

Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen  
Sagsnummer: TS6020102-00024

Brøndby, den 25. januar 2021

## **Hørings svar: Miljøkonsekvensanalyse af etablering af Lynetteholm**

Dansk Sejlunion, som repræsenterer 257 danske sejlklubber med ca. 55.000 medlemmer, fremsender hermed høringssvar om miljøkonsekvensanalysen (VVM-rapporten) af etablering af Lynetteholm.

### Indledning:

Vi er grundlæggende særdeles kritiske over for projektet om at etablere Lynetteholm på det foreliggende grundlag. Det skyldes dels, at den nye bydel i havet, der for mange fungerer som 'Den Blå Fælledpark', i væsentlig grad vil forringe fritidssejlernes muligheder for at sejle til, fra og omkring København, og dels at de udfordringer, som projektet skal løse, kan løses på anden vis, som slet ikke er afsøgt.

Vi har samlet vores mange bekymringspunkter til projektet i dette høringssvar – uanset om det er punkter, der er berørt af VVM-rapporten eller ej.

Vi appellerer til, at der tages højde for vores synspunkter – selvom forslaget til anlægslov allerede er sendt i høring uden at afvente forløbet af høringen om VVM-rapporten. Vi mener ikke, at det er udtryk for god forvaltning, at anlægsloven sendes i høring, inden høringen af VVM-rapporten er færdigbehandlet.

### Projektets forudsætninger og analysens rækkevidde:

Projektet skal angiveligt medvirke til at løse flere af Københavns behov:

- Klimasikring i forhold til forhøjet vandstand
- Bortskaffelse af jord fra andre byggeprojekter i København
- Boliger til at imødekomme stigende befolkningstal
- Behov for infrastruktur i form af metrolinje og motorringvej

Det fremgår af forudsætningerne, at etablering af Lynetteholm kan dække alle disse behov. Desværre har man ikke gennemført en tilbunds gående analyse af oplagte, alternative muligheder.

Vi er uforstående over for, at VVM-rapporten udelukkende beskæftiger sig med etablering af perimeter og den basale opfyldning med jord til Lynetteholm – uden også at analysere konsekvenserne af de forventede infrastrukturprojekter m.v. Vi mener ikke, at det er i overensstemmelse med god forvaltningsskik eller EU-ret at anvende denne "salamimetode".

På trods af, at infrastrukturprojekterne ikke er en del af det aktuelle projekt – henviser rapporten og bygherre alligevel til infrastrukturprojekterne i argumentationen, og når det er belejligt, ved drøftelse af alternative løsninger til problemerne.

### Konkrete kritikpunkter:

Vi har fokus på følgende hovedemner:

- A. Sikkerhed for fritidssejlads – Kronløbet og Lynetteløbet
- B. Rekreative muligheder for fritidssejlere – Den Blå Fælledpark
- C. Besejling af Margretheholm Havn og Prøvestenen
- D. Københavns kultur
- E. Udformning af projektet
- F. Vandgennemstrømning, -kvalitet mv.
- G. Øresund, Østersøen og Svanemøllebugten

#### Ad A: Sikkerhed for fritidssejlads

Vi er meget bekymrede for den fremtidige sikkerhed for fritidssejlere; både i anlægsfasen og i driftsfasen.

