

VVM-redegørelse om Lynetteholm

Høringsvar fra Christianshavns Lokaludvalg

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen sendte d. 30. november 2020 Miljøvurderingen af Lynetteholm i høring med frist for høringssvar d. 25. januar 2021. I den anledning skal Christianshavns Lokaludvalg fremkomme med dette høringssvar. I høringssvaret ønsker Lokaludvalget at kommentere syv forhold, som vi på det foreliggende grundlag finder af særlig betydning. Det drejer sig om:

- I. Høringsprocessen
- II. Behov for en samlet miljøvurdering og faseopdeling
- III. Klimasikring
- IV. Jordtransport
- V. Anlæggets nærområde
- VI. Borgernes sundhed
- VII. Sejladmæssige forhold

I. Høringsprocessen

Lokaludvalget hilser muligheden for at afgive et høringssvar velkommen. Imidlertid beklager Lokaludvalget, at høringen om VVM-redegørelsen gennemføres i en tid hvor corona-restriktionerne forhindrer fysiske debatmøder. En virtuel høringssvar giver ikke samme mulighed for inddragelse af berørte og interesserede borgere i grundige debatter om et så væsentligt og omfattende projekt som Lynetteholm.

Høringsprocessen burde forlænges så den offentlige høring slutter en måned efter, at forsamlingsforbuddet er ophævet. Hermed kunne et borgermøde, som måtte aflyses grundet corona-restriktionerne, og som Christianshavns Lokaludvalg og Indre By Lokaludvalg har planlagt, afholdes inden høringssvarens udløb og en bredere kreds af borgere blive hørt.

II. Behov for samlet miljøvurdering og faseopdeling

Som det fremgår af VVM-redegørelsen, har Lynetteholm-projektet i henhold til den politiske principaftale fra oktober 2018 som formål at 1) bidrage til klimasikring af København, 2) skabe et areal til byudvidelse, 3) muliggøre deponering af overskudsjord og 4) bidrage til finansiering af overordnet infrastruktur. Redegørelsen omhandler dog kun to forhold: 1) konstruktion af øens afgrænsning med ny adgangsvej og 2) modtagelsesanlæg for nyttiggørelse af overskudsjord og opfyldning af området.

Lokaludvalget anser komponenterne om klimasikring, byudvikling og infrastruktur som integrerede elementer i projektet. Lokaludvalget finder det derfor beklageligt, at der ikke foreligger en miljøkonsekvensvurdering af samtlige komponenter, som i henhold til den politiske principaftale udgør formålet med Lynetteholm.

Det gælder også forholdene om fjernelse af blød havbund og påfyldning af sand. Det fremgår af VVM-redegørelsen, at disse arbejder behandles i selvstændige miljøvurderinger. Da Lynetteholm ikke kan anlægges uden disse arbejder og da arbejdet hermed formodes at starte tidligt i anlægsarbejdet burde indvinding af sand fra Kriegers Flak og klappning af havbundsmaterialer i Køge Bugt være med i en samlet miljøvurdering. Bl.a. er det væsentligt at få belyst de mulige problemer med erodering af kysten, som kan være forbundet med opsugning af op til 4 mio. m³ sand til brug for Lynetteholm.

I lyset af beslutningen om, at København skal være CO₂-neutral i 2025, og regeringens mål om at reducere CO₂-udledningen i Danmark med 70% i 2030, finder Lokaludvalget, at der må foretages en samlet vurdering af projektets CO₂-belastning. I den forbindelse er det relevant, at projektet vurderes i relation til realiseringen af FN's 17 Verdensmål, jf. den betydning de tillægges i planen, "Verdensby med ansvar", for Københavns udvikling de næste 12 år. Det vil i øvrigt flugte med By & Havns ambition om at levere langsigtet, bæredygtig og helhedsorienteret byudvikling.

1
2 For at skabe et retvisende overblik over projektets samlede miljøkonsekvenser finder Lokalud-
3 valget derfor, at en sammenfattende VVM-redegørelse over projektets samlede miljøkonse-
4 kvenser burde foreligge forud for udformning af den anlægslov der igangsætter projektet.

