

21. januar 2021

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Vedr.: Lynetteholm – TS6020102-00024

Høringssvar fra lystbådehavne i Københavns Havn om miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

Foreningen af lystbådehavne i Danmark, FLID, vil på vegne af lystbådehavne og klubber i Københavns Havn med 50-60.000 aktive brugere takke for muligheden for at kommentere undersøgelsen af de miljømæssige konsekvenser af Projekt Lynetteholm (VVM). ***Det er vores håb, at høringen også er udtryk for vilje til at afsøge og undersøge, om de udfordringer, som Projekt Lynetteholm skal løse, kan nås bedre, billigere og hurtigere på anden måde.***

Lynetteholm vil med et slag gøre sejlads ud af Københavns Havn meget vanskelig og farlig for lyst- og sportssejlere. Alternativer til denne trussel mod inderhavens 9 lystbådehavnes eksistens mangler i VVM redegørelsen. Ind- og udsejling af Københavns Havn begrænses til kun et smalt løb, hvor godsskibe, krydstogtskibe, sejlbåde, kajaker og motorbåde skal dele den sparsomme plads. Det sker allerede i 2023. Alle med kendskab til havnedrift og sejlads i Københavns Havn og i de Blå organisationer appellerer til, at By & Havns udkast og vurderinger ikke får lov til at stå alene tilbage.

Derfor vil FLID, de blå organisationer og lystbådehavnene gerne præsentere et alternativ udarbejdet af Hasløv og Kjærsgaard Arkitektfirma – Projekt Middelgrunden. Vi opfordrer politikere i Folketinget og Københavns Borgerrepræsentation til at beslutte en VVM-screening af denne løsning.

Hvis stat og kommune trods alternativet fastholder Projekt Lynetteholm, er der stadig flere muligheder for at begrænse ulemperne og give lystbådehavnene og de mange brugere muligheder for søsport og friluftsliv. Det skriver vi om i Punkt 2.

Sidst, men ikke mindst, savner FLID mange konkrete forhold i VVM-redegørelsen afklaret. Trods VVM redegørelsens mange sider, er der efter vores faglige vurdering og erfaring med sports- og lystsejlads stadig alt for mange forhold, der kun delvis eller ikke er behandlet. Det spørger vi til i Punkt 3.

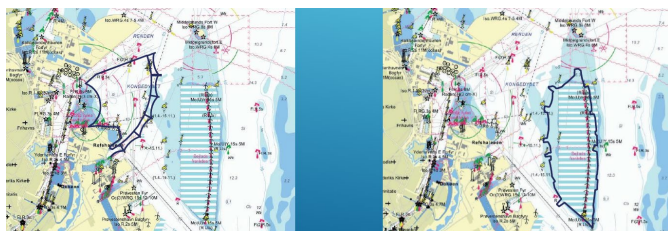
1. Middelgrunden - Hvis man vil opnå en højvandssikring, et jorddepot og areal til byudvikling, er der en bedre mulighed end Lynetteholm

Projekt Lynetteholm skal løse især tre tungtvejende opgaver. Det ene er, at sikre det centrale København mod fremtidens havstigninger og forebygge oversvømmelser. Det andet er behov for at kunne anbringe, rense og nyttiggøre de meget store forurenede jordmængder fra bygge og anlægsprojekter i København, og det tredje er arealer til ny byudvikling.

Arkitektfirmaet Hasløv og Kjærsgaard har sammen med aktive brugere af Københavns Havn udtænkt Projekt Middelgrunden, som et alternativ til Lynetteholm. FLID finder det yderst relevant at

vurdere de miljømæssige konsekvenser ved dette projekt, da det både opfylder de udfordringer, som Projekt Lynetteholm skal løse, og samtidig skaber flere nye muligheder i verdensklasse, som kan realiseres hurtigere og billigere. *Projektforslaget er vedlagt og ca. 50.000 brugere støtter, at Middelgrunden undersøges som en alternativ placering.*

Middelgrunden var engang en losseplads for bygge- og anlægsaffald, og huser en række vindmøller, der inden for en kortere årrække skal erstattes af større møller, eller erstattes af ny kapacitet et andet sted, hvor bl.a. flytrafik ikke forstyrres.



