anden udgave er fremsendt til Folketingets Transportudvalg i forbindelse med førstebehandlingen af ”*Forslag til folketingsbeslutning om at sætte Lynetteholmsprojektet på pause*” v/ Henning Hyllested (EL) m.fl.

Forslaget skal førstebehandles i Folketinget tirsdag den 30. november 2021

<https://www.ft.dk/.../20211/beslutningsforslag/b25/index.htm>

Anden udgave er lettere redigeret version af første udgave, hvor kun forsiden, forordet og indholdsfortegnelsen er ændret, ligesom der er indsat nogle få nye links (disse er markeret med rødt). Denne udgave bliver i lighed med første udgave offentligt tilgængelig i Facebookgruppen ”STOP Lynetteholm”.

Tredje udgave – som vi arbejder på i skrivende stund – vil bl.a. indeholde mere om den grønbrogede tudse, byggeriets påvirkning på bestanden af marsvin i Øresund, lastbilers slid på veje og de miljømæssige problemer det afstedkommer, et afsnit om sygdom og overdødelighed som følge af lastbilkørsler samt mere dokumentation om forekomsten af kviksølv i Københavns Havn.

Udover nærværende dokument kan du finde mange værdifulde – og supplerende - oplysninger om konsekvenserne ved projektet på Lynetteholm i følgende dokument: ”*Hvidbog og hørings svar vedr. Lynetteholmen i forbindelse med anlægslov L220 – udarbejdet af Lynetteholm arbejdsgruppen*”

Kilde: <https://facebook.com/groups/stoplynetteholm/permalink/2930451617222800/>

Det samme gælder den **ekspert høring** der var i Folketinget den 20. maj 2021

Denne høring kan du se via dette link.

<https://www.ft.dk/udvalg/udvalgene/TRU/kalender/55136/hoering.htm>

”Højdepunkterne” fra den høring er klippet sammen til et klip på 10 minutter. Det kan du finde her:

<https://m.youtube.com/watch?v=FZoB7cPanLo>

Link til You Tube med en video som giver et godt overblik over samlede projekt på Lynetteholm.

https://l.facebook.com/l.php?u=https%3A%2F%2Fwww.youtube.com%2Fwatch%3Fv%3DK4icpF0S5BM%26fbclid%3DIwAR2lfK6n0Lv2VUpDv_cIc-Sd0xE-kT3xFSIYqlpcIBpxSz2Yoq_c_vD87mM&h=AT2xFFv5aWNvHNJx87nKqBITys4_iQmFj9EMHstWD4KFJX9edegzHNXYhZrKpiMggjrkUT8Yy14Ic_jkgr7wvAY14EVoMzjmfgu0ozW8bpp0--1BP4wUMgoTSqrcBwpCvXyt

Nogle links i denne dokumentation er bag en betalingsmur, men både Byrumsmonitor og Ingeniøren har prøveabonnementer for de særligt interesserede. Men ofte vil du få den centrale dokumentation i fht. temaet, ved bare at læse de første linjer i artiklen. Et par af temaerne handler om det samme fra forskellige vinkler, og i de tilfælde er der krydshenvisninger mellem temaerne.

Vi håber, at dokumentet og de links der henvises til, vil kunne blive anvendt i diskussionen af hvorvidt projektet på Lynetteholm skal sættes på pause og i sidste ende om det overhovedet skal realiseres.

Den tværpolitiske bevægelse ”STOP Lynetteholm”, den 28. november 2021.

Anden udgave af ”Konsekvenser såfremt projektet på Lynetteholm skulle blive realiseret.”

Tema 1: Klimabelastning i forbindelse med projektet på Lynetteholm.

Den samlede klimabelastning for Danmark er beregnet til 61 millioner tons om året. Som følge af den bredt vedtagne Klimalov, skal udledningen i 2030 være reduceret til 23 mio. tons om året. Men det samlede Lynetteholm-projekt kommer til at medføre en voldsom ekstra CO₂ udledning. Selve anlægningsen af øen kommer til at udlede 350.000 tons CO₂ – dertil kommer så de tilhørende projekter: havnetunnelen, flytning af rensningsanlægget, etablering af infrastruktur (veje, metro, mm.). Og der er store miljømæssige konsekvenser for livet i hele Øresund og i Østersøen (se tema 4) og ikke mindst i Køge Bugt (se tema 5). Der er på nuværende tidspunkt ikke tal på det hele, da der ikke er lavet en samlet VVM-undersøgelse, men der er al god grund til at forvente, at det samlede projekt kommer til at udlede i omegnen af en million tons CO₂.

Og her det værd at huske på, at det SAMLEDE projekt i forbindelse Lynetteholm med byggerier, en mulig flytning af rensningsanlægget Lynetten, etablering af mere metro og Østlig Ringvej (med estimeret 31.000 biler i døgnet) rækker langt ud i fremtiden (se bilag 1). En fremtid hvor der tværtimod vil være behov for drastiske tiltag for at håndtere klimabelastningerne, fremfor at øge dem.

Kilde: <https://kefm.dk/aktuelt/nyheder/2021/apr/foerste-officielle-vurdering-af-danmarks-globale-klimaaftryk>

Kilde: Lynetteholm og en havnetunnel vil undergrave alle lokale og nationale trafik, - miljø og klimamålsætninger

[https://noah.dk/sites/default/files/2021-](https://noah.dk/sites/default/files/2021-01/H%C3%B8ringssvar.%20Lynetteholm%20og%20en%20havnetunnel%20vil%20undergrave%20alle%20lokale%20og%20nationale%20trafik%20-%20milj%C3%B8%20og%20klimam%C3%A5ls%C3%A6tninger_0.pdf)

[01/H%C3%B8ringssvar.%20Lynetteholm%20og%20en%20havnetunnel%20vil%20undergrave%20alle%20lokale%20og%20nationale%20trafik%20-%20milj%C3%B8%20og%20klimam%C3%A5ls%C3%A6tninger_0.pdf](https://noah.dk/sites/default/files/2021-01/H%C3%B8ringssvar.%20Lynetteholm%20og%20en%20havnetunnel%20vil%20undergrave%20alle%20lokale%20og%20nationale%20trafik%20-%20milj%C3%B8%20og%20klimam%C3%A5ls%C3%A6tninger_0.pdf)

Kilde: <https://byrummonitor.dk/Debat/art8114666/Lynetteholm-er-solgt-som-et-klimaprojekt-men-kan-ende-som-klimabelastning>

Anden udgave af ”Konsekvenser såfremt projektet på Lynetteholm skulle blive realiseret.”

Tema 2: Manglende VVM-undersøgelser for hele projektet på Lynetteholm.

Såfremt projektet Lynetteholm realiseres (i sin fulde helhed) så vil det bl.a. indeholde disse delelementer. Kun punkt 1 og 2 er VVM-vurderet:

- I. Diverse landanlæg etableres, og selve anlægget af øens perimeter med spunsvægge påbegyndes
- II. Opfyldning af Kongedybet med delvist forurenede jord
- III. Opgravning af 2,5 millioner m³ giftigt slam, som skal ”klappes” Køge Bugt (se tema 5).
- IV. Opgravning af et tilsvarende antal m³ sand fra Kriegers Falk nord for Køge Bugt (se tema 5)
- V. Havnetunnel og metroforbindelse til Lynetteholm, og forventelig forlængelse af tunnel ned langs Amager Strand til Øresundsmotorvejen (”Østlig Ringvej”)
- VI. Etablering af 35.000 boliger og 35.000 arbejdspladser
- VII. Rensningsanlægget Lynetten forventes flyttet eller overdækket (se tema 6)

Fri proces til Klimabevægelsen

Kilde: <https://www.tv2lorry.dk/koebenhavn/klimabevaegelsen-jubler-faar-fri-proces-til-at-staevne-transportministeriet>

Kilde: <https://politiken.dk/debat/ledere/art8439005/Lykkeligvis-er-fusket-med-Lynetteholm-blevet-opdaget?shareToken=Fdgpc1AAkbng>

Forurenede jord til Kongedybet

At dele af den jord, som skal fyldes i Kongedybet, vil være forurenede er der ikke tvivl om. Men hvilken grad (klasse) af forurening der er tale om, fremgår ikke, men en del af den jord som planlægges at komme i hvert fald blive liggende i deponi på Nordhavn meget længe.

Dele af den forurenede jord er opbevaret på Nordhavn, Der står sådan på KMC Nordhavns’ Hjemmeside: ”KMC modtager kun forurenede jord, hvor jordprøven viser kategori 2 eller derover”.

Kilde: <https://www.kk.dk/kmc>

De forskellige klasser af jord beskrives sådan: ”På baggrund af jordprøver afgøres forureningsgraden, hvor Klasse 1 er ren jord der frit kan anvendes. Klasse 2 – Lettere forurenede jord kan genanvendes indenfor matriklen. Klasse 3 – Forurenede jord til rensning eller deponering omfatter forurenede jord der oftest skal til rensning og/eller deponering. Klasse 4 – Kraftigere forurenede jord til rensning med eventuelt efterfølgende deponering betegner jord der som udgangspunkt vil blive anvist til rensning”.