5
6 Ønsket om en samlet miljøkonsekvensvurdering af alle projektets komponenter betyder ikke,
7 at Lokaludvalget ikke anerkender behovet for en faseopdeling af et så stort projekt som Ly-
8 netteholm. Tværtimod. I lyset af den meget lange tidshorisont og projektets betydelige økono-
9 miske omfang er det vigtigt med en faseopdeling, også ud over den opdeling, der allerede ope-
10 rerer med ved afgrænsning af jordopfyldning i to faser.

11
12 En sådan faseopdeling, som bl.a. kan anvendes til at rangordne de forskellige nærliggende og
13 stormflodssikringsafledte projekter, skal tilrettelægges med henblik på at muliggøre, at politi-
14 ske beslutninger kan justeres i takt med, at vidensgrundlaget for tekniske, miljømæssige og
15 socioøkonomiske forudsætninger løbende opdateres og præciseres. Dertil kommer, at Køben-
16 havns Kommunes erklærede ønske om dialog med borgerne vil kunne fremmes med en veltil-
17 rettelagt faseopdeling.

18 19 III. Klimasikring

20 Som det følger af det foregående, er det beklageligt, at en miljøkonsekvensvurdering af dok-
21 porten i Kronløbet ikke indgår i VVM-redegørelsen. Skønt det ikke er tilfældet, ønsker Lokalud-
22 valget at fremkomme med følgende kommentarer hertil og til klimasikringsspørgsmålet.

23
24 Af de fire formål med Lynetteholm anser Lokaludvalget klimasikring som en meget høj priori-
25 tet. Ifølge beregninger baseret på FN's Klimapanel's prognoser er Christianshavn blandt de om-
26 råder i Storkøbenhavn, som vil blive mest berørt af vandstandsstigning og stormflod. Allerede i
27 dag står vandstanden faretruende højt under stormfloder langs havnepromenaden og kana-
28 lerne på Christianshavn, som det f.eks. sås under stormen Bodil i 2013. Uden klimasikring vil
29 risikoen kun blive forøget.

30
31 Lokaludvalget finder derfor, at en miljøkonsekvensvurdering af dokporten må igangsættes
32 straks, så dokporten kan være på plads, ikke om 15-20 år, men hurtigst muligt, hvilket bør
33 være i umiddelbar forlængelse af, at Lynetteholms perimeter er etableret.

34
35 Lokaludvalget undrer sig over, at det i VVM-redegørelsens indledning er nævnt, at "en even-
36 tuel dokport mellem Lynetteholm og Nordhavn" ikke indgår i redegørelsen. Hvorfor omtales
37 det som en "eventuel" dokport, når klimasikring netop er ét af de fire politisk besluttede formål
38 med Lynetteholm? Formulering efterlader indtryk af, at der er usikkerhed om denne væsent-
39 lige komponent, hvilket forstærker kritikken af, at der ikke foreligger en samlet miljøkonse-
40 kvensvurdering af samtlige projektets komponenter.

41
42 Endvidere ønsker Lokaludvalget at påpege, at begrænsningen af bredden af Kronløbet mellem
43 Nordhavn og Lynetteholm er begrundet i hensynet til klimasikring med en dokport. Enhver
44 tvivl om at klimasikringen gennemføres, herunder etableringen af en dokport i Kronløbet, vil
45 således fjerne begrundelsen for, at Kronløbets bredde indsnævres.

46
47 Yderligere noterer Lokaludvalget sig, at det budget der var afsat til planerne om klimasikring af
48 Københavns metro, herunder metroen på Christianshavns Torv, er blevet lagt til side. Det er
49 tilsyneladende sket med henvisning til, at de midler der var afsat vil blive omallokeret til klima-
50 sikringen i Lynetteholm-projektet. Beslutningen giver absolut ingen mening, hvis klimasik-
51 ringskomponenten i Lynetteholm drages i tvivl og vi er uenige i den, hvis klimasikringskompo-
52 nenten ikke fremskyndes som en topprioritet.

53
54 Klimasikring og stormflodsrисici er et problemkompleks, der ikke kun vedrører Christianshavn,
55 men andre områder i København og dets nabokommuner. Det fremgår klart af Københavns
56 Kommunes Stormflodsplan fra juni 2017. Lokaludvalget tager hatten af for, at klimasikring
57 indgår i Lynetteholm-projektet, men så må man også tage skridtet fuldt ud og vurdere

1 projektet i sammenhæng med de klimasikringsprojekter, der derudover skal til for at sikre kø-
2 benhavnsområdet.