Figur 1 Erstatte Lynetteholm med Middelgrunden opnås mange fordele

Middelgrunden contra Lynetteholm

- ✓ Middelgrunden er en ca. 6 km lang og 2 km bred grund af kalksten varierende fra 2-5 meter dybde beliggende i Øresund og med en kerne på samlet **6,7 km²**
- ✓ Det urene område af Middelgrunden med en **dybde på 1-2 meter**, dækker den gamle losseplads og er på **3,8 km²**. I alt er Middelgrunden således på ca. **10 km² mod Lynetteholmen på 2,8 km²**
- ✓ Grunden begrænses mod Amager af Kongedybet og mod Saltholm Flak af Hollænderdybet
- ✓ Middelgrunden kan opbygges **etapevis** og **hurtigere** end Lynetteholmen pga. den lave dybde, fx først på dele af det urene område
- ✓ For at inddæmme opfyldningsområdet, skal der **bruges væsentligt færre rene materialer** (sand), som kan være miljømæssigt kritiske og meget CO₂ belastende at tilføre. Det samme med materialer til anlæg som fx spunsvægge, stenkastninger o. lign
- ✓ De beskedne vanddybder **muliggør en etapedeling**
- ✓ Jordtransporten kan **ske med eldrevne pramme fra havne i Nordhavn og Avedøre Holme**
- ✓ Klimasikringen **sikres bedre og friluftslivet** i og omkring havnen **bevares og tilføres mange nye kvaliteter**
- ✓ Grundet sine **små vanddybder** er der gode muligheder for etablering af sikre **sandstrande** på hele vestsiden mod København, ligesom vige og en **lystbådehavn** kan integreres
- ✓ Middelgrunden imødekommer befolkningsudviklingen frem mod 2100 og der er en **positiv økonomi på plus 25 mia. kr.**

	M	L		M	L
Deponeringsvolumen - hvor meget kan deponeres?	😊	😞	Stormflodssikring af København - kan stormflodssikringen fremskyndes hvis klimaforandringerne nødvendiggør det?	😊	😊
Forbrug af naturressourcer ved etablering - hvor lidt rent sand skal bruges for at aflukke deponeringsområdet?	😊	😞	Adgang i anlægsfasen for fyld - er transport med pramme mulig så Amager ikke påvirkes?	😊	😊
Blokering af gennemstrømning - hvor lidt blokeres gennemstrømningen i Øresund	😊	😞	Flytning af renseanlæg Lynetteholmen - kan renseanlægget evt. blive på sin nuværende plads?	😊	😞
Besejling af Københavns Havn - er der plads til rekreativ sejlads ind og ud af havnen?	😊	😞	Byudviklingspotentiale på de opfyldte arealer - skabes der attraktive arealer for nye byområder?	😊	😊
Lystsejls gennem Øresund - er der gener for lystsejls nord/syd?	😊	😞	Byudviklingspotentiale på Refshaleøen - bevares Refshaleøens kvaliteter?	😊	😞
Vandmiljø i Københavns Havn - er der gener for gennemstrømningen i havnen?	😊	😞	Østlig Ringvej - vil østlig ringvej kunne etableres?	😊	😊
Langelinies og Trekroners kultur- og bymiljø - og hvad med byens herlighedsværdier?	😊	😞	Metro - er der metro?	😊	😊
Etapedeling - kan det samlede anlæg etapedeles, evt. gå i stå?	😊	😞			

HASLØV & KJÆRSGAARD

Fig. 2 Middelgrunden (M) contra Lynetteholm (L)

Den Blå Fælledpark og mega events

København Havns muligheder tiltrækker tusindvis af mennesker året rundt. Der bliver badet, fisket, sejlet og solbadet, og en lang række events og kulturelle aktiviteter har fundet deres plads ved havnen. Mange af byens borgere og turister bruger i dag havnen til rekreative- og sejlaktiviteter. Dette gælder ikke mindst området, hvor Lynetteholm placeres.

Man kunne fx udvikle og anlægge et nationalt vandsportsstadion for sejlbåde, joller, roere og svømmere, der vil kunne tiltrække store internationale sportsstævner, og publikum vil kunne følge begivenhederne rundt i hele arenaen fra Middelgrunden.