Kilde: <https://ign.ku.dk/partnerlandskab/god-vaekstjord/jordforurening/>

Kilde: <https://bygtek.dk/artikel/byggeri/lynetteholmen-fyldes-med-forurenede-jord>

Hørings svar og VVM

Kilde: <https://baeredygtigtrafik.dk/undermappe/wp-content/uploads/2021/01/Hoeringssvar-Lynetteholm-RBT-januar-2021.pdf>

Kilde: https://byrummonitor.dk/Nyheder/art7679689/Halv-VVM-for-Lynetteholm-er-imod-reglerne?fbclid=IwAR3VVt4YIlaVofIW1nIBcA9HKpG6m6CkgU8yy_McWthyQe1c3qOv4ZG61Cw

Kilde: <https://byrummonitor.dk/Nyheder/art6758166/Her-er-forg%C3%A6ngerne-som-Lynetteholmen-bygger-p%C3%A5>

Anden udgave af ”Konsekvenser såfremt projektet på Lynetteholm skulle blive realiseret.”

Kritik fra Venstre i Køge Bugt (Stevns kommune). Tilføjelse til anden udgave.

»Man kan stille spørgsmål ved, om man har været nede i detaljerne og om man er klar over, hvad man har sagt ja til. Jeg kan undre mig meget over, at man laver så stort et projekt og så tilsidesætter alt det«, lyder det fra Anette Mortensen, borgmester Stevns (V)

Kilde: <https://politiken.dk/del/ivCkfEAAluXA>

Om fundet af grønbroget tudse. Mere følger i 3. udgave

Uddrag fra nedenstående kilde:

”Den truede og beskyttede padde grønbroget tudse lever og yngler lige i det område, hvor København Kommune og et flertal i Folketinget vil bygge en kunstig halvø med plads til 35.000 indbyggere. Det viser et nyt notat, som konsulentfirmaet Amphi Consult har lavet for Danmarks Naturfredningsforenings afdeling i København. Den grønbrogede tudse er gået meget stærkt tilbage de seneste år, og flere steder er den helt forsvundet. På Fyn og på Sjælland findes den nu kun ganske få steder. Og en af de steder er altså det nordlige Amager. Den nye rapport konklusion er, at den truede padde lever i de områder, som vil blive berørt af byggeriet, og den risikerer derfor at blive påvirket negativt af byggeriet.

Arten er beskyttet af EU-lovgivning og må derfor ikke fanges eller trues, og man må ikke ødelægge dens levesteder. Tudsene er også kategoriseret som "truet" på den danske rødliste”.....

Kilde: <https://www.dn.dk/nyheder/ny-rapport-byggeri-af-lynetteholmen-kan-skade-gronbroget-tudse/>

”Nyt dyr træder ind i kampen mod stort boligprojekt i København”, Politiken, 24. november 2021

Kilde: <https://politiken.dk/indland/kobenhavn/art8489715/Nyt-dyr-tr%C3%A6der-ind-i-kampen-mod-stort-boligprojekt-i-K%C3%B8benhavn?fbclid=IwAR3paNY-0zuZHvgI3noIkOC0gDf7Vt2PevW02l-Iu0Ih7-zX19VS2hCl6BM>

Tema 3: Manglende demokrati og fratagelse af klageretten

Transportministeren skal ikke have tilsynet (jf. §5 i Lov om anlæg af Lynetteholm), så det bliver i praksis By&Havn, som skal føre tilsyn med sig selv. Og den almindelig klageadgang er ophævet for syv love (jf. §6 i samme lov). Begge dele følger af de to bekendtgørelser som Transportministeren den 12. oktober 2021.

byggeloven,

- lov om naturbeskyttelse,
- lov om vandforsyning m.v.,
- lov om miljøbeskyttelse,
- lov om beskyttelse af havmiljøet,
- lov om råstoffer,
- lov om forurenede jord og
- lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer.

Kilde: <https://www.retsinformation.dk/api/pdf/225472> (om afskaffelsen af klageadgangen)

Kilde: <https://amagerliv.dk/artikel/slut-med-at-klage-over-lynetteholm-det-er-en-demokratisk-skandale>

I forbindelse med projektet på Lynetteholm har en gruppe borgere fra Københavns, Frederiksbergs og Ishøj kommuner udarbejdet et **borgerforslag**. I borgerforslagets begrundelse er der et kort overblik over nogle af projektets miljømæssige konsekvenser, som også er at finde her.

Vi vil opfordre til, at du støtter på [Borgerforslag.dk](https://www.borgerforslag.dk) (forslaget er fra 27. september 2021), og at du også deler det <https://www.borgerforslag.dk/se-og-stoet-forslag/?Id=FT-08949>

Der har været en skarp kritik af den manglende adgang til at klage fra flere sider. KKR Sjælland (borgmestrene og nogle af kommunalbestyrelsesmedlemmerne i de 17 kommuner i Region Sjælland) har udtalt sig særdeles kritisk overfor det manglende ministertilsyn og den manglende klageadgang i forbindelse med høringerne til de to bekendtgørelser. Da deres svar er væsentligt i denne sammenhæng, så er det vedlagt i sin helhed i bilag 2.

Kilde: <https://www.kl.dk/media/28926/bilag-til-kkr-sjaelland-den-13-oktober-2021.pdf>, side 93

Af dette link ses **alle de høringssvar** som indkom i forbindelse med de to bekendtgørelser. Svaret fra eksempelvis Gentofte Kommune er helt i tråd med svaret for KKR.

Kilde: <https://prodstoragehoeringspo.blob.core.windows.net/508273f7-764e-49c0-9950-c546de6482a9/H%C3%B8ringssvar.pdf>

Kilde: <https://byrummonitor.dk/Nyheder/art8424502/Regeringen-har-sl%C3%B8jfet-Lynetteholms-klageadgange>

Anden udgave af ”Konsekvenser såfremt projektet på Lynetteholm skulle blive realiseret.”

Tema 4: Påvirkningen af livet i Øresund (se også tema 5 og 10).

Fakta om ålegræs

Ålegræs har den samme betydning for CO₂-optagelsen som træer, så vi mister en vigtig allieret i klimakampen, ligesom det er afgørende opvækstområde for fiskeyngel.

Kilde: <https://avisend danmark.dk/artikel/debat-%C3%A5legr%C3%A6s-er-havets-gave-til-klimaet>

Fakta om saltbalancen i Øresund:

Desuden vil en opfyldning af Kongedybet – som er et af de to dybeste steder i Øresund - rykke ved saltbalancen i Øresund og derved Østersøen. Øresund er mindst lige så vigtig for salttilførslen, som Store Bælt og Lille Bælt tilsammen

Kilde: ”The importance of the Drogden Sill in the Sound for major Baltic inflows”

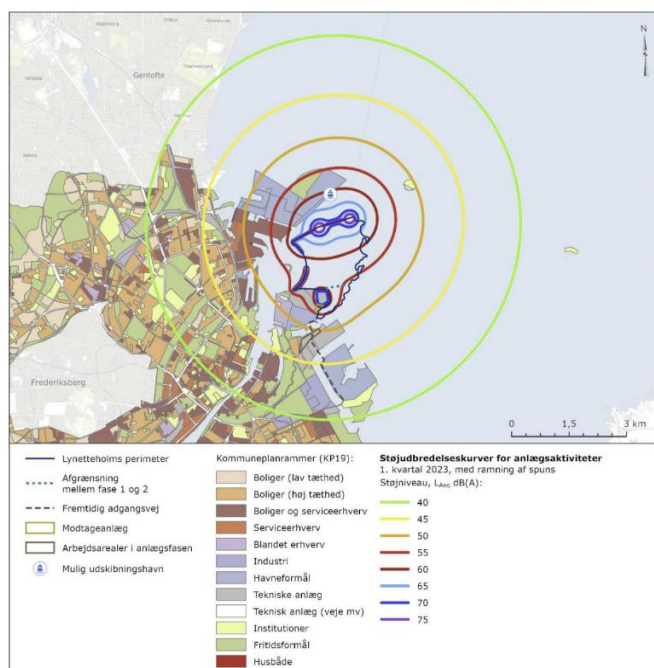
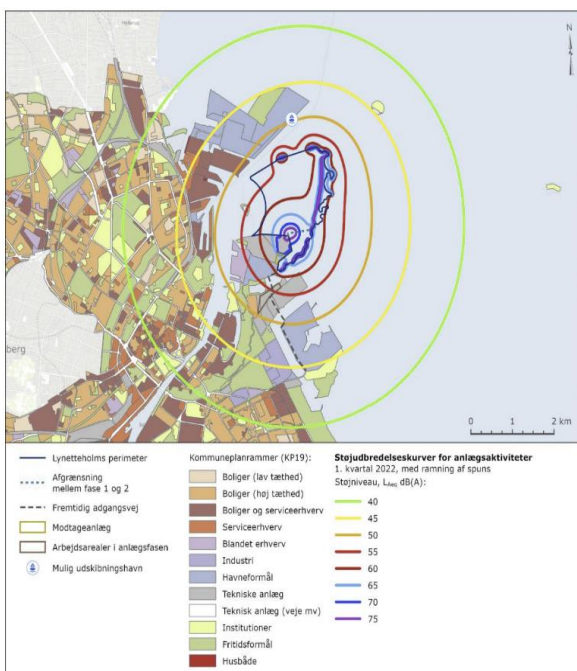
Hartmut Fischer, Wolfgang Matthäus.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0924796396000462>

Kilde. <https://tbst.dk/da/-/media/TBST-DA/Miljoevurdering/Lister/VVM-dokumenter/Lynetteholm/1182352309LynetteholmHydraulikmaster02112020-10.pdf>

Fakta om støj

Når selve halvøen Lynetteholmen skal bygges, så skal der laves en ”skal” af jern (en spuns), som bliver slået ned i havbunden. På land flytter lyd sig med en hastighed med 343 m/s. I vand derimod flytter lyden sig med en hastighed på 1483 m/s, og decibelen er helt oppe i den høje skala med høje, pludselige lyde som skud med et jagtgevær (omkring 165 decibel). Dette vil formentlig jage alle fisk og havpattedyr væk i et meget stort område.



