



Brøndby
Kommune



Greve
Kommune



KØGE KOMMUNE



stevns kommune

4.januar 2023

Transportministeriet

Frederiksholms Kanal 27F

1220 København K

trm@trm.dk og arp@trm.dk

Høringsvar til den strategiske miljøvurdering af udviklingen af Østhavnen, herunder Lynetteholm

Den samlede vurdering af blandt andet klima- og miljøpåvirkninger ved en række udviklingsprojekter i Østhavnen, herunder Lynetteholm, er i offentlig høring frem til den 9. januar 2023.

Borgmestrene i Køge Bugt-alliancen har på møde den 9.december 2022 drøftet materialet og er enige om følgende bemærkninger:

1. Det er vigtigt, at der snarest træffes **formel beslutning om, at der ikke sker klappning** fra Lynetteholm-projektet i Køge Bugt
2. En eventuel ændring af **Hovedstadens spildevandsforhold** vil muligvis indebære, at vandkvalitets-målsætningerne til Køge Bugt reduceres fra god økologisk og kemisk tilstand til lavere tilstande, hvilket vil være uacceptabelt
3. Afledning af større mængder næringsstoffer og miljøforurenende stoffer i Køge Bugt må forventes at påvirke **Natura 2000 områderne** i nærheden af Køge Bugt. Det skal kvantificeres og vurderes konkret og en enhver påvirkning skal forhindres.
4. Ligesom ændring af spildevandsforholdene vil resultere i en større forurening i Køge Bugt, så vil etablering af de **ni kunstige øer syd for Avedøre Holme** også resultere i afledning af større mængder næringsstoffer og miljøforurenende stoffer til Køge Bugt i både anlægsfasen og driftsfasen. Det mangler at blive nævnt og vurderet i den strategiske miljøvurdering.
5. Der bør laves en konkret vurdering af, om anlægget vil reducere **vand- og saltudskiftningen gennem Øresund** og hvordan det evt. kan forebygges via afhjælpende foranstaltninger. Der bør laves en uafhængig second opinion, om der er påvirkninger og om påvirkningerne er acceptable. Internationale organisationer bør i givet fald inddrages.
6. Det er ikke tilfredsstillende, at den **forøgede trafikmængde på Køge Bugt Motorvejen** – landets mest trafikerede motorvej – ikke er beregnet

Køge Bugt-alliancen har tidligere påpeget vigtigheden af, at se de mange forskellige projekter i Køge Bugt i sammenhæng. Dette gælder også synet på den foreliggende strategiske miljøvurdering, som alene omfatter den østlige omfartsvej, ny metro mm. En samlet

miljøvurdering af hele byudviklingsprojektet for "Lynetteholm", "Østhavnen" og dertilhørende infrastruktur, er afgørende for at give den nødvendige indsigt i anlæggenes reelle natur- og miljømæssige påvirkninger, så der på et oplyst grundlag kan tages beslutninger om den videre udvikling af hele den østlige del af København.

Det er også bemærkelsesværdigt, at den ellers omfattende strategiske miljøvurdering ikke nævner Københavns Kommunes ambitioner og planer om at blive CO2-neutral. Den kommer heller ikke ind på, i hvilken grad planerne for byudvikling og infrastruktur vil påvirke arbejdet med at reducere hovedstadens CO2-udledning.

Ad. 1 Klapping og råstofgravning i Køge Bugt

Kommunerne ser det som positivt, at der tilsyneladende ikke skal klappes i forbindelse med anlæggelse af nye metrolinjer og/eller en østlig omfartsvej. Derfor er det glædeligt, at de nye projekter ikke forudsætter klapping, da det vil skåne havmiljøet. Hvad angår råstofforbruget finder vi det ligeledes positivt, at råstofgravning vil finde sted på land, og at man derfor undgår at suge materiale op fra Køge Bugt.