2. Fem afgørende ændringer i Projekt Lynetteholm må undersøges (VVM), hvis projektet fastholdes

Hvis staten og Københavns Kommune vælger at gennemføre Projekt Lynetteholm med tilhørende havnetunnel og Metro, ønsker gruppen af aktive maritime brugere at følgende fem ændringer til projektet underkastes en reel og grundig miljøvurdering (VVM). Det må ikke stå tilbage, at et så omfattende fremtidsprojekt for Danmarks hovedstad ikke har tid og kræfter til at afvente alvorlige bekymringer og indsigelser fra 50.000 – 60.000 brugere af havnens lystbådehavne og vandsportsklubber.

2.1 Lynetteløbet må bevares

- Hidtil har adskillelse af erhvervstrafik og fritidssejls været afgørende for sejladsikkerheden ind og ud af Københavns Havn. Opretholdelse af et selvstændigt løb for lystsejlerne og for både med master er væsentligt. Besejlingen af København skal kunne ske sikkert og på betryggende vis for vandets motionister, sports- og fritidssejlere
- Vandgennemstrømningen vil øges, hvis Lynetteløbet bibeholdes, med bedre vandkvalitet i havnen til følge.

2.2 Tunnel under Margretheholm Havn

- Færdsel til Lynetteholmen bør kunne løses ved tunnel under Margretheholm Havn frem for en klapbro med omfattende arbejdskørsel. Margretheholm Lystbådehavn en af Danmarks

største lystbådehavne, og en vigtig gæstehavn for København. Samtidig er den hjemsted for en frivillig søredningstjeneste, som sammen med Helsingør dækker hele Øresund.

2.3 Vente længst muligt med spunsning op mod Kronløbet

- Det planlægges at sætte spuns rundt i hele Lynetteholmens perimeter i 2023. Dermed vil Lynetteløbet lukke, og en meget benyttet rute ud af Københavns Havn for fritidssejlere vil ophøre. Men spunsning ved Kronløbet kan vente, da opfyldning i Lynetteholmens nordlige del først forventes om 30 – 40 år.
- Al trafik skal gå gennem det nye Kronløb. Det estimeres, at Kronløbstrafikken vil gå fra ca. 28.000 og op til ca. 40.000 både i alle størrelser af både.
- Simulationer for sejlbåde påpeger, at det kræver erfarne sejlere og en vis motorkraft for at sejle sikkert ind og ud ad havnen. Kronløbet vil i praksis være umuligt at bruge for de fleste mindre sejl-, robåde og kajaker og der vil være en væsentlig øget risiko for alvorlige ulykker.
- Fra det tidspunkt hvor Lynetteløbet er lukket og til kanalen mellem Orientbassinet og Kalkbrænderihavnen etableres, vil der ikke være en sikker vej at komme ind og ud af Københavns Havn nord fra for kajakroere og roere.
- Når Nordhavnskanalen er etableret, vil det være farligt for roerne at benytte denne, når de skal øst på langs Amager kyst, da krydset over sejlrenden ved Lynetteholm kun vil kunne lade sig gøre ved yderst gunstige vindforhold.

2.4 Vandkvaliteten

- De aktive brugere af havnen frygter for vandkvaliteten i Københavns Havn. Udsivning af miljøfremmede stoffer fra transport, oplag og behandling af forurenede jord er kun overfladisk belyst. Med en spunsning af hele Lynetteholmens perimeter, blokering af Lynetteløbet, og etablering af en dokport, vil Lynetteholm projektet føre til betydelig mindre vandgennemstrømning i Københavns Havn. Det truer vandkvaliteten i hele havnen, og badevandskvaliteten ved Islands Brygge i særdeleshed. Dette scenarie er ikke belyst tilstrækkeligt i VVM-redegørelsen.
- Det er meget bekymrende, at Lynetteholm allerede med spunsning i 2023 vil begrænse gennemstrømningen ud for Københavns Havn, og generelt vil påvirke hele vandgennemstrømningen i Kongedybet uden at dette er underkastet en meget grundig granskning, som det skete ved anlæggelse af Øresundsbroen. Det skaber betydelig usikkerhed om sejladsikkerheden ud for Københavns Havn