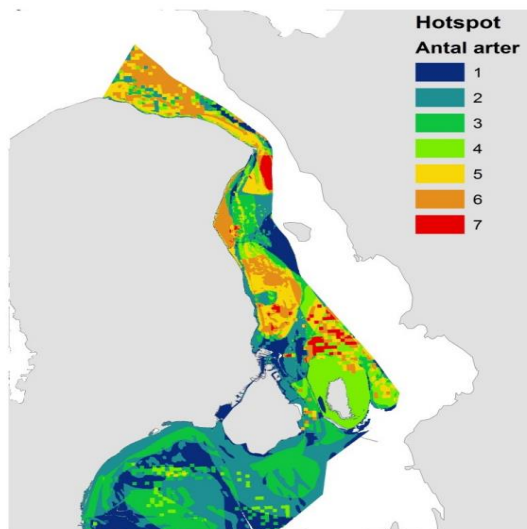
Kilde til kortet: www.tbst.dk, Baggrundsrapport til miljøkonsekvensrapport, november 2020
LYNETTEHOLM STØJ OG VIBRATIONER, FIGUR 3.3 side 17 OG FIGUR 3.9 side 27

Anden udgave af ”Konsekvenser såfremt projektet på Lynetteholm skulle blive realiseret.”

Fakta om fiskebestanden og havpattedyr

Kilde: https://aktiv.dn.dk/media/4294/pattedyr_havet.pdf

Som det ses på dette kort, er der en meget stor artsrigdom i området ud for Nordhavn. Denne er der stor risiko for at blive mindre, når strøm og havdybder ændres.



KORTLÆGNING AF FISKENES LEVESTEDER I DEN DANSKE DEL AF ØRESUND

Kilde: <https://www.fiskepleje.dk/nyheder/Nyhed?id=%7BACF8F59A-9AFE-4DC6-82D5-8287405C6238%7D>

Fakta om torsk

Flere af vores spise fisk - og grundlaget for et i forvejen udsat erhverv - er truet i Østersøen på grund af tilbagegangen for bl.a. sild og torsk. I forhold til den aktuelle diskussion af bestanden af torsk i Østersøen og Øresund vil byggeriet af Lynetteholm med støj og opfyldning af Kongedybet være meget problematisk.

Kilde: <https://www.dn.dk/nyheder/eksperter-raber-vagt-i-gevaer-torsk-og-sild-i-ostersoer-i-markant-nedgang/>

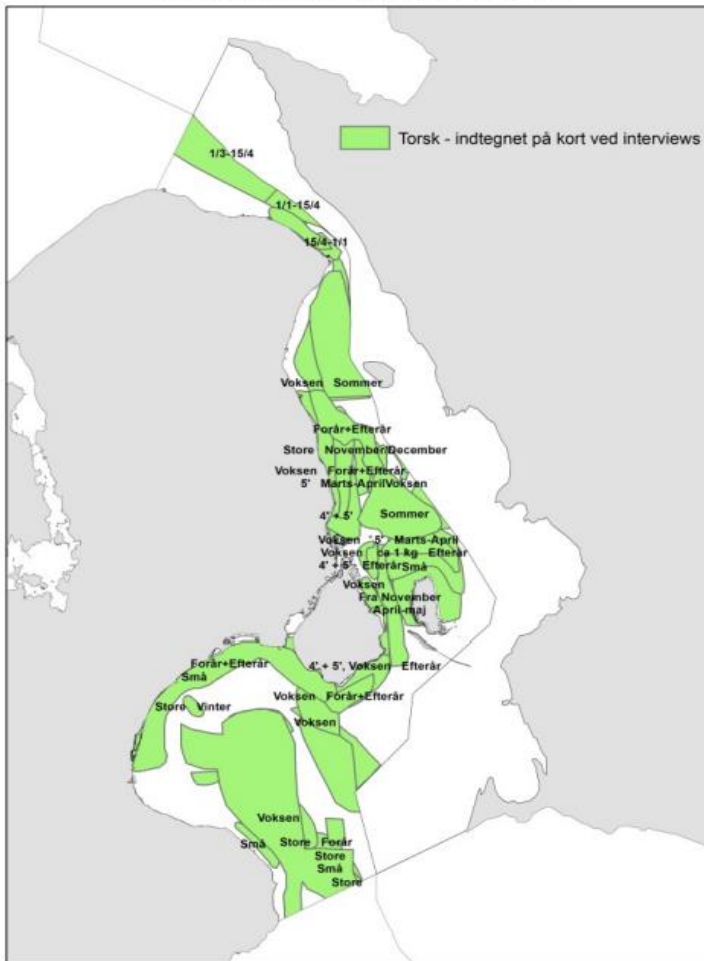
Kilde: <https://www.tv2bornholm.dk/artikel/wermelin-en-meget-ulykkelig-situation>

Kilde: <https://www.aqua.dtu.dk/nyheder/2019/10/det-ser-dystert-ud-for-torsken-i-den-oestlige-oestersoe?id=2f3ac45c-00d0-4c9d-a88a-421bc51af8f4>

Og da de unge torsk bl.a. holder til i Kongedybet, som skal fyldes op med delvist giftig jord (jf. nedenstående kort), så er der god grund til at tro, at etableringen af Lynetteholm vil medføre en yderligere tilbagegang for torsken i Øresund og Østersøen.

Anden udgave af ”Konsekvenser såfremt projektet på Lynetteholm skulle blive realiseret.”

Oplysninger om torsk fra fiskerinterviews



Udsnit af side 22 i rapporten fra Naturstyrelsen fra 2016

Kilde: <https://naturstyrelsen.dk/media/179105/fiskehabitater-oeresund-dtu-aqua-opdateret-2016.pdf>

Anden udgave af ”Konsekvenser såfremt projektet på Lynetteholm skulle blive realiseret.”

Tema 5: Forurenede slam til Køge Bugt?

I forbindelse med anlæg af halvøen Lynetteholm skal der graves forurenede bundslam op fra Københavns Nordhavn, der hvor omkredsen af halvøen Lynetteholm, skal være. Det slam som er mest forurenede med bl.a. kviksølv skal blive på Lynetteholm, men 2,5 millioner m³ af dette slam (det svarer til 70.000 fyldte containere), hvoraf de 200.000 m³ er angivet som *lettere forurenede* skal placeres i Køge Bugt (kaldet at "klappe"). Se kortet nedenfor.

De 200.000 m³ slam i kategorien lettere forurenede indeholder ”særligt forhøjede” værdier af tungmetaller end det der tidligere har været deponeret på Refshaleøen. Op til 55% af det klappede materiale antages - afhængig af vind og strømforhold – at kunne blive ført væk fra området under dumpning området i ikke-kontrollerbart omfang. Så det er altså kun 45%, som antages at blive liggende, hvor det ”klappes”. Det er sandsynligt at der vil være samme problematik med udsivning ved opgravning og pålæsning på pram tæt ved Københavns Havn. I VVM-rapporten skriver Rambøll at det ikke gør noget for udsivningen sker alligevel over så mange år. Men over tid bevæger tungmetaller som kviksølv bevæger sig opad i fødekæderne og på den måde kommer til at indgå i det samlede økosystem over tid.

Havbiologer regner med, at store dele af materialet vil ende på badestrandene i Bugten som sort, snasket ”bløver”, og at det forurenede materiale og næringsstofferne vil ødelægge fiskeriet.

Kilde: Implementeringsredegørelsen for anlæg af Lynetteholm, side 26.

<https://www.ft.dk/samling/20201/lovforslag/L220/bilag/32/2404009/index.htm>

Når det forurenede bundslam er gravet væk i Københavns Havn og ”klappet” i Køge Bugt, så skal der i stedet placeres store mængder sand for at lave et fundament til Lynetteholm. Det vil kræve 4,5 mio kubikmeter sand at lave omkredsen af Lynetteholm. De store mængder sand skal suges op fra havbunden på Kriegers Flak nord for Køge Bugt. Så på den måde bliver Køge Bugt dobbelt ramt. Dertil kommer forureningen af kyststrækning af slam.

Det siger sig selv, at svenskerne heller ikke er begejstrede for udsigten til forurenede slam midt i Øresund, da strømmen kan føre slammet mod øst til et Natura 2000 område ved Sveriges sydkyst.