3
4 Derfor foreslår Lokaludvalget, at der gennemføres en miljøkonsekvensvurdering, som rettes
5 specifikt mod klima- og kystsikringsaspekterne og som baseres på et helhedssyn, der omfatter
6 de regionale perspektiver og som kan udgøre grundlaget for en mulig faseopdelt klimasikrings-
7 plan for hele Hovedstadsområdet.

8
9 En sådan vurdering, som kunne finansieres af puljen til tiltag i opfølgning på VVM-redegørel-
10 sen, kunne udformes som en ajourføring og udbygning af Københavns Kommunes Stormflods-
11 plan, hvori det forudsættes, at den skal videreudvikles til en konkret plan, hvis komponenter
12 (bl.a. dokporte, dæmningsanlæg og andre beskyttelsestiltag) skal afdækkes.

13
14 Lokaludvalget konstaterer med tilfredshed, at klimasikringskomponenterne er nævnt som nær-
15 liggende projekter VVM-redegørelsen og at det i Kommunens udkast til risikostyringsplan, der
16 aktuelt er i høring, anføres, at der vil blive set på forudsætningerne for en sikring i nord, her-
17 under portløsninger i Kronløbet

18
19 For god ordens skyld bemærkes, at skønt Stormflodsplanen anbefaler stormflodssikring af Kø-
20 benhavn fra syd først, vil det være helt forkert, hvis der ikke i forbindelse i Lynetteholm gives
21 prioritet til dokporten mod nord.

22 23 IV. Jordtransport

24 De mange forhold, der indgår i miljøvurderingen, deles i tre hovedkategorier: 1) væsentlige
25 påvirkninger, 2) moderate påvirkninger og 3) små, ubetydelige eller ingen påvirkning. Af tre
26 forhold der vurderes at give væsentlige påvirkninger omhandler det ene transport af jord fra
27 mellemoplaget på Nordhavn med 2,7 mio. tons jord samtidig med transport af øvrig over-
28 skudsjord på 2,6 mio. tons årligt fra københavnsområdet.

29
30 Det anføres i redegørelsen, at Københavns Kommune har oplyst, at jorden fra mellemoplaget i
31 Nordhavn sejles til Lynetteholm. For at undgå jordtransport på lastbiler fra mellemoplaget på
32 Nordhavn til Lynetteholm via Indre By og Christianshavn finder Lokaludvalget det afgørende,
33 at jorden sejles til Lynetteholm. Vi noterer os tilkendegivelsen fra Københavns Kommune og
34 lægger til grund, at Kommunen vil sikre, at det sker.

35
36 Transporten af den løbende produktion af restjord til Lynetteholm med lastbil er i modsætning
37 til den kortvarige transport af mellemoplaget ikke noteret som en væsentlig påvirkning af mil-
38 jøet. Det drejer sig om 350 lastbillæs derud, 350 tomme lastbiler derfra, i alt 700 lastbilkørsler
39 dagligt, 250 dage om året.

40
41 Lokaludvalget er helt uenig i, at denne transport, som vil foregå i mindst 15 år frem til den
42 mulige åbning af Østre Ringvej, ikke er en væsentlig påvirkning af miljøet. Det bygger på den
43 fejlagtige vurdering, at den daglige kørsel med nogenlunde tilsvarende jordmængder i perio-
44 den siden begyndelsen af 1990'erne ikke har været en væsentlig miljøpåvirkning. Det har den.
45 Eller den fejlagtige antagelse, at der ikke er alternativer til at flytte overskudsjord til Lynette-
46 holm. Det er der naturligvis. I den forbindelse finder Lokaludvalget følgende forhold afgørende:

47
48 **Beslutningsgrundlaget for, at pramning er uøkonomisk, bør fremlægges.** Så meget
49 som muligt af den løbende tilførsel af jord til Lynetteholmen bør prammes fra Nordhavn eller
50 fra Prøvestenen. I VVM-analysen anføres, at pramning vil være uøkonomisk. Men grundlaget
51 for denne vurdering er ikke fremlagt. Beslutningsgrundlaget må fremlægges. Mer-CO₂-belast-
52 ning fra pramning indgår også som en selvstændig begrundelse. Det er ikke velbegrundet. Der
53 findes kendt el-teknologi, der kan bringes i anvendelse, hvilket bør lægges til grund.