2.5 Nye lystbådehavne

- Der bør være flere muligheder for at anlægge nye lystbådehavne på Lynetteholmens øst-side. Det bør allerede nu undersøges hvor og hvordan de kan lokaliseres på østsiden af holmen. Når forholdene inde i havnen forringes for så mange sports- og fritidssejlere med projektet, bliver der behov mange nye bådpladser og klubfaciliteter ud mod Øresund. Dertil kommer behovet for bådpladser fra de mange nye beboere. Det vil være rettidig omhu at foretage en miljøscreening af lokalisering af lystbådehavne som del af VVM-undersøgelsen.

3. Spørgsmål og bemærkninger til Miljøkonsekvensrapport for etablering af Lynetteholm

I det følgende har FLID og lystbådehavnene udbygget indsigelserne til VVM-redegørelsen. Denne gennemgang understreger, at det "Ikke tekniske resumé" sammenfatning af miljøkonsekvenserne ikke giver et retvisende billede af de mange og væsentlige miljøkonsekvenser, som de direkte berørte brugere af havnen kan forudsige.

3.1 Vandmiljø, badevandskvalitet, badesikkerhed:

- Påvirkning af yderhavn og Refshaleøen i anlægsfasen med miljøfremmede stoffer er ikke oplyst mht. hvor længe anlægsfasen vil vare. I betragtning af det langstrakte anlægsforløb for Lynetteholms opfyldning er dette en væsentlig mangel.
- Gennemstrømning af inder/yderhavn og dens betydning for evt. overløb med miljøfremmede stoffer i inderhavnen er ikke belyst. Værdien af en stormflodssikring, der i højere grad end Lynetteholms blokering, fastholder større ind/udløb i havnens nordre indsejling belyses ikke. Oplysninger om, at en kommende dokport skal etableres tidligere, på grund af Lynetteholms etablering, er ikke vurderet miljømæssigt. En konsekvens af denne mangel kan være, at det ikke oplyses, om den langsigtede udvikling vil føre til en væsentlig forlængelse af perioder med badeforbud i hele havneområdet. Dette er en væsentlig mangel.
- Gennemstrømning som beskrevet oven for, og dens betydning for at begrænse algeopblomstring i havnen, er ikke belyst. Dette har også væsentlig betydning for vandkvaliteten og muligheden for også i fremtiden at kunne bade i hele havneområdet.
- Strømforholdene på østsiden af Lynetteholms perimeter, hvor projektet viser badestrande, belyses ikke i forhold til badesikkerhed og kraftig strøm. Dette er en væsentlig mangel.
- Tangaflejring i bugterne på Lynetteholms østlige perimeter belyses, men vurderes ikke som en negativ konsekvens, uanset lugt og dårlig vandkvalitet vil have en væsentlig negativ virkning på projektets kystlandskab. Det kvalificeres heller ikke, at tangproblemerne er en stor udfordring på Øresundskysten. Dette er en væsentlig mangel.
- Nettoafstrømning gennem havnen beskrives i miljøkonsekvensrapporten korrekt som nordgående. Der savnes oplysninger om, der i basis er et væsentligt bidrag til vandskiftet fra ind/udstrømning gennem Kronløbet i et ligeledes uoplyst samspil med luknings- og åbningspraksis af stigbordet i Sydhavnen. Vi vurderer at denne mangel kan have væsentlige, negative konsekvenser for vandmiljøet i havnen i driftsfasen, og for muligheden for at opretholde eller måske forbedre mulighederne for badning i havnen. Det er en væsentlig mangel, at dette ikke er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten.
- Dimensioneringsåret for den hydrauliske konsekvens af Lynetteholmen er jvf. DHI basis i 2018. Året omtales som atypisk. Hvilken konsekvens har det for validiteten i DHI's konklusioner. I betragtning af de konsekvenser et atypisk basisår kan have for bl.a. vandkvalitet - hvorfor er data fra andre år ikke søgt inddraget for skabe en sikker belysning af Lynetteholms miljøkonsekvenser. Dette er en væsentlig mangel.