De områder de mener indeholder det giftigste slam, det vil blive deponere i Lynetteholm. Men det bliver ikke sikret mod udsivning til Øresund. Samme problematik i Nordhavn. Det er en tikkende miljøbombe.

Kilde: <https://www.facebook.com/groups/235620145121860/permalink/236857264998148/>
(svenskernes høringsvar)

Kilde: <https://www.tv2east.dk/stevns/koebenhavn-skal-have-en-ny-oe-nu-smides-200000-kubikmeter-forurenede-slam-i-koege-bugt>

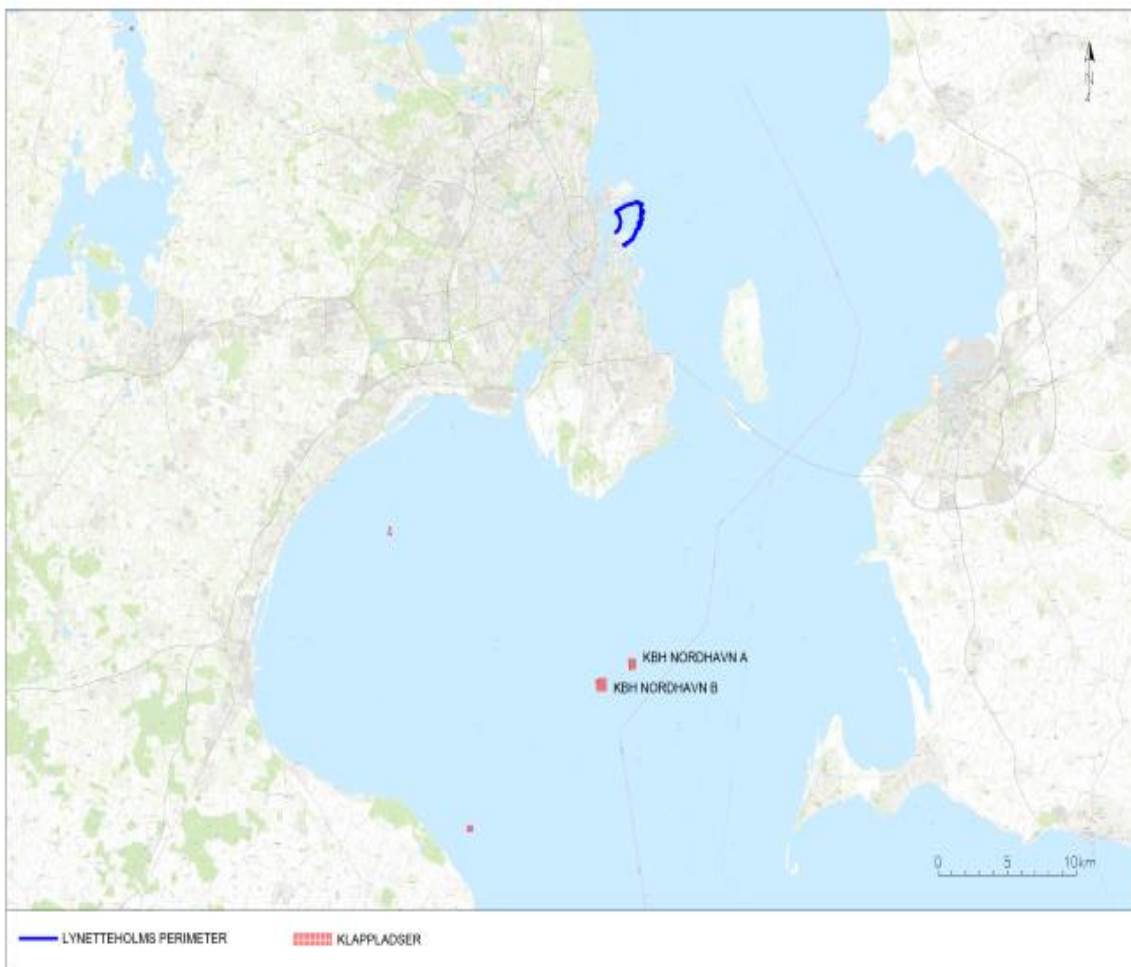
<https://www.sn.dk/stevns-kommune/minister-kan-ikke-se-alternativer-til-at-dumpe-slam-i-koege-bugt/>

Kilde: <https://www.facebook.com/groups/235620145121860/permalink/235643461786195/> (pjecen om slam)

Kilde: <https://www.lemgaarden.dk/nej-til-slam-i-koege-bugt/>

Anden udgave af ”Konsekvenser såfremt projektet på Lynetteholm skulle blive realiseret.”

På dette kort kan du se, hvor slammet skal ”klappes” i Køge Bugt/Øresund (de røde pletter på kortet).



Kilde: Forslag til anlæg af Lynetteholm, bilag 3
<https://www.retsinformation.dk/eli/ft/202012L00220>

Mere om den forurenede slam i Københavns Havn. Mere følger i 3. udgave

Kilde: <https://www.berlingske.dk/samfund/koebenhavns-havn-skal-renses-for-gift?fbclid=IwAR2GasYV7TzV2JHZ0iCIbiZf4egws8N6l1tVXkyCAIVDGFBAhg-xaasj-dE>
(dette link er også med under tema 2)

Anden udgave af ”Konsekvenser såfremt projektet på Lynetteholm skulle blive realiseret.”

Tema 6: Eventuel flytning af rensningsanlægget Lynetten

Ifølge Miljøstyrelsens vejledning må der højst være 10 lugtenheder i boligområder. Derfor skal rensningsanlægget Lynetten flyttes, hvis der skal bygges boliger på Refshaleøen og den nye halvø Lynetteholmen. Rensningsanlægget ejes af Biofos dvs. af 15 af kommunerne i Hovedstadsområdet, og det er disse politikere, som sidder i Biofos’ bestyrelse, indtil konstitueringen efter kommunalvalget 2021

Kilde: <https://biofos.dk/om-os/bestyrelse>

I forbindelse med lanceringen af projektet på Lynetteholm blev det sagt, at rensningsanlægget var forældet. Biofos har dog lige investeret 1,3 milliarder i udbygningen af anlægget, så det kan opfylde renskravene frem til 2045, så dette var de ikke enige i (jf. deres høringssvar i forbindelse med VVM-undersøgelsen).

Kilde: <https://biofos.dk/media/kxpbe0gb/hoeringssvar-miljoevurdering-lynetteholm.pdf>

By&Havn vil gerne have anlægget fjernet inden år 2035. Men nogle undersøgelser lavet for Biofos peger på, at det tidligst bør ske efter år 2044. Og yderligere undersøgelser kan måske vise, at det vil være bedst for miljø, klima og økonomi at modernisere anlægget på Refshaleøen stedet for at flytte anlægget.

Men det er stadig ikke afklaret, som rensningsanlægget (Lynetten) flyttes væk fra Refshaleøen (da det vil betyde spildte investeringer for 1,3 milliarder og en flytning vil koste omkr. 12 milliarder, se nedenfor). Dertil kan komme udgifter til at flytte hovedkloakken. Og i sidste ende skal alle omkostninger til nye anlæg og ledninger betales via taksterne (ikke skattefinansieret) på brugernes forbrug af vand.

Såfremt rensningsanlægget skal flyttes til holmene ved Avedøre, så er det ejerne, som skal betale for dette, ligesom alle andre ledningsejere skal betale for flytning af deres ledninger (ledninger er også fjernvarme m.v.) jf. §11 i Lov om anlæg af Lynetteholm.

Kilde: Lov om anlæg af Lynetteholm <https://www.retsinformation.dk/eli/ft/202013L00220>

Ejerne (alle 15 kommuner i hovedstadsområdet = det gamle Københavns Amt) er indtil videre ikke interesseret i dette, og det er dem, der bestemmer. Alle 15 hovedstadskommuner har hver for sig vetoret i fht. dette spørgsmål, og i fht. hvornår dette givet fald skal ske.

Kilde: <https://pro.ing.dk/watertech/artikel/rensningsanlaeg-vil-ikke-flytte-lynetteholmen-5252>

For sammenligningens skyld er det i bilag 3 vist, hvad de 15 kommuner, som ejer Biofos bruger på hele **skoleområdet og på hele kulturområdet** i 2021. Kun fire af kommunerne (København, Gentofte, Gladsaxe og Lyngby-Taarbæk) bruger mere end en milliard kroner på de områder.

”Flytningen af Lynetten til Holmene ved Avedøre og spildte investeringer i det eksisterende anlæg på Lynetteholmen kan samlet set ende med at koste omkring 12 milliarder kroner. Selve anlæggelsen af øerne (ved Avedøre, vores tilføjelse) er kun vurderet til at koste 3,2 milliarder alt inklusive, men under præsentationen af visionen kom det også frem, at Hvidovre og Københavns Kommune gerne vil flytte hele hovedstadens rensningsanlæg, Lynetten, til de nye øer”.

Kilde: <https://ing.dk/artikel/tre-gange-saa-dyrt-flytning-lynette-koster-mere-end-oerne-skal-flyttes-223309>

Anden udgave af ”Konsekvenser såfremt projektet på Lynetteholm skulle blive realiseret.”

