



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv

2200 København N

www.baeredygtigtrafik.dk

København den 13. februar 2021

Høringssvar vedrørende Forslag til Lov om anlæg af Lynetteholm

Rådet for bæredygtig trafik vil i dette høringssvar udtrykke sin bekymring på et par overordnede rammespørgsmål vedrørende det fremlagte lovforslag. Rådet betragter dette høringssvar til lovforslaget som en opfølgning på sine kritikpunkter i Rådets høringssvar til Miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm, som blev indsendt den 22. januar og som derfor vedhæftes som bilag til nuværende høringssvar.

Den uigennemsigtige beslutningsproces og tidspreset

Den første bekymring vedrører det kolossale tidspres og den manglende gennemsigtighed i den demokratiske proces. Normalt roser vi de danske demokratiske processer, som knytter sig til gennemførelse af så omfattende anlægsprojekter.

Den manglende gennemsigtighed og det dermed forbundne tidspres afspejler sig klart ved fravær af antal indgivne høringssvar, behandling af samme og datoer for deres offentliggørelse, i form af en længere række x'er, som ses i dette klip fra lovforslagets Bemærkninger side 16.



Rapporten om anlæg af Lynetteholm var i høring i perioden fra 30. november 2020 til 25. januar 2021. Rapporten var og er fortsat tilgængelig elektronisk på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside. Der er også afholdt digitale borgermøder. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen modtog xxx høringssvar, som er refereret i dokumentet "xxxxxx".

Rapporten om uddybningen af sejlrenden og klapning af materiale var i høring i perioden fra 22. december 2020 til 17. februar 2021. Rapporten var og er fortsat tilgængelig elektronisk på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen modtog xxx høringssvar, som er refereret i dokumentet "xxxxxx".

Herudover er der udarbejdet en implementeringsredegørelse som indeholder en sammenfattende beskrivelse af projektet, som var i høring i perioden XX-XX-XXXX til XX-XX-XXXX. Redegørelsen tilsendes Folketinget som led i behandlingen af lovforslaget og vil være tilgængelig på Folketingets hjemmeside.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen valgte oprindeligt ikke at offentliggøre det overvældende antal høringssvar vedrørende miljøkonsekvensrapporten, mere end 800 i alt, på en høringsportal på styrelsens hjemmeside. Men efter en massiv folkelig kritik måtte styrelsen omgøre denne beslutning og har over for offentligheden bekendtgjort, at høringssvarene nu vil blive lagt til skue på hjemmesiden. Men endnu et benspænd ser dagens lys: høringssvarene vil først blive offentliggjort i slutningen af indeværende måned, dvs. et stykke tid efter udløb af høringsperioden vedrørende anlægsloven.

Rådet for bæredygtig trafik har kritiseret, hvad der i den offentlige debat er blevet betegnet som salamimetoden, dvs. adskillelsen af de med Lynetteholm projektet forbundne bestanddele, primært etablering af en Østlig Ringvej, metrobetjening og selve bebyggelsen af Lynetteholm. Den kritik opretholder Rådet. Vores indvending i forbindelse med anlægsloven gælder det urimelige tidspres, som umuliggør en bred offentlig debat om så omfattende et projekt, der vil få konsekvenser for mange borgere og miljøet i flere årtier fremover. Coronakrisen har yderligere sat fokus på denne problemstilling. Det har ikke været muligt at gennemføre planlagte uafhængige borgerdialoger, mens By & havn har haft held til at iværksætte en lang række informationsmøder, hvor uafhængige eksperter har været totalt fraværende.

Centralisering af beslutningskompetencen

En anden bekymring vedrører den indskrænkning af andre myndigheders beslutningskompetence og anden lovgivning, som fremgår af lovforslagets Kapitel 2 "Miljømæssige vurderinger" og Kapitel 3 "Fravigelse af anden lovgivning". Teksten understreger, hvor megen magt der fremover centraliseres hos transportministeren og i Trafikstyrelsen.