- Vi har deltaget i en simuleret sejlads for fritidsfartøj gennem Kronløbet. Vi har ikke set et notat med sejladsens konsekvenser. Vores testsejler er meget erfaren, men oplevede alligevel betydelige udfordringer for sejladsen – udfordringer, som hun kun kunne håndtere takket være erfaring og fartøjets beskaffenhed. Vi er meget bekymrede for, at mindre erfarne sejlere eller fartøjer af dårligere beskaffenhed, fx uden motorkraft, vil være i reel fare ved sejlads i det kommende Kronløb.
- Vi har noteret, at Kronløbet bl.a. på baggrund af simuleringen er gjort bredere, men finder fortsat, at der er for store risici ved, at alle sejlere skal gennem det smalle Kronløb.
- Det er kendt, at der ved krydstogtskibene på Orientkaj skal være en sikkerhedsafstand som terrørsikring. Dermed er den frie bredde af Kronløbet til besejling reelt smallere end beskrevet i rapporten med deraf øgede risici.
- Hidtil har fritidssejlere til og fra Københavns Havn været henvist til sejlads gennem Lynetteløbet. Vi appellerer til, at Lynetteløbet bevares for fritidssejlere. Vi vurderer, at denne mulighed ikke er analyseret og beskrevet grundigt i VVM-rapporten, hvor det tages som en forudsætning, at løbet lukkes. Alternativet vil være at bevare et sikkert Lynetteløb med bilpassage i en tunnel til Lynetteholm (eller en akvædukt for fritidsfartøjer) samt etablering af en stormflodspor i Lynetteløbet.
- 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 sydøstlige vinde, som ofte er 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. Et scenarie er ultimo 2024, dog måske senere og usikkert på grund af det verserende byggeri af Nordhavnstunnellen og flytningen containerterminal. Det er ikke oplyst om den 20–30 meter 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. Usikkerheden om åbningstidspunktet bevirker, at der er stor sandsynlighed for, at småbådene skal sejle gennem Kronløbet med øvrige fritidsfartøjer og erhvervstrafik i flere år, når byggeriet påbegyndes. Dette vil medføre væsentlig fare.

- Den rekreative besejling bygger på et utilstrækkeligt vidensgrundlag. AIS er på ingen måde dækkende for al rekreativ sejlads, men er i VVM-rapporten forsøgt kalibreret baseret på oplysninger fra nogle organiserede brugere. Derudover er der en betydelig ikke-organiseret sejlads i havnen, hvor oplysninger ikke er søgt fremskaffet. Omfanget af denne rekreative sejlads er søgt belyst ved en tælling over nogle dage i september. Da den rekreative trafik har store sæsonvariationer, med markante spidsbelastninger i vejmæssigt gode weekender i juni, juli og august, synes estimeringen af den rekreative trafik, baseret på få dage i september, ikke at være retvisende. Dette kan ændre hele vurderingsgrundlaget for miljøkonsekvensrapporten.

Konsekvenserne for den rekreative besejling er, at der vil være en væsentlig påvirkning – både i forhold til sikkerhed og bekvemmelighed. Den rekreative besejling, som er væsentlig for friluftsliv, turisme mm., udsættes dermed for betydelig usikkerhed. Vi frygter, at projektet vil have en væsentlig negativ indvirkning på København som mål og ramme for fritidssejlads – særligt for både med master, men også for små fartøjer, indtil kanalen er færdigbygget. Generelt er VVM-rapportens forslag til afværgeforanstaltninger enten fraværende, uklare eller ukonkrete.

#### Ad B: Rekreative muligheder for fritidssejlere – Den Blå Fælledpark

Området, der fyldes op med jord, bliver af mange sejlere brugt som 'Den Blå Fælledpark'. Derfor opleves etableringen som et meget voldsomt indgreb.

Tusindvis af københavnske sejlere bruger området til søndagsudflugter, fisketure eller sommerudflugter. Det rummer desuden en populær kapsejladsbane for to af vores sejlklubber. Kapsejladsbanen bruges også som stævnebane, hvor sejlere fra mange andre klubber deltager. Nedlæggelsen af kapsejladsbanen er ødelæggende for vores sport i hovedstadsområdet.

Der er ikke mulighed for at flytte aktiviteten længere østover, fordi farvandet tættere mod Middelgrund og vindmølleparken igennem årtier er blevet anvendt som losseplads, som gør området farligt at sejle i.

- Afstanden mellem Lynetteholm og det "urene" område er, så vidt vi kan måle, højst 600 meter på det smalleste sted. Fraregnet nødvendig sikkerhedsafstand til land/grund efterlades sejlerne med 4-500 meter til aktiviteter. Kapsejladsbaner udlægges som hovedregel med en diameter på 0,6-1,0 sømil (godt 1.850 meter). Kapsejlads i området vil derfor slet ikke være muligt, hvor fx klubberne i Langelinje og Lynetten i dag har deres sejlads. Disse forhold er slet ikke berørt i VVM-rapporten. Hvilke tanker har bygherre og myndigheder gjort sig i forhold til nedlæggelsen af kapsejladsbanen og den rekreative brug, der nu forsvinder?
- Er det muligt at oprense affaldsdepotet på Middelgrunden som compensation til fritidssejlerne?