I den strategiske miljøvurdering *antages*, at der ikke længere vil foregå klapping i Køge Bugt/Øresund på baggrund af en aftale mellem et flertal i forligskredsen i Folketinget. Der mangler dog fortsat en formel beslutning om klapping af slam.

Ad. 2 Hovedstadens spildevandsforhold

I miljøvurderingen har Transportministeriet valgt at udelade forholdene vedrørende BIOFOS' rensesanlæg – Lynetten. Til trods for, at miljøvurderingen selv henleder opmærksomheden på, at situationen omkring rensesanlægget Lynetten stadig er usikker, og derfor ikke er med i betragtningerne, findes det grundlæggende problematisk, at dette er udeladt. Det skyldes ikke mindst, at et byudviklingsprojekt af en kaliber som Lynetteholm ikke må undlade en så væsentlig faktor som rensesanlægget – heller ikke selv om det kan være svært at foretage en vurdering af forholdene.

På side 236 i den strategiske miljøvurdering står:

"Muligheden for at flytte BIOFOS' rensningsanlæg til Holmene syd for Avedøre Holme⁵⁰ vil som udgangspunkt føre til en ændring af udledningen fra rensningsanlægget fra Øresund til Køge Bugt. Hvorvidt dette vil medføre en påvirkning af vandkvaliteten i Køge Bugt er ikke klarlagt. Et nyt rensningsanlægs miljøpåvirkning ved udledning af vand må forventes mange gange lavere end eksisterende rensningsanlægs påvirkninger. Såfremt udledningen af næringsstoffer skulle vise sig at medføre en væsentlig påvirkning (forringelse af vandområdet baseret på de opstillede målsætninger), vil det være nødvendigt at anvende fravigelsesproceduren i miljømålsbekendtgørelsens § 4. Det kan ikke på det foreliggende videngrundlag vurderes, hvorvidt der vil være behov for iværksættelse af fravigelsesproceduren. En evt. flytning af rensningsanlægget til Holmene kan dog også udnytte de eksisterende udledningsledninger forbundet med Damhusåens rensningsanlæg, således at udledningerne fra et evt. nye rensningsanlæg på Holmene også har udledningspunkt i Øresund."

Uanset, at miljøpåvirkningerne må forventes at være lavere end eksisterende rensningsanlægs påvirkninger, vil der blive afledt større mængder næringsstoffer og miljøforurenende stoffer til

Køge Bugt, hvis udledningspunktet vil være ved Holmene syd for Avedøre Holme. Men der vil også blive afledt større mængder næringsstoffer og miljøforurenende stoffer til Køge Bugt, hvis vandet udledes via Damhusåens rensningsanlæg udløbsledning.

At anvende fravigelsesproceduren i miljømålsbekendtgørelsens § 4 indebærer, at målsætningerne til Køge Bugt reduceres fra god økologisk og kemisk tilstand til lavere tilstande, hvilket vil være uacceptabelt for Køge Bugt kommunerne.

Afledning af større mængder næringsstoffer og miljøforurenende stoffer på grund af flytning af Renseanlæg Lynetten bør kompenseres med reduktioner tæt på udledningspunktet af disse afledninger.

Ad. 3 Nærliggende Natura2000-områder

Afledning af større mængder næringsstoffer og miljøforurenende stoffer i Køge Bugt må forventes at påvirke Natura 2000 områderne i og i nærhed af Køge Bugt. Vi er derfor ikke enige i afsnittet om Natura 2000 på side 236 og 237, at væsentlig påvirkning på Natura 2000 områderne kan udelukkes (side 236). Det skal kvantificeres og vurderes konkret og en enhver påvirkning skal forhindres.

Ad. 4 Etablering af ni kunstige øer syd for Avedøre Holme

På side 90 og 91 i den strategiske miljøvurdering står, at høringen i forbindelse med afgrænsningsnotatet gav anledning til en justering af listen over aktiviteter, der skal vurderes i relation til sandsynlige kumulative virkninger med planen. Tilføjet på side 91 er: Udvidelse af Avedøre Holme, jf. Hvidovre Kommunes projekt "Holmene".