Tema 7: Lastbiltrafik gennem forstadskommunerne (se også tema 9)

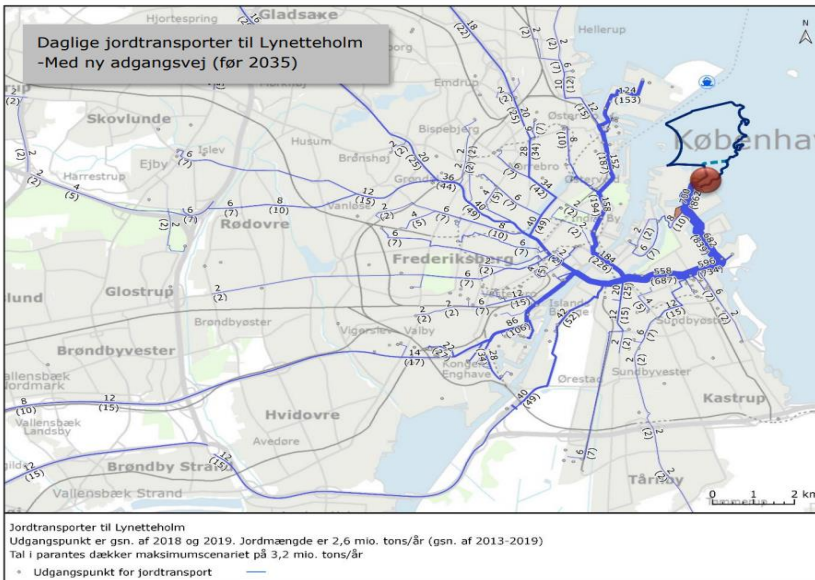
Opfyldningen af halvøen Lynetteholm vil kræve, at der hældes 2,6 millioner tons jord i Øresund årligt i de kommende år, det kræver i alt 360 lastvognstog om dagen (og det dobbelt antal kørsler tur/retur). Det er estimeret, at 30 % af jorden skal hentes udenfor Københavns og Frederiksberg Kommuner.

Og da der næppe er jord nok til Lynetteholm og til holmene ved Avedøre betyder, at der kan blive tale om betydeligt flere jordkørsler gennem forstadskommunerne end de 30 %, som er forudsat i beregningerne.

Samlet set bliver der tale om endnu mere tung trafik gennem forstæderne. Udover støjen slid på vejene, så vil den tunge trafik naturligvis også forurene.

Kilde: <https://ing.dk/artikel/tung-trafik-stoej-giftige-sedimenter-saadan-vil-lynetteholmen-paavirke-omgivelserne-241216>

Kort over daglig jordtransport i Københavns omegn (og i København og Frederiksberg) frem til 2035 før en evt. ny adgangsvej etableres.



Figur 4-3. Beregning af antal daglige jordtransporter til/fra Lynetteholm. Scenariet med ny adgangsvej før 2035. 75 % af hidtidig kartering i Nordhavn og på Selinevej er flyttet til lokalitet nær Lynetteholm.

Kilde: Rambøll: Baggrundsrapport til miljøkonsekvensrapport, november, 2020 LYNETTEHOLM TRAFIKALE FORHOLD, side 22.

Kilde: <https://ing.dk/artikel/kronik-lynetteholm-holmene-skal-konkurrere-knap-overskudsjord-250518>

Anden udgave af ”Konsekvenser såfremt projektet på Lynetteholm skulle blive realiseret.”

Tema 8: Prioritering af København i fht. stormflodssikring (se også tema 12).

”Højvandsstande vil frem imod år 2100 kunne nå op på fem meter, hvilket vil oversvømme det meste af Amager samt store dele af Hvidovre og København. Hvis det skulle ske, er de løsninger, som hidtil har været planlagt med sikring syd for Kalveboderne, ikke tilstrækkelige, ligesom de eksisterende diger heller ikke vil give den nødvendige beskyttelse” (Kilde: Rambøll, 11. november 2020, se linket på kortet på næste side)

På dette kort ses de områder, som vil blive påvirket af en vandstigning på op til 5 meter frem imod år 2100, hvis der ikke laves en tilstrækkelig sikring i løbet af de næste årtier. Dette kræver at der bl.a. er jord nok til at sikre kystlinjen med diger. Og hvad er mere nærliggende end at bruge overskudsjorden på at bygge diger, frem for at bygge Lynetteholm med massive og afledte miljømæssige konsekvenser. Det vil både være billigere og sikre meget mere land.



Kilde: <https://dk.ramboll.com/medier/rdk/stormflod-i-koebenhavn-fra-syd-kan-koste-samfundet-28-mia-kroner>

Det skal understreges, at Lynetteholmen, som det aktuelle projekt ser ud, slet ikke giver en tilstrækkelig stormflodssikring af København (se tema 12), selvom Lynetteholmen står til at skulle have næsten alt overskudsjord den næste 30 år. Og hvis det viser sig, at der ikke er jord nok, vil stormflodssikringen via Lynetteholm trække yderligere ud alene af den grund.

Anden udgave af ”Konsekvenser såfremt projektet på Lynetteholm skulle blive realiseret.”

Tema 9: Jordtransport gennem København (se også tema 7)

Der skal køres 2,6 millioner tons jord til anlægsområdet til den kunstige halvø om året, hvilket kræver, at 360 lastvognstog kører frem og tilbage derfra gennemsnitligt i døgnet (altså totalt 720 tur/retur). Inde i selve København vil dette særligt ramme vejene i Indre By, på Christianshavn og på Amager. Fra 2023 vil der komme 314 lastvognstog over Langebro og 184 over Knippelsbro i forventeligt 31 år.

Kilde: [Jordtransporter til Lynetteholm: Langebro skal aflaste Knippelsbro | kobenhavn.dk](https://kbenhavn.dk/jordtransporter-til-lynetteholm-langebro-skal-aflaste-knippelsbro)

Ved det nuværende jorddepot i Nordhavn hvor der i alt blev anvendt 20 millioner tons jord, blev 75 % af denne transport IKKE ført ind over broerne Langebro og Knippelsbro. I modsætning til dette SKAL 75 % af den kommende opfyldning af Lynetteholmen med i alt 81 millioner tons jord transporteres gennem ind byen og over Langebro og Knippelsbro, over Christianshavn og det nordøstlige Amager, når modtagelsen af jord til Nordhavnen lukkes. Transporten skal endog stå på over en fire gange så lang periode, altså ikke over otte år, men over 31 år.

Kilde: <https://ejendomswatch.dk/Ejendomsnyt/Projektudvikling/article12595565.ece>

Kilde: <https://ing.dk/artikel/tung-trafik-stoej-giftige-sedimenter-saadan-vil-lynetteholmen-paavirke-omgivelserne-241216>

Kilde: Rambøll: Baggrundsrapport til miljøkonsekvensrapport, november 2020 LYNETTEHOLM TRAFIKALE FORHOLD, side 35



Figur 4-15 Antal tunge køretøjer med jordtransporter (ny trafik) hen over Christiania Møllers Plads pr. hverdagsdgn. Angivet for scenarierne ny adgangsvej/ny adgangsvej+ KMC/ny adgangsvej efter 2035/Østlig Ringvej.

Tilføjelse om slid på vejene ved øget lastbilkørsel (mere følger i tredje udgave):

Gregers Hildebrand, afdelingsleder i Laboratorium og Elektronik på Vejteknisk Institut i Vejdirektoratet siger: "En særdeles let huskeregel siger, at sliddet på en vej fra en lastbil svarer til sliddet fra 10.000 personbiler". Det fremgår ikke af dette citat om der er tale om lastbiler med en anhænger på eller ej. Og da der skal køre mindst 350 lastbiler dagligt i rundtur ud til den kunstige ø Lynetteholm svarer dette slid på vejene til at biltrafikken ville være steget med mindst 3.500.000 personbiler – dagligt – på de berørte veje. Og for de berørte beboere

Kilde: <https://ing.dk/artikel/hvordan-beregner-man-lastbilers-vejslid-92104>, 2008

Tilføjelse om sygdom og overdødelighed pga. lastbilkørsler (mere følger i tredje udgave):

Kilde: <https://dce.au.dk/aktuelt/nyheder/nyhed/artikel/helbredseffekter-af-black-carbon-i-koebenhavn>

Kilde: <https://videnskab.dk/krop-sundhed/100000-doer-aarligt-dieselbilers-udstoedning-draeber-langt-flere-end-troet>

Kilde: <https://www.dr.dk/nyheder/viden/klima/danske-lastbiler-udleder-millioner-af-ton-co2-i-sverige-skal-elektriske-veje>

Anden udgave af ”Konsekvenser såfremt projektet på Lynetteholm skulle blive realiseret.”

Tema 10: Støj fra etablering af halvøen og byggeriet på Lynetteholm (se også tema 4).