- Lukningen af Lynetteløbet medfører, at al lystbådssejlads - særligt i småbåde - fra Amagers østside til Københavns havn i praksis ophører, fordi ruten bliver alt for lang. Det vil være særligt kritisk for småbåde.
- 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 oplysninger om forhold af betydning for den rekreative sejlads, som fx strømforhold. Der savnes oplysninger om afværgeforanstaltninger som fx forventelige nødvendige sejladsrestriktioner for den rekreative trafiks brug af Hollænderdybet.

#### Ad C: Besejling af Margretheholm Havn og Prøvestenen

Margretheholm Havn er en af Danmarks største og mest aktive lystbådehavne. Den lokale sejlklub, Sejlklubben Lynetten, har selv etableret havnen og driver havn og klubaktiviteter på en dynamisk og aktiv måde til glæde for børn, unge og voksne københavnere og de mange turister, der benytter havnen som udgangspunkt for besøg i København. I projektet er det planlagt, at jordtransporten til Lynetteholm skal køre over havnen på en ny bro, som forudses åben for havnens brugere i weekender og på hverdage mellem kl. 16 og kl 07.

- De beskrevne broåbningstider afspejler ikke behovet for en lystbådehavn, hvor der ikke kun er aktivitet i weekender og aftener.
- Pensionister, sejlerskole, ungdomsarbejde og de øvrige brugere i havnen benytter også havnen i dagtimer på hverdage. Dette udelukkes de fra med projektets broanlæg gennem havnen. Det er vigtigt i en storby, at foreningerne afspejler befolknings sammensætningen og giver alle mulighed for at være aktive, når det passer dem – uanset alder og beskæftigelse. Det er netop tilfældet i Sejlklubben Lynetten og Margretheholm Havn.
- 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 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 VVM-rapporten.
- Området, hvor broen etableres, er ramme for klubbens træning af børn ved sejlads i optimistjoller. Denne vigtige aktivitet umuliggøres af broen.
- 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 VVM-rapporten.
- De nærliggende løsninger, en vej tunnel under Margretheholm Havn eller en akvædukt for skibene, er ikke vurderet miljømæssigt.

- Det er i øvrigt heller ikke belyst, hvordan besejlingen af Prøvestenen Havn fremover skal ske. Hvordan skal skibene dertil sejle, når de skal dreje skarpt for at komme ind til Prøvestenen.

Vi vil sammenfattende henstille til, at der i samråd med den lokale sejlklub findes en bedre løsning.

#### Ad D: Københavns kultur og identitet

København er opstået som en havn. Havnens aktiviteter har været grundlaget for byens udvikling og velstand. Derfor er havnen, der tilmed er en del af hovedstadens navn, en helt uadskillelig del af byen, dens historie og fremtid. Ved havnen finder man vigtige nationale og lokale monumenter og fortællinger. Byens identitet som aktiv havneby er også en unik parameter i den fortælling, som årligt tiltrækker hundredtusindvis af udenlandske besøgende.

Med til den aktive københavnske havn hører naturligvis både og skibe. Store og små. Med og uden master. Erhvervsskibe eller fritidsfartøjer. Robåde, kajaker, SUP, sejlbåde, motorbåde. Krydstogtskibe, containerskibe og færger. Havnerundfarer. Og mange flere.

Vi vurderer, at etableringen af Lynetteholm og de negative konsekvenser for fritidssejls i høj grad vil påvirke byens identitet og fortælling negativt. En by uden aktive sejlere i havnen er ikke en rigtig havneby. Læg dertil risikoen for, at vandkvaliteten forringes, så der måske ikke kan bades. Det kan få væsentlig betydning for København som turistby.

Vi finder ikke disse forhold belyst i rapporten.