54
55 **Ingen jordtransport over Knippelsbro.** Der må i Lynetteholm-loven indsættes en tvangsru-
56 tebestemmelse på linje med den, der i VVM-redegørelsen foreslås for Raffinaderivej/Kløver-
57 marksvej/Forlandet, således at jordtransport til Lynetteholm ikke sker ad Knippelsbro. Trafik-
58 ken vil derved blive forøget ad Langebro, men det må alligevel være rimeligt at friholde

1 Torvegade, der er centrum i et tæt beboelseskvarter. Kapacitetsproblemerne på Torvegade er
2 allerede betydelige. Kommunens igangværende planer om at løse kapacitetsproblemerne,
3 f.eks. i forhold til cykeltrafikken, vil blive vanskeliggjort, hvis der fortsat skal køre jordlastbiler
4 og tilmed i et større omfang end nu.

6 **Pramning må fortsætte fra Nordhavn og modtageanlægget på Nordhavn må bevares**

7 **også efter 2023.** Det giver ikke mening, at jord fra den nordlige del af københavnsområdet
8 skal køres gennem Indre By og det nordlige Amager til Lynetteholm. Pramning af jord herfra
9 må fortsætte, også efter at mellemoplaget på de 2,7 mio. tons jord er sejlet til Lynetteholm.
10 Selv om der p.t. ikke er planer herom, må der skabes mulighed for en løbende politisk og øko-
11 nomisk revurdering heraf. Der bør ikke på forhånd spændes ben for en beslutning om fortsat
12 pramning fra Nordhavn gennem en nedlæggelse af modtageanlægget.

14 **Lynetteholm-projektet bør anerkende behovet for overgang til fossilfri lastbiltrans-**

15 **port i den københavnske miljøzone.** På nuværende tidspunkt giver lovgivningen om miljø-
16 zoner ikke kommunen mulighed for at forbyde kørsel med diesellastbiler i den københavnske
17 miljøzone. Men af miljøhensyn kan det ikke udelukkes, at et flertal i Folketinget vil åbne for
18 denne mulighed inden for en kort årrække. Der ønskes en klar tilkendegivelse fra Lynetteholm-
19 projektet af, at man i givet fald vil støtte op om hurtigst muligt at forbyde diesellastbiler i Kø-
20 benhavn, også selv om det kan betyde, at jordtransport med lastbil til Lynetteholm fordyres.

22 V. Anlæggets nærområde

23 Lokaludvalget anerkender, at den foreslåede vejføring for jordtransport på nordøst Amager er
24 den mindst belastende af de mulige adgangsveje i området. Den nye adgangsvej fra Prøveste-
25 nen til Refshaleøen forventes imidlertid først færdiggjort i 2023. I perioden 2021-23 indtil den
26 nye vej er anlagt forventes det, at materiel, herunder formentlig tungt materiel, vil blive kørt
27 til byggepladserne på Kraftværksøen og Refshaleøen ad Raffinaderivej, Kløvermarksvej, For-
28 landet og den nordlige del af Refshalevej.

29 Også selv om der gennemføres aflastningsforanstaltninger finder Lokaludvalget dette uaccep-
30 tabelt. Det skyldes især, at den nordligste del af Forlandet er tæt bebygget og at dette vejs-
31 tykke og den nordlige del af Refshalevej er snæver og snørklet. Alle de nævnte vejstrækninger
32 er allerede svært belastede. Lokaludvalget lægger derfor vægt på, at vejene ikke vil blive
33 brugt som anført, men at materiel i hele perioden vil blive sejlet til de nævnte lokaliteter, der
34 alle er umiddelbart tilgængelige fra søsiden.