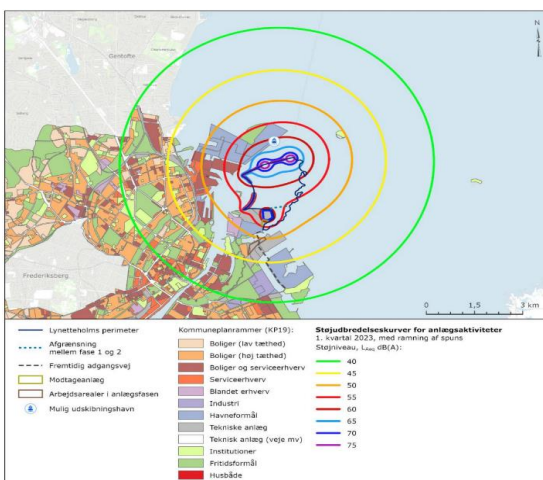
Som det fremgår af kortet nedenfor, så vil der være en del støj fra anlæggelsen af selve Lynetteholm. Det skal understreges, at de angivne værdier på kortet er gennemsnitstal for et døgn, så der kan være meget mere støj i det øjeblik, der spundes (rammes jern) ned i bunden af Øresund i Kongedybet, hvor der er op til 15 meter dybt. Det er vigtigt at **understrege**, at der kun er lavet VVM-undersøgelser for den allerførste del af projektet, dvs. etableringen af halvøen, så derfor kan vi ikke dokumentere de dB, som senere vil komme (men vi har ”lydprøver” på støj fra spunsning på land).

Her er er to lydclip fra en spunsning på land fra Facebook (fra Facebookgruppen ”STOP Lynetteholm”). **Du skal ikke afspille de lydclip der er i tråden med dyr, sovende børn/voksne m.v. i nærheden.**

https://www.facebook.com/groups/stoplynetteholm/posts/3058645927736701/?comment_id=3058662791068348&reply_comment_id=3058670807734213¬if_id=1635702920690131&ref=notif¬if_t=group_comment_mention

Man kan ikke lægge tal fra dB sammen, men ”En lille stigning i støjniveauet, fx på tre decibel, kan være svær at bemærke. Der skal op til ti decibel til, før du virkelig oplever en forskel. Men tre decibel er alligevel nok til, at lydstyrken fordobles”.

Kilde: <https://hoeforeningen.dk/viden-om/stoej/lydniveauer/>



Figur 0-9. Støj fra anlægsaktiviteter med ramning i 1. kvartal 2023 (3. delperiode). Boliger inden for grøn, gul, orange, rød mv. kan blive udsat for støj over henholdsvis 40, 45, 50 og 55 dB(A).

Kilde: Rambøll, Baggrundsrapport til miljøkonsekvensrapport for LYNETTEHOLM STØJ OG VIBRATIONER, november 2020, side 58

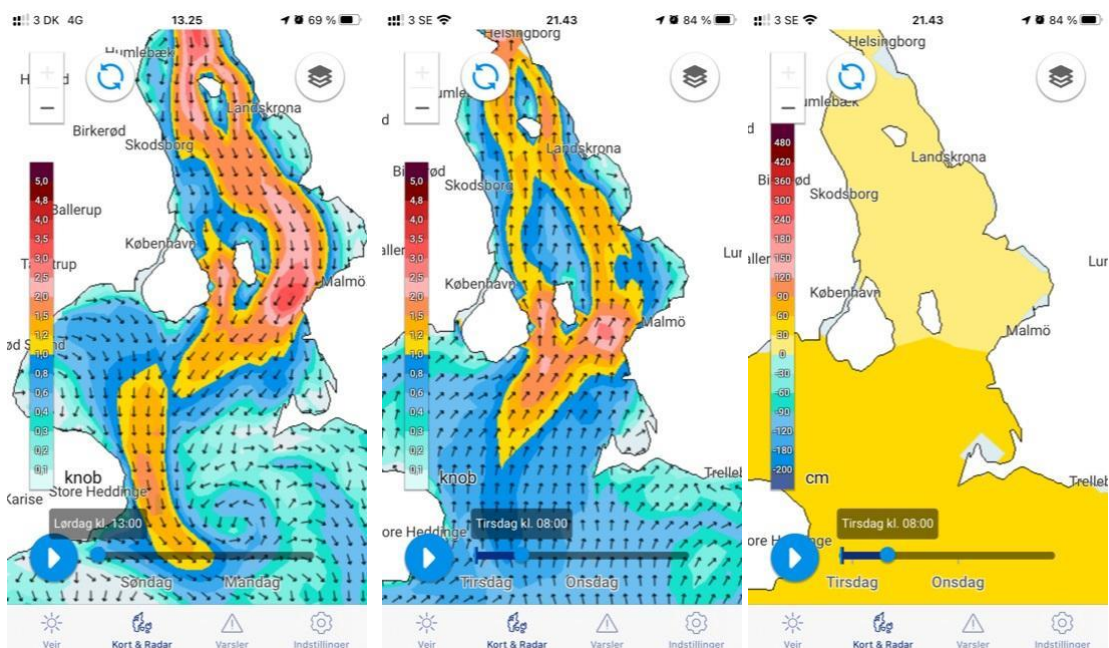
Anden udgave af ”Konsekvenser såfremt projektet på Lynetteholm skulle blive realiseret.”

Tema 10A: Besejlingsforholdene i Kronløbet

Anlæggelsen af Lynetteholm vil resultere i markante ændringer af besejlingsforholdene.

Lynetteløbet lukkes og al sejlads – både erhvervs- fritidssejlads - skal foregå gennem Kronløbet og en tragtformet indsejling mellem Lynetteholm og Oceankajen. Enhver, som har set vand løbe ud af en vandkande eller strømfyldt og stenet å/flod/elv ved, at vandet løber hurtigst ved det smalleste sted. Ved sydgående strøm vil strømhastigheden tiltage jo nærmere, man kommer det smalleste sted i indsejlingen. Sejlere advarer om, at det er ved sådanne forhold, at der kan opstå farlige situationer, da manøvreevnen forringes. Tilsvarende kan der ved østlige – og især kraftige vinde – opstå situationer med kraftig, uregelmæssig og stejl sø. I begge scenarier øges risikoen for havari og personskade. På denne baggrund kan påtænkt lysregulering med tilhørende ventebrygger ikke anbefales. Se endvidere høringssvaret fra Dansk Sejlunion og TV2/Lorry indslag nedenfor.

Strømforholdene ved givne vindforhold ses på grafikken nedenfor. Figuren med vandstanden og figuren med nordgående strøm er på samme tidspunkt og dag. Det ses i øvrigt, at vandstanden er højere syd for København (ved Drogden) med først hård vind fra V/NV og senere fra Ø/SØ.



Sydgående strøm

Nordgående strøm

Vandstand ved vind fra Ø/SØ

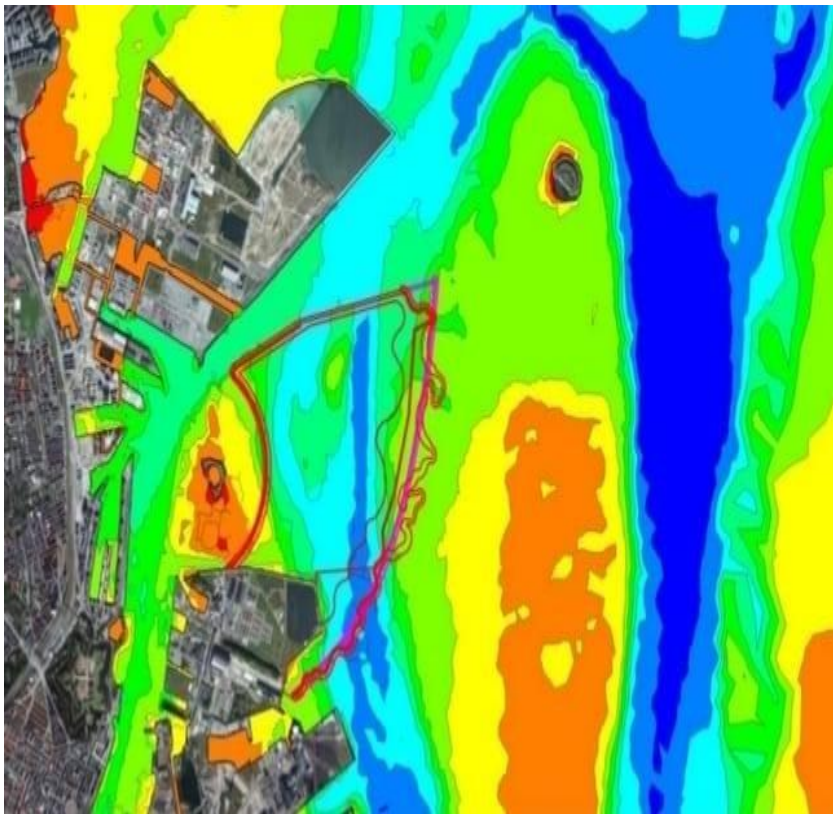
ved hård vind fra V/NV.

ved moderat vind fra Ø/SØ.

efter dage med vind fra V/NV.

Som det ses på grafikken over vanddybden i Sundet, vil Lynetteholm lukke af for Kongedybet (mørkeblåt) med sine indtil 15 meters dybde og betragtelige vandføring ift. tilførslen af iltrigt saltvand. Samtidig vil strømforholdene ændres i en sådan grad, at mange sejlbåde, kajaker, joller og andre både med begrænsede fremdrivningsmuligheder ofte vil få endog meget svært ved at passere øst om Lynetteholm. Enhver sejler ved, at risikoen for grundstødning og evt. efterfølgende havari vil forøges, når strømmen er meget stærk, idet sikkerhedsafstanden fra Lynetteholm til lossepladsen på Middelgrunden (gult og orange) forringes betragteligt.