Ligesom flytning af rensningsanlægget Lynettens udløbsledning vil resultere i en større forurening i Køge Bugt, så vil etablering af de ni kunstige øer syd for Avedøre Holme også resultere i afledning af større mængder næringsstoffer og miljøforurenende stoffer til Køge Bugt i anlægsfasen og driftsfasen. Det mangler at blive nævnt og vurderet i afsnit 7.7.5 i den strategiske miljøvurdering.

Der henvises desuden til behov for kompenserende tiltag, som nævnt under punkt 4.

Ad. 5 Reduktion af vand- og saltudskiftning gennem Øresund på grund af Lynetteholmen

Det er fortsat uklart i hvilket omfang Lynetteholm-projektet kan reducere vand- og saltudskiftningen gennem Øresund. En reduktion kan resultere i påvirkninger af havmiljøet i hele Østersøen og derfor også i Køge Bugt.

På side 231 i den strategiske miljøvurdering står:

"Det påregnes at opfylde et areal ved Prøvestenen ved en mulig tilslutning her samt ved Kastrup halvøen i forbindelse med tunnelens tilslutning til Øresundsmotorvejen. Bag ved de nye opfyld kan der periodisk og meget lokalt være nedsat vandudskiftning. Påvirkningen vurderes at være ubetydelig, idet anlæggene vil kunne udformes på en måde, så eventuelle negative effekter minimeres."

Der bør laves en konkret vurdering af om planens elementer vil reducere vand- og saltudskiftningen gennem Øresund og hvordan det evt. kan forebygges via afhjælpende foranstaltninger. Der bør der også laves en uafhængig second opinion, om der er påvirkninger og om påvirkningerne er acceptable. Internationale organisationer bør i givet fald inddrages.

Projekterne for infrastruktur til Østhavnen og Lynetteholm kan i lang tid fremover få konsekvenser for planerne om at udlægge en ny marin nationalpark i Øresund. De eksisterende arealer med ålegræs, der fjernes, når infrastrukturanlæggene etableres, er op mod 40 år om at blive genetableret. Miljøvurderingen nævner også, at de berørte områder vil blive mindre velegnede som opvækstplads for fiskeyngel, indtil bundfaunaen er genetableret. Desuden vil de midlertidige påvirkninger af ålegræs og tangbevoksninger også forringe levedygtighederne for de fiskearter, der er tilknyttet disse habitater, indtil habitaterne er genetablerede. Den potentielle påvirkning på fiskebestandene i området er vurderet som "ubetydelig" på grund af dens midlertidige karakter, relativt begrænsede område og bundfaunaens evne til at regenerere. Kommunerne mener *ikke*, at en påvirkning, der kan vare op til 40 år, vil være ubetydelig.

Ad 6. Effekter for vejtrafikken i hovedstadsområdet

Det fremgår af miljørapporten, at de samlede trafikale effekter for hele hovedstadsområdet af den samlede plan vil være marginale. Planen vil særligt have betydning i Københavns Kommune og vil have væsentligt positive effekter i det centrale København og på Amager. Det påpeges dog, at der vil være en øget trafik nord for København og en øget trafik på Helsingørsmotorvejen som følge af planen (s. 68-70 og s. 74-75).

Rapporten fokuserer ikke på, at der vil være en stigning i trafikken på Køge Bugt Motorvejen. Det fremgår dog af figur 5.4.1, men er ellers ikke nævnt i rapporten. Motorring 3 kan også blive påvirket. Køge Bugt kommunerne bemærker, at det er nogle af Danmarks mest trafikerede veje, og at udviklingen i Østhavnen må forventes at medføre mere trafik og øget støjbelastning på disse strækninger med en forventelig konsekvens for Køge Bugt kommunernes potentialer for bosætning og for tiltrækning og fastholdelse af virksomheder.