Et pluk fra Kapitel 2 om Miljømæssige vurderinger:

§ 4. Ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet, kræver en tilladelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Stk. 2. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen afgør på grundlag af en anmeldelse fra Udviklingsselskabet By & Havn I/S, og efter høring af relevante myndigheder, om der skal udarbejdes en supplerende miljøkonsekvensvurdering, inden der gives tilladelse efter stk. 1. Reglerne i bekendtgørelse om vurdering af



Side 2/114

virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne finder anvendelse.

Stk. 3. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse efter stk. 1 og 2 og efter regler fastsat i medfør af stk. 5 kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Stk. 4. Bestemmelser i anden lovgivning, som fastsætter krav om miljøkonsekvensvurdering, finder ikke anvendelse på ændringer og udvidelser omfattet af stk. 1.

Et pluk fra Kapitel 3 om Fravigelse af anden lovgivning viser, at transportministeren har mulighed for at overrule de kommunale myndigheder, in casu Borgerrepræsentationen i Københavns kommune:

§ 6. Transportministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsens, regionens eller en statslig myndigheds afgørelse om udførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1, som træffes efter byggeloven, lov om kystbeskyttelse m.v., lov om naturbeskyttelse, lov om vandforsyning m.v., lov om miljøbeskyttelse, lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om råstoffer, lov om forurenede jord eller lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer eller regler udstedt i medfør af disse love, midlertidigt ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Stk. 2. Transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de love, der er nævnt i stk. 1, i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet nævnt i § 1.

Stk. 3. Transportministerens afgørelse i sager, hvor ministeren har overtaget kommunalbestyrelsens beføjelser efter stk. 2, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Stk. 4. Transportministeren kan til brug for behandlingen af sager efter stk. 2 fastsætte regler om kommunalbestyrelsens pligt til at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres



Side 3/114

efter lovene nævnt i stk. 1, inden for Københavns Kommune, herunder om, at oplysningerne skal afgives i en bestemt form.

Denne centralisering af magten i forhold til gældende miljølovgivning og valgte kommunalforsamlinger peger endnu engang på samme problemstilling: eventuelle kommende miljøproblemer og lokal varetagelse af befolkningens sundhed skal ikke udgøre snublesten for Lynetteholm projektets realisering.

Bekymring i forhold til tilgængelighed af jord og jordtransporter

Hele Lynetteholm konstruktionen står og falder med tilgængelighed af en tilstrækkelig mængde jord til en tilstrækkelig salgsværdi.

I Afsnit 4.1 om Anlægsøkonomi står anført, at By & Havn regner med, "at der kan skabes en indtægt på gennemsnitligt 50 kr. pr. ton jord, der modtages til deponering." Da udgangspunktet er et beregnet behov for i alt 80 mio. tons jord til opfyldning af hullet i Øresund, vil den estimerede pris for modtagelse af 80 mio. tons jord beløbe sig til en samlet indtægt på 4 mia. kr.

4.1. Anlægsøkonomi

De forventede anlægsomkostninger beløber sig til omkring 2,5 mia. kr., hvoraf ca. 400 mio. kr. forventes at finansiere etablering af et kystlandskab med rekreative faciliteter og natur. I anlægsoverslaget er indarbejdet en reserve til dækning af usikkerhed og uforudsete omkostninger på ca. 25 pct.

Københavns Kommune har i en delaftale til budget 2021 om Lynetteholm givet en garantistillelse på 400 mio. kr. Garantien dækker anlægget af kystlandskabet i det tilfælde, det ikke kan finansieres inden for anlægsøkonomien, jf. den foreslåede § 1, nr. 2.

Den resterende del af anlægsomkostningerne forventes finansieret over en ca. 30-årig periode ved modtagelsen af jord. Her viser erfaringerne fra jorddepotet i Ydre Nordhavn, at der kan skabes en indtægt på gennemsnitligt 50 kr. pr. ton jord, der modtages til deponering.