Anden udgave af ”Konsekvenser såfremt projektet på Lynetteholm skulle blive realiseret.”



Kilder til dette afsnit

Kilde:<https://www.tv2lorry.dk/koebenhavn/lystsejlere-frygter-lynetteholm-stor-risiko-for-fatale-ulykker>

Kilde:<https://byrummonitor.dk/Nyheder/art8118358/Lynetteholm-g%C3%B8r-sejlads-i-K%C3%B8benhavns-Havn-farlig>

Kilde:<https://dansksejlunion.dk/nyheder/2021/dansk-sejlunion-fremlaegger-bekymringer-om-lynetteholm-paa-christiansborg>

Kilde:<https://dansksejlunion.dk/media/8d8c1511a7ac91a/lynetteholm-vvm-svar-ds-jan-2021-enderlig.pdf>

Dette er By&Havns redegørelse for sejladsforhold. Den er desværre ikke fyldestgørende.

Kilde: https://byoghavn.dk/wp-content/uploads/2019/04/Faktaark-Lynetteholm-Sejladsforhold_v13.pdf

Anden udgave af ”Konsekvenser såfremt projektet på Lynetteholm skulle blive realiseret.”

Tema 11: Trafikken i København efter en evt. etablering af Lynetteholm.

Fem af de ti gader og veje i Danmark, hvor trafikken er langsomst i myldretiden, befinder sig i København. Og det vil ikke blive bedre, når Østlig Ringvej – som er tænkt som en aflastning af det eksisterende vejnet -fremgår af dette citat.

”Alt tyder da også på, at Lynetteholm og Østlig Ringvej bliver en forudsigelig trafikale katastrofe. Det står klart i forundersøgelsen af ringvejen, suppleret med nyligt opnået aktindsigt hos Vejdirektoratet i trafikberegningerne og forudsætningerne herfor. Selv under forundersøgelsens antagelse af en beskedent bebyggelse af Lynetteholm, sander forbindelsen Lyngbyvej – Nordhavnsvej – Østlig Ringvej til allerede i 2050 med lange bilkøer til følge. Det bliver kun værre herefter, når Lynetteholm er fuldt udbygget”.

Kilde: Ingeniøren (linket er nedenfor)

Og tilsvarende fra NOAH

”Det fremføres, at en havnetunnel og Lynetteholm vil reducere biltrafikken i det meste af Kbh. Det er desværre ikke rigtigt. Man sammenligner med en lineær fremskrivning af biltrafikkens omfang med ca. 30 %. Derved er det en misvisende sammenligning. Man skal sammenligne med trafikken nu, sådan at folk kan vurdere om de ønsker projektet gennemført eller ej. Der sker ingen trafikdæmpning og trængselsreduktion. Der sker tværtimod en kraftig trafikstigning de fleste steder... Hvis planerne om etablering af Lynetteholm, bebyggelse på denne samt på Østamager samt bygning af en havnetunnel fra Nordhavn til Øresundsbroen realiseres, viser trafikberegninger, at der vil komme mere trafik på næsten alle veje i forhold til nu. På Lyngbyvejen viser beregninger, at der vil være en samlet trafikvækst på ca. 91 %.” Kilde: NOAH (linket er nedenfor).

Kilde: <https://www.dr.dk/ligetil/se-listen-her-er-trafikken-langsomst-i-myldretiden>

Kilde: <https://noah.dk/nyheder/lynetteholm-og-en-havnetunnel-vil-undergrave-alle-lokale-og-nationale-trafik-miljoe-og>

Kilde: <https://www.facebook.com/groups/stoplynetteholm/permalink/3045331235734837> (PDF med artikel fra Ingeniøren om havnetunnel)

Kilde: <https://ing.dk/artikel/kronik-lynetteholm-oestlig-ringvej-bliver-trafikale-katastrofe-250887>

Anden udgave af ”Konsekvenser såfremt projektet på Lynetteholm skulle blive realiseret.”

Tema 12: Den mangelfulde stormflodssikring af København efter en evt etablering af Lynetteholm (se også tema 8).

Af Københavns Kommunes stormflodsplan fra 2017, side 30 (gældende) fremgår det, at ”København kan sikres til en 1000 års stormflodshændelse ved en investering på ca. 3,5 mia. kr. Det er ovenfor beskrevet, at der kan være strækninger, hvor det kan give mening at sikre til et højere niveau end 1000 års stormflod, fx ved Kalveboderne /Vestamagerdiget. Ved en investering på yderligere ca. 0,1 mia. kr. kan København sikres til en 2000 års stormflod.”

Kilde: https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1656, Side 30

Et af argumenterne for at anlægge Lynetteholm er, at den kunstige halvø skal klimasikre København, så byen ikke bliver oversvømmet af en stormflod. Men Lynetteholm vil i sig selv ikke sikre København. Dels fordi halvøen formentligt ikke bliver høj nok, dels fordi en stormflodssikring vil kræve en yderligere tilbygning i form af enten en sluse eller en dokport på tværs af den nordlige indsejling til Københavns Havn. Den port vil givetvis koste omkring en milliard kroner, og indtil videre indgår den slet ikke i beregningerne. Og dertil kommer, at projektet på Lynetteholm ikke vil yde den tilstrækkelige klimasikring sydfra (se nedenfor).

Kilde: <https://www.tv2lorry.dk/koebenhavn/ekspert-lynetteholm-stormflodssikrer-ikke-koebenhavn>

Kilde: <https://ing.dk/artikel/kronik-lynetteholm-oekonomisk-hoejrisikoprojekt-246901>

Af Københavns Kommunes stormflodsplan ses det (på side 8), at det mest sandsynlige scenarie for en kæmpe stormflod i København vil opstå, når vandet trækker sig tilbage fra Østersøen og den Botniske Bugt.

Et helt centralt tema i denne sammenhæng er, at en stormflod fra syd vil have de største konsekvenser for København, hvor Rambøll vurderer, at en sådan stormflod vil koste 28 milliarder, fordi dele af Københavns centrum, herunder Metroen, Christiansborg og Kastrup Lufthavn risikerer at blive ramt, hvis der kommer en kraftig stormflod, inden den nødvendige sikring er sket.

Kilde: <https://dk.ramboll.com/medier/rdk/stormflod-i-koebenhavn-fra-syd-kan-koste-samfundet-28-mia-kroner>

Kilde: <https://www.bt.dk/samfund/ny-skarp-kritik-af-minister-gigantisk-byggeri-oeger-risikoen-for-stormflod?fbclid=IwAR3tsU3VMOwgYznWPgqHA2LSG8uSm18LTwTqQQAsdjsuUiNnRQX4BSEA0WE>.

[Stormflodsplanen fra 2014 \(Københavns Kommune\). Mere følger i 3. udgave](#)

Kilde: <https://www.klimatilpasning.dk/aktuelt/nyheder/2014/april/koebenhavn-stormflodssikres/>

Anden udgave af ”Konsekvenser såfremt projektet på Lynetteholm skulle blive realiseret.”

FIGUR I: SÅDAN KAN EN STØRRE STORMFLOD I KØGE BUGT OPSTÅ



Kilde: https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1656 , side 8

Tilføjelse. Et helt andet bud på en stormflodsskinring af både København Kommune og omegnskommunerne til cirka tre milliarder kroner. Mere følger i 3. udgave.

UDREDNING OM STORMFLOD OG HAVVANDSSTIGNING I REGI AF REGNVANDSFORUM – STORMFLODSSIKRING, COWI, juni 2019

Kilde: <https://www.klimatilpasning.dk/media/1731302/udredning-om-stormflod-og-havvandsstigning.pdf>,

Tema 13: Hvem skal betale ekstraregningen for det samlede projekt på Lynetteholm?

Det forventes i Lov om anlæg af Lynetteholm, at det vil koste 2,5 milliarder kroner at anlægge selve den kunstige halvø. Dette skal finansieres ved at modtage af overskudsjord. Derudover har Københavns Kommune givet en garanti på 400 millioner kroner, hvis kystlandskabet på Lynetteholm ikke dækkes indenfor de 2,5 milliarder.

Kilde: Forslag til anlæg af Lynetteholm, <https://www.retsinformation.dk/eli/ft/202012L00220>
Punkt 4 i lovbemærkningerne

Da det samlede projekt med Lynetteholm, Havnetunnel og metro blev lanceret, blev det oplyst, at det kunne hvile i sig selv økonomisk bl.a. ved grundsalg, når halvøen står færdig om cirka 30 år. Da det er anslået, at det vil koste mere end 80 (og nogle siger 100) milliarder, så er der meget som tyder på, at det slet ikke kan lade sig gøre inden for den anslåede ramme. Og hvis rensningsanlægget Lynetten ikke bliver flyttet (se tema 6), så vil projektet rent økonomisk blive endnu mere risikabelt. Og dertil kommer en dokport i havneløbet til ca. en milliard kroner (se tema 12).