35 Området ved Margretheholm med omkring 3.000 beboere er en trafikflaskehals og nærmeste
36 nabo til den byggeplads, der i mange år vil fungere i forbindelse med projektet. Derfor ønsker
37 Lokaludvalget, at der gennemføres forbedrede og effektive afværgeforanstaltninger ved kryd-
38 set Refshalevej/Forlandet samt Forlandet/Margretheholmsvej, f.eks. i form af lysregulering,
39 vejbump, lav hastighed eller andre tiltag.

40 Hvad angår støj må Margretheholmområdet forventes særligt påvirket fra byggepladsen, der
41 skal anlægges mindre end 150 m fra byggeriet Udsigten og lige op til et grønt område her.
42 Konsekvenserne heraf for livskvaliteten for beboere i området er kun overfladisk beskrevet.
43 Lokaludvalget anmoder om overvejelser om, hvordan afstanden kan øges til mindst 200 m og
44 om, hvordan effektiv afskærmning kan etableres.

46 VI. Borgernes sundhed

47 Refshaleøen fra Christianshavn i sydvest til Lynette-rensningsanlægget i nordøst er et område
48 med nybyggeri til bolig og erhverv med arealer afsat til offentlige institutioner og rekreative
49 formål. Anlæg af perimeteren og driften af jordpåfyldning af Lynetteholm får som nævnt kon-
50 sekvenser for borgerne i de bolig- og erhvervsområder, der ligger tæt på den kommende byg-
51 geplads og de transportveje, der skal anvendes.

52 Lokaludvalget finder, at såvel anlægsfase som driftsfase, som beskrevet i VVM-rapporten, vil
53 få omfattende negative konsekvenser for berørte borgers sundhed og at der derfor må findes
54 tekniske løsninger for at afbøde de negative konsekvenser af ikke mindst følgende forhold:

1
2 **Ramning af spuns** til etablering af perimeteren vil give et støjtryk, der påvirker boligområder
3 på Margretheholm, Østamager, Christianshavn, Indre By, Østerbro og boligområdet i Nord-
4 havn. Det oplyses i VVM-rapporten, at støjen vil overholde de gældende grænseværdier, men
5 samtidig kalkuleres med muligheden for dispensation derfor. Arbejdet planlægges udført 24/7
6 fra 4. kvartal 2021 til 4. kvartal 2023. Erfaringer fra andre store projekter – metrobyggeri
7 f.eks. – peger dog på, at det kan forventes at vare væsentligt længere. En støjpåvirkning af
8 den karakter over 2 år eller mere er ikke acceptabelt for de borgere, der bliver berørt deraf.
9

10 **Støj og støv** er blandt de vigtige faktorer, som VVM-rapporten beskæftiger sig med. Vurderin-
11 gen tager udgangspunkt i forureningselementernes grænseværdier og det fremhæves, at de
12 sjældent bliver overskredet.
13

14 Imidlertid er det bekymrende, at forureningsbelastningen påvirker de samme lokaliteter over
15 en lang tidsperiode. Det er de samme beboere, de samme kolonihaver og samme arbejdsplad-
16 ser, de samme marine habitater, der over en meget lang årrække påvirkes af støj, støv og an-
17 den forurening. I lyset heraf ønsker Lokaludvalget oplyst, hvordan grænseværdien på 40 dB(A)
18 agtes overholdt i de områder, f.eks. Margretheholm, hvor spunsning i VVM-redegørelsen opgø-
19 res at ville medføre et støjniveau på min. 45-50 dB.
20

21 I særdeleshed vil støj og støv fra transportaktiviteterne være en væsentlig påvirkningsfaktor.
22 Den planlagte forsyningsvej langs Kraftværksøen over Margretheholm havn giver ikke en næv-
23 neværdig støj- og støvmæssig beskyttelse pga. den korte afstand til de berørte områder.
24

25 VVM-rapporten koncentrerer sig om de sidste kilometer frem til Lynetteholms modtageanlæg,
26 men det må forventes, at støj og støv bliver en lige så stor påvirkningsfaktor på indfaldsvejene
27 over Christianshavn, Indre By, Østerbro mv. Lokaludvalget savner en vurdering heraf.
28

29 **Forureningsfaktorer fra transport, grave- og udfyldningsarbejde.** I VVM-redegørelsen
30 tages udgangspunkt i den aktuelle maskinpark, hvor de anvendte maskiner – lastbiler, udfyld-
31 nings-, grave- og pumpemaskiner – drives af dieselmotorer med stor udledning af CO₂, NO_x og
32 SO₂.
33