Det som Rådet for bæredygtig trafik undrer sig over er, at der ikke er anført en vurdering af tilgængelige jordressourcer, baseret på forespørgsler hos de kommuner, hvorfra jorden forventes at komme. I samarbejde med NOAH-trafik har RBT udarbejdet en række spørgsmål til en række relevante kommuner på Sjælland vedrørende transporterede mængder af jord og priser for aflevering af jord til Københavns kommune og By & Havn, både for perioden frem til i dag og forventede jordmængder i den kommende tid.

Flere kommuner har svaret på vore spørgsmål. Et gennemgående træk er, at kommunerne har meget lidt styr på statistikken for jordtransport fra kommunerne. Men mere væsentligt er at påpege, at flere kommuner forventer en reduceret fremtidig udgravning i fremtiden set på baggrund af et par ekstraordinære årtier med udstrakt udgravnings- og byggeaktivitet. Nedenfor ses spørgsmålene til centralkommunen Frederiksberg:

”Kommentar: By & Havn bygger tilsyneladende planerne om Lynetteholm på, at den hektiske byggeaktivitet gennem de seneste 10-15 år skal fortsætte i København og på Frederiksberg i mange årtier for at skaffe "overskudsjord" til Lynetteholm.

Eftersom BY & Havn forventer, at leverancer af jord fra Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune skal være den primære kilde til etablering af Lynetteholm har vi følgende spørgsmål til Frederiksberg kommune:

Hvor mange tons jord er leveret fra Frederiksberg kommune til By & Havn år for år siden 2012. Hvor stor del af den jord er kommet direkte fra byggepladser og via karteringsanlæg.

Hvilke typer byggepladser har bidraget med hvor store procentvise dele af de pågældende leveringer. F.eks. metroanlæg, parkeringskældre m.m.

By & Havn forventer, at der samlet fra Kbh. og Frederiksberg leveres tilsvarende mængder, som siden 2012, årligt fremover i årtier indtil Lynetteholm er etableret. Forventer Frederiksberg Kommune det samme - og i bekræftende fald på hvilket grundlag. Hvilke projekter/type projekter i Frederiksberg Kommune forventes fremover at bidrage med jord til By & havn og i hvilke procentdele og mængder?

Hvordan har fordelingen været mellem ren og forurenede jord været og har man nogen ide om hvordan fordelingen vil være fremover?

Hvorledes afgøres det om jord leveres til By & Havn eller andre aftagere?

Er det alene bygherren, der bestemmer eller har Frederiksberg Kommune nogen bestemmelsesret?

Hvorledes fastsættes prisen på den jord, som bygherrer betaler By & Havn eller andre aftagere for at modtage. Hvad er den aktuelle pris pr. ton og hvordan har den udviklet sig gennem årene?

Har Frederiksberg Kommune en forpligtelse - i en eller anden form - til at levere jord fra byggeaktiviteter til By & Havn til etablering af Lynetteholm?"

Og her ses svaret fra Frederiksberg kommune:

Sagsnr: 00.17.00-G01-9-18

1. Hvor mange tons jord er leveret fra Frederiksberg Kommune til By & Havn år for år siden 2012?

Frederiksberg Kommune har ikke systematiske opgørelser over jordmængder og modtageanlæg for perioden 2012-2015. Jordanmeldelserne for perioden er registreret som enkeltsager, og det vil kræve betydelige ressourcer at skulle gennemgå samtlige jordflytningssager for at kunne besvare spørgsmålet. Frederiksberg Kommune kan således ikke levere de ønskede data.