Konklusion - Vandmiljø, badevandskvalitet og badesikkerhed bliver efter vores opfattelse væsentligt og negativt påvirket. Generelt er miljøkonsekvensrapportens forslag til afværgeforanstaltninger enten fraværende, uklare eller ukonkrete

3.2 Oversvømmelse:

- Der forventes op til 3 cm forhøjelse af stormflodshøjvander i indsejling og havnen generelt som konsekvens af Lynetteholms etablering. Projekt Lynetteholm er af By & Havn

beskrevet som en stormflodssikring, men realiteten virker som det modsatte. En sådan inkonsekvens i mål og midler er en væsentlig mangel.

- Afledte konsekvenser som øgede stormflodshøjvander i Svanemøllebugten og ved Hellerup er ikke belyst eller vurderet. Dette er ligeledes en væsentlig mangel.
- Lynetteholmen vil, som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, fremskynde behovet for en stormflodsport i Kronløbet. Det nævnes perifert, at dette vil få negativ betydning for vandkvalitet mm. i hele havnen. Hvorfor er miljøkonsekvenserne af denne akkumulerede virkning ikke vurderet ift. til vandmiljø og badevandskvalitet i havnen, og for vandkvalitetens betydning for friluftsliv, turisme, samfundsøkonomi mm?

Konklusion - Risikoen for oversvømmelse i havnen som helhed og i nærområdet nord for havnen (Svanemøllen og Hellerup) øges væsentligt med etableringen af Lynetteholmen. Generelt er miljøkonsekvensrapportens forslag til afværgeforanstaltninger enten fraværende, uklare eller ukonkrete.

3.3 Rekreativ besejling:

- Sejlads nord/syd i 'resterne' af Kongedybet og i Hollænderdybet er ikke belyst trods store sikkerhedsmæssige konsekvenser for den rekreative sejlads. En øget besejling i Hollænderdybet vil skulle ske i sejlløb og render, hvor der allerede er en intensiv erhvervstrafik. Der savnes fuldstændig oplysninger om forhold af betydning for den rekreative sejlads, som fx strømforhold og bredder i det tilsyneladende meget smalle, sejlbare område mellem Lynetteholmen og Middelgrunden. Der savnes oplysninger om afværgeforanstaltninger som fx forventelige nødvendige sejladsrestriktioner for den rekreative trafiks brug af Hollænderdybet. Dette er en væsentlig mangel.
- Besejling af Kronløbet oplyses at skulle ske i et bølgeklima med 30% større bølgehøjder på grund af reflekssøer. De sikkerhedsmæssige konsekvenser for den omfattende rekreative sejlads er ikke oplyst. Dette er en væsentlig mangel.
- Afværgeforanstaltninger vedr. den rekreative besejling i Kronløbet ved anløb/udsejling af erhvervsskibe er, uanset en beskrevet, betydelig påvirkning, slet ikke oplyst. En spærretid for lystfartøjer rummer en stor sikkerhedsmæssig risiko, specielt ved anløb. Hvor skal lystfartøjer opholde sig i ventetiden, hvor lang tid varer ventetiden? Hvad anvises af konkrete afværgeforanstaltninger fx ved kraftige nordlige eller sø-lige vinde, som er ofte forekommende i sejlsæsonen? Kan der anvises sikre venteområder? Kan det oplyses om søvejsreglerne tænkes sat ud af kraft? Dette er en væsentlig mangel.
- Der beskrives en kanal mellem Kalkbrænderiløbet og Orientbassinet, som en mulig aflastning af Kronløbet for de helt små både (kajakker, robåde, små, lave motorjoller mm.). Der gives forskellige oplysninger i det ikke tekniske resume og i hovedrapporten om realiseringstidspunkt. Måske ultimo 24, dog måske senere og usikkert på grund af det verserende byggeri af Nordhavnstunnellen. Det er ikke oplyst om den 20m, henholdsvis 30m smalle kanal med et 90 graders knæk kan afvikle sejladsen med robåde, havnerundfarter, motorbåde mm. sikkert, og dermed være et reelt alternativ til brug af Kronløbet. Dette er en væsentlig mangel.
- Den rekreative besejling bygger på et utilstrækkeligt vidensgrundlag. AIS er ikke dækkende for al rekreativ sejlads, men er i miljøkonsekvensrapporten forsøgt kalibreret baseret på oplysninger fra forskellige organiserede brugere. Derudover er der en betydelig, ikke organiseret sejlads i havnen, hvor oplysninger ikke er søgt fremskaffet. Omfanget af denne rekreative sejlads er kun søgt belyst ved en tælling en enkelt dag i september, uden oplysninger i øvrigt. Da den rekreative trafik har store sæsonvariationer, med markante spidsbelastninger i vejrmæssigt gode weekender i juni, juli og august, synes estimeringen af den rekreative trafik, baseret på en dag i september, ikke at være retvisende. Dette er en