At det samlede projekt på Lynetteholm allerede inden anlægslovens vedtagelse den 4. juni 2021 tegner til at koste meget mere, end der lå i udspillet fremgår af dette citat fra Ingeniøren fra den 25. september 2020.

"Minister slår fast: Lynetteholmsprojektet kommer til at koste et ukendt antal milliarder Hvem betaler milliardregningen? Selvom ingen kender størrelsen på regningen, viser forundersøgelserne af projektet, at det i hvert fald ender med at koste milliarder. Ifølge ministerens svar koster infrastrukturen omkring 26 mia. kr., heraf 6 mia. kr. til metrobetjening til Lynetteholmen ca. 20 mia. kr. til havnetunnellen. Grundsalget vil imidlertid kun indbringe et sted mellem 17,4 og 22,9 mia. kr. Udgifterne vil muligvis være endnu højere. Det er nemlig stadig uklart, hvad det koster at flytte det rensningsanlæg, som blokerer for byggeri på dele af både Refshaleøen og Lynetteholmen. Samtidig er det værd at nævne, at finansieringsbehovet på 6 mia. kr. kun gælder, hvis det drejer sig om den billigste af tre linjer. Lokalpolitikere i Københavns Kommune har imidlertid givet klart udtryk for, at de ønsker en af de to andre metrolinjer. Her er finansieringsbehovet på ca. 20 mia. kr."

Kilde: <https://ing.dk/artikel/minister-slaar-fast-lynetteholmsprojektet-kommer-at-koste-ukendt-antal-milliarder-239146>

Kilde: <https://byrummonitor.dk/Nyheder/art8053347/Almene-boliger-p%C3%A5-Lynetteholm-vil-gnave-46-milliarder-af-grundsalgsindt%C3%A6gter>

---- Slut ----

Bilag 1

Tidsplanen for det samlede projekt på Lynetteholm, hvis det realiseres (fra 2018)

Se også punktet ”Flytning af rensningsanlægget” – og usikkerheden i fht. dette - ovenfor

- Maj 2021: Lovforslag om anlæg af Lynetteholm blev fremsat i Folketinget.
- 2021: Diverse landanlæg etableres, og selve anlægget af øens perimeter med spunsvægge påbegyndes.
- 2021-2023: VVM-undersøgelse af metro og havnetunnel.
- 2023-: Selve opfyldningen af Lynetteholm påbegyndes.
- 2023: Beslutning om anlæg af metro og en havnetunnel skal træffes.
- 2024-: Udbud, projektering og anlæg af metro og havnetunnel igangsættes.
- 2025-2035: Konkurrence om overordnet strukturplan for Lynetteholm. Efterfølgende udarbejdes masterplaner for holmens delområder samt kommuneplanrammer og lokalplaner.
- 2035: Havnetunnel og metroforbindelse til Lynetteholm forventes åbnet.
- 2035: Dele af kystlandskabet ventes at kunne tages i brug.
- 2035: De første boliger på Lynetteholm kan være klar til indflytning.
- 2035-2045: Rensningsanlægget Lynetten forventes flyttet eller overdækket.
- 2070: De sidste beboere forventes at flytte ind på Lynetteholmen.

Kilde: <https://byrummonitor.dk/Nyheder/art6758166/Her-er-forg%C3%A6ngerne-som-Lynetteholmen-bygger-p%C3%A5>

Anden udgave af ”Konsekvenser såfremt projektet på Lynetteholm skulle blive realiseret.”

Bilag 2

Hørings svar fra KKR Sjælland

KKR Sjælland består af de 17 borgmestre og nogle af kommunalbestyrelsesmedlemmerne i de 17 kommuner i Region Sjælland.

Kommunerne i KKR Sjælland takker for muligheden for at give bemærkninger til udkast til Bekendtgørelse om tilsynet med gennemførelsen af Lynetteholm og udkast til Bekendtgørelse om afskæring af klageadgange i forbindelse med anlæg af Lynetteholm.

Kommunerne i KKR Sjælland har med stor forundring læst udkast til bekendtgørelser omhandlende Lynetteholm.

Projektet har så store miljømæssige aspekter, pga. klappning af enormt store mængder klapmaterialer i Køge Bugt, råstofindvinding på land og i havet samt den omfattende transport af overskudsjord, at det er afgørende, at der som minimum skal føres tilsyn og være en administrativ prøvelse af afgørelser truffet i henhold til bekendtgørelserne. I en tid hvor biodiversiteten er så stærkt under pres, er det uforståeligt, at et projekt med så vidtrækkende konsekvenser ikke bliver genstand for en bedre prøvelse og tilsyn. På den baggrund finder kommunerne i KKR Sjælland udkast til bekendtgørelser om Lynetteholm meget mangelfulde.

Kommentarer til udkast til bekendtgørelse om tilsyn

Kommunerne i KKR Sjælland noterer med tilfredshed, at det er Miljøstyrelsen der skal føre tilsyn med Udviklings selskabet By & Havn I/S klappning af materialer i Køge Bugt. Kommunerne opfordrer til, at prøvetagningsplan og forslag til miljøundersøgelser (jf. implementeringsredegørelsens afsnit 5.3.3 henholdsvis 5.3.5) sendes i kopi til os.

Kommunerne finder det problematisk, at bekendtgørelsen udpeger Københavns Kommune til at være tilsynsmyndighed for afsnit 6.1 i implementeringsredegørelsen om håndtering af kvælstof og fosfor fra Lynetteholm i forhold til vandplanlægning. Vilkår 6.1 er fastsat af Miljøministeriet for at sikre, at anlægsprojektet ved udledning af kvælstof og fosfor (P) kan overholde reglerne om vandplanlægning i hele anlægsprojektets levetid (for hovedvandopland Øresund og hovedvandopland Køge Bugt). KKR Sjælland finder, at Miljøstyrelsen bør være tilsynsmyndighed for vilkår 6.1.

Kommentarer til udkast til bekendtgørelse om klageadgange.

Kommunerne i KKR Sjælland finder det problematisk, at den administrative klageadgang er afskåret i hele anlægsfasen. Kombinationen af:

- at der ikke kan klages over afgørelser, jf. §2 i udkast til bekendtgørelsen om klageadgange
- at Københavns Kommune skal føre tilsyn med egne afgørelser jf. §3 i udkast til bekendtgørelsen om klageadgange
- at tilsynsafgørelser ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, jf. §5 i udkast til bekendtgørelse om tilsyn giver samler set mulighed for en særdeles lukket og centralt styret proces, hvor borgere, interesseorganisationer og nabokommuner kan afskæres for indflydelse på projektets gennemførelse. Kommunerne skal kraftigt opfordre til, at den administrative prøvelsesadgang genindsættes, så projektet, der kan medføre uoprettelige skader på havmiljøet og vores arter, bliver underlagt en grundigere prøvelse.

Kommunerne i KKR Sjælland opfordrer til, at myndigheder og tilsynsmyndigheder udpeget i de to bekendtgørelser er særligt opmærksomme på høringer og partshøringer, inden der træffes afgørelser.

KKR Sjælland ser frem til det videre samarbejde om Lynetteholm.

Med venlig hilsen

Niels Hörup Formand for KKR Sjælland Borgmester i Solrød Kommune

Carsten Rasmussen Næstformand for KKR Sjælland Borgmester i Lejre Kommune

Kilde: <https://www.kl.dk/media/28926/bilag-til-kkr-sjaelland-den-13-oktober-2021.pdf>, side 93 i PDF'en.

Anden udgave af ”Konsekvenser såfremt projektet på Lynetteholm skulle blive realiseret.”

Bilag 3

Budgetterede bruttoudgifter til undervisning og kultur for kommuner med Biofos, 2021

Bemærk: Dragør og Tårnby kommuner er ikke med i Biofos, men tabellen kunne ikke vises på andre måder.

Kilde: <https://www.statistikbanken.dk/statbank5a/default.asp?w=1536>, data hentet den 7. november 2021

Af denne tabel ses de budgetterede bruttoudgifter (alt inkl.) til folkeskoler og kultur i 17 af kommunerne i Region Hovedstaden.

Følgende kommuner er med i Biofos

Albertslund, Ballerup, Brøndby, Frederiksberg, Gentofte, Gladsaxe, Glostrup, Herlev, Hvidovre, Høje-Taastrup, Ishøj, København, Lyngby-Taarbæk, Rødovre og Vallensbæk

Kilde: <https://biofos.dk/om-os/bestyrelse>

Kommunernes budgetter, hovedkonti efter prisenhed, art, dranst, hovedkonto, kommune og tid		2021
Løbende priser (1.000 kr.)		
Bruttoudgifter		
1 Driftskonti		
3 Undervisning og kultur		
København		6 245 327
Frederiksberg		1 199 463
Dragør		208 200
Tårnby		695 390
Albertslund		521 314
Ballerup		895 641
Brøndby		575 068
Gentofte		1 179 299
Gladsaxe		1 118 865
Glostrup		350 384
Herlev		477 908
Hvidovre		858 445
Høje-Taastrup		790 424
Ishøj		476 685
Lyngby-Taarbæk		833 832
Rødovre		704 074
Vallensbæk		291 386

----- Slut på bilagene -----