I perioden 2015-2020, hvor anmeldelser er sket digitalt via www.jordweb.dk, er der anmeldt følgende forventede og faktisk leveret jordmængder fra Frederiksberg Kommune:

Direkte til By & Havn (modtager kun klasse 0-1 jord):

Forventet: 71.608 tons

Faktisk leveret: 26.865 tons

Direkte KMC Nordhavn (ejes af København Kommune og er ikke en del af By & Havn. KMC Nordhavn modtager lettere forurenede til ikke rensningsegnet jord):

Forventet: 231.427 tons

Faktisk leveret: 164.180 tons

Til kartering fordelt på modtageranlæggene Norrecco, RGS, Sten og Grus Prøvestenen samt Damifo (Dansk Miljøforbedring A/S). Jorden, der flyttes fra modtage-/karteringsanlæg, skal anmeldes til anlægget hjemkommune, der her er Københavns Kommune:

Forventet: 382.660 tons

Faktisk leveret: 367.602 tons

Samlet jordmængde kørt fra Frederiksberg Kommune til ovenstående og øvrige modtageanlæg, herunder bl.a. til støjvolde i andre kommuner, i perioden 2015-2020:

Forventet: 1.312.256 tons

Faktisk leveret: 670.375 tons.

2. Hvor stor del af den jord er kommet direkte fra byggepladser og via karteringsanlæg?

Der er fra Frederiksberg kommune samlet set leveret 191.045 tons jord til By & Havn samt KMC Nordhavn (26.865 +164.180). Desuden er der samlet set leveret 367.602 tons jord til kartering.

Den samlede jordmængde kørt fra Frederiksberg kommune er således 558.647 tons jord (191.045 + 367.602), hvilket svarer til, at ca. 34 % af jorden til By & Havn og KMC Nordhavn kommer direkte fra byggepladser, og at 66% af jorden kommer via karteringsanlæg.

3. Hvilke typer byggepladser har bidraget med hvor store procentvise dele af de pågældende leveringer, f.eks. metroanlæg, parkeringskældre mm.?

Jorden stammer fra metroanlæg, parkeringskældre samt andre byggeprojekter. Den procentvise fordeling kendes ikke.

4. By & Havn forventer, at der samlet fra København og Frederiksberg leveres tilsvarende mængder, som siden 2012, årligt fremover i årtier indtil Lynetteholm er etableret. Forventer Frederiksberg Kommune det samme - og i bekræftende fald på hvilket grundlag?

Frederiksberg Kommune forventer helt overordnet, at jordmængder, der skal bortskaffes fra Frederiksberg, vil blive mindre end i perioden 2012-2020, idet der ikke er planlagt anlægsprojekter i samme størrelsesorden som Cityringens metrostationer på Frederiksberg (Frederiksberg Station, Frederiksberg Allé og Aksel Møllers Have), der blev etableret i perioden 2012-2019.

5. Hvilke projekter/type projekter i Frederiksberg Kommune forventes fremover at bidrage med jord til By & Havn og i hvilke procentdele og mængder?

Frederiksberg Kommune har kendskab til følgende projekter der omfatter jordhåndtering:

- Etablering af Ny Søndervang Plejecenter på Nyelandsvej (2021-2023),
- Etablering af P-kælder på pladsen bag rådhuset (2021-2024),
- Opførelse af Kultur- og Musikskole med P-kælder på Konservatoriegrunden på Rosenørns Alle (2021-2023),
- Etablering af idrætshal og studieboliger på Rolighedsvej/Bülowsvej (2021-2025),
- Udvikling af Hospitalsgrunden, herunder etablering af p-kælder på Nordre Fasanvej (2025-).

Der er ikke på nuværende tidspunkt kendskab til andre større bygge- og anlægsprojekter, som vil kunne bidrage med jord til Lynetteholmen, hverken kommunale eller private. Jordmængderne, der vil skulle håndteres på ovennævnte projekter er ikke kendte.

2

Det kan jo virke paradoksalt, at det er NGO'er, som forsøger at kaste lys over så central en problemstilling som forventede jordmængder til brug for opfyldning af jord i hullet i Øresund som forudsætning for hele Lynetteholm konstruktionen - og ikke By & Havn via bestilling af høringsmateriale hos de valgte rådgivningspartnere.

mvh

Kjeld A. Larsen

Næstformand for Rådet for bæredygtig trafik