væsentlig mangel, som kan ændre hele vurderingsgrundlaget for miljøkonsekvensrapporten.

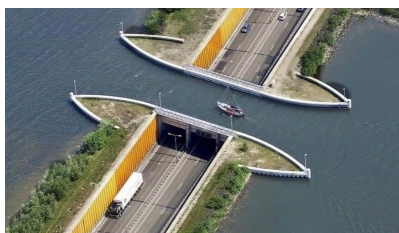
AIS- udskrift fra år 2017, der viser årstrafikken af lystbåde vist som spor. Den er stor!



Konklusion - Konsekvenserne for den rekreative besejling er, at der vil være en væsentlig påvirkning. Den rekreative besejling, som er væsentlig for friluftsliv, turisme mm. udsættes for betydelige usikkerhed i forhold til varetagelse af brugernes sikkerhed. Generelt er miljøkonsekvensrapportens forslag til afværgeforanstaltninger enten fraværende, uklare eller ukonkrete.

3.4 Margretheholm Havn:

- De beskrevne broåbningstider udtrykker manglende viden om besejlingen af en lystbådehavn. Der er ikke kun aktivitet i weekender og aftener. Dette er en væsentlig mangel.
- Pensionister, sejlerskole, ungdomsarbejde og de øvrige brugere benytter også havnen i dagtimer på hverdage. Dette udelukkes de fra med projektets broanlæg gennem havnen.
- Havnen er en vigtig gæstehavn for København. Denne funktion har vital betydning for havnens økonomi og tilfører derudover København en betydelig turistøkonomisk omsætning. Denne vil mere eller mindre forsvinde.
- Den planlagte bro over havnen er i projektet en dæmningsløsning med smal (dimensioner er ikke oplyst) gennemsejling med broklap. Selv i åben tilstand vil den ikke muliggøre besejling for sejl. Havnens sejlførende både (dvs. uden hjælpemotor), joller, skolebåde og kapsejlende lystsejlere vil ikke længere kunne bruge havnen. Skal den aktivitet ophøre, vil det få konsekvenser for klublivet. Dette, og de manglende dimensioner på projektets broforslag, er ikke oplyst i miljøkonsekvensrapporten og er en væsentlig mangel.
- Venteområde, sejladsikkerhed mm. i forbindelse med spærretid er, jvf. Kronløbet (se oven for) heller ikke oplyst. Dette er en væsentlig mangel.
- Margretheholm Havn er hjemsted for den frivillige søredningstjeneste. Placeringen i Margretheholm Havn er velbegrundet i forhold til det område, hvor der ydes assistance og i forhold til de frivillige. En bro vil kunne vanskeliggøre assistance og reelt umuliggøre at havarister sikkert kan hjælpes i havn. Sejladsikkerheden er ikke vurderet i Miljøkonsekvensrapporten. Dette er en væsentlig mangel.
- Den nærliggende løsning, en vej tunnel under Margretheholm Havn, er ikke vurderet miljømæssigt. Dette er en væsentlig mangel.



Konklusion - Miljøkonsekvenserne ved anlæg af Lynetteholmen for Margretheholm Havn er væsentlige, og rummer betydelig usikkerhed for havnens fremtid. Generelt er miljøkonsekvensrapportens forslag til afværgeforanstaltninger enten fejlvurderede, fraværende, uklare eller ukonkrete.

Med venlig hilsen

Foreningen af Lystbådehavne

Jesper Højenvang

Direktør

T: 4345 4360

E: jesper@flidhavne.dk