#### Ad E: Udformning af projektet

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

#### Ad F: Vandgennemstrømning, -kvalitet mv.

Det er vores vurdering, at etableringen af Lynetteholm påvirker vandgennemstrømningen i og omkring Københavns Havn. Vi oplever ikke, at disse forhold er tilstrækkeligt belyst i rapporten.

- Gennemstrømning i 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 Lynetteholmens 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.

- 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 Lynetteholmens perimeter, hvor projektet viser badestrande, belyses ikke i forhold til badesikkerhed og kraftig strøm.
- Tangaflejring i bugterne på Lynetteholmens 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.
- Nettoafstrømning gennem havnen beskrives i VVM-rapporten 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.
- Dimensioneringsåret for den hydrauliske konsekvens af Lynetteholmen er jvf. DHI basis i 2018. Året omtales som atypisk. Hvilken konsekvens har det for validiteten af 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 Lynetteholmens miljøkonsekvenser?
- 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/bygning af hele Lynetteholmens perimeter, blokering af Lynetteløbet og etablering af en dokport vil Lynetteholm 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.

Sammenfattende er det vores vurdering, at vandmiljø, badevandsvandskvalitet og badesikkerhed bliver væsentligt og negativt påvirket. Generelt er VVM-rapportens forslag til afværgeforanstaltninger enten fraværende, uklare eller ukonkrete.

Ad G: Øresund, Østersøen og Svanemøllebugten

Også uden for Københavns Havn og det nærmeste vand må vandkvaliteten, strømforhold med videre blive påvirket. Vi finder heller ikke disse forhold tilstrækkeligt belyst

- Det er bekymrende, at Lynetteholm allerede med spunsning i 2023 vil begrænse gennemstrømningen ud for Københavns Havn og generelt 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.
- Vandgennemstrømningen til Østersøen påvirkes negativt. Det affejes som problem i VVM-rapporten med henvisning til en forventning om, at et generelt stigende hav som konsekvens af klimaforandringerne vil udligne denne

begrænsning. Vi mener, at det er en urimelig nyttiggørelse af klimaudfordringerne. Problemet bør analyseres ordentligt og afværgeforanstaltninger bør foreslås. Vi henviser i den forbindelse til samme problemstilling ved etablering af Øresundsbroen.

- Der forventes op til 3 cm forhøjelse af stormflodshøjvander i indsejling og havnen generelt som konsekvens af Lynetteholmens etablering. Dermed får Lynetteholm, der bl.a. skal udgøre stormflodssikring, til dels den modsatte effekt.
- Afledte konsekvenser som øgede stormflodshøjvander i Svanemøllebugten og ved Hellerup er ikke belyst eller vurderet.
- Risikoen for øget tilsanding og aflejring i Svanemøllebugten og ved Hellerup er ikke belyst. Allerede som konsekvens af etableringen af Nordhavn blev strømforholdene i bugten væsentligt forandret med den konsekvens, at der sker en tilsanding og aflejring, så besejling vanskeliggøres. Det er vores bekymring, at Lynetteholm yderligere vil forstærke denne tendens, så det attraktive miljø for fritidssejlsuds ud for Svanemøllehavnen og Hellerup – hvor bl.a. de danske elitesejlere træner - ødelægges på sigt.
- Tilsvarende er risiko for oversvømmelser ved stormflod syd for Lynetteholm, ved havnene i Sundby og Københavns Motorbåds Klub ikke belyst. Dette bør analyseres.
- Lynetteholm vil, som beskrevet i VVM-rapporten, 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?

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

#### Alternativet:

Sammen med Foreningen af Lystbådehavne i Danmark, FLID, står vi bag forslaget om at analysere den nye bydel på Middelgrund i stedet. FLID har fremsendt en præsentation heraf – udarbejdet af Arkitektfirmaer Hasløv og Kjærsgaard. Forslaget rummer meget attraktive muligheder for en bedre udnyttelse af Københavns overskudsjord til etablering af en ny bydel. Havet er meget lavere ved Middelgrund, så overskudsjorden vil give langt bedre byggemuligheder der. Der peges også på gode alternativer til løsning af højt vandssikring og infrastrukturmuligheder. Vi henviser til FLIDs omtale af projektet, som vi støtter.

Med venlig hilsen



Christian Lerche  
Direktør