34 Aktiviteterne bidrager til at øge forureningen i lokalområderne og langs forsyningsvejene i den
35 lange projektfase, som vil få betydning for berørte borgeres sundhed. Lokaludvalget efterlyser
36 et svar i VVM-redegørelsen på, hvordan den omfattende forurening stemmer overens med Kø-
37 benhavns Kommunes planer om at gøre København CO₂-neutral i 2025.
38

39 **Trafiksikkerheden** i de berørte byområder bliver truet af stigning i tung trafik. I årene frem
40 mod 2035 vil jordpåfyldningen påvirke trafikmængden væsentligt og derefter vil materialeleve-
41 rancer – til boliger, infrastruktur, Metro mv. – i yderligere mange år fortætte trafikken i tilstø-
42 dende byområder. Lokaludvalget efterlyser derfor, at der fra starten tages højde for sikkerhed
43 i trafikken for de mange cyklister og andre bløde trafikanter, der berøres af byggeriet.
44

45 Der savnes således en overordnet beskrivelse af, hvilke tiltag der tænkes ind for at sikre bløde
46 trafikanter i forbindelse med den øgede trafik, projektet medfører i form af bl.a. transport af
47 personale, maskiner/udstyr og byggematerialer med såvel tunge som lettere køretøjer.
48

49 Lokaludvalget finder det væsentligt, at der ud over foranstaltningerne nævnt ovenfor under
50 jordtransport og anlæggets nærområde planlægges og gennemføres trafiksikkerhedsfrem-
51 mende tiltag i alle berørte områder i form såvel midlertidige som permanente tiltag som cykel-
52 stier, afstribninger, lysregulering, vejbumper, belysning m.m.
53

54 **Miljøkonsekvenserne af havbundsændring** er blandt de forhold VVM-redegørelsen beskæf-
55 tigt sig med. Til havs må det forventes, at de maritime beskyttelsesområder samt Natura
56 2000 områder bliver truet af sedimentflytning, herunder forurenede sediment samt tungmetaller
57 og sandpumpning fra Kriegers Flak.
58

1 Lokaludvalget henviser samtidig til Länsstyrelsen Skånes notat af 7. november 2019 ang.
2 Espoo-konventionens gyldighed ved etablering af Lynetteholm, hvori der gøres opmærksom på
3 det mulige varige tab af maritimt habitat i et omfang, der vil berøre den svenske del af Øre-
4 sund. Udover de ovenfor nævnte VVM-redegørelser om indvinding af sand og klappning af hav-
5 bundsmaterialer efterlyser Lokaludvalget de danske myndigheders svar på de svenske bekym-
6 ringe.

7 8 VII. Sejladsmæssige forhold

9 Sejlds i Københavns Havn vil på mange måder blive negativ berørt af anlæggelsen af Lynette-
10 holm. Det vil gælde sejlds til og fra hele havneområdet, herunder Christianshavn. Og det vil
11 gælde både kommercielle fartøjer og fritidsfartøjer, som kun levnes en relativt smal passage
12 gennem det indsnævrede Kronløb.

13
14 Byen forventes af rumme flere og flere borgere, men ved at opfylde en væsentlig del af "Den
15 blå Fælledpark" = Københavns Havn med jord til byudvikling, udelukker man mange menne-
16 sker fra at bruge byens måske største og internationalt anerkendte aktiv: Nem og uhindret ad-
17 gang til Øresund.

18
19 I den indledende anlægsfase bliver Sejlklubben Lynetten og Københavns Motorbådsklub gene-
20 ret. Det foreslåede anlæg til jordtransport fra Benzinøen til Refshaleøen kan få markante kon-
21 sekvenser for søadgangen til sejlklubbernes havneanlæg. En dæmning fra Prøvestenen til
22 Kraftværkshalvøen vil være til gene for besejlingen af Københavns Motorbådsklubs havn - også
23 selv om en smal åbning etableres.

24
25 I VVM-redegørelsen vurderes det, at forholdene for sejladsen i Margretheholm Havn er ét for-
26 hold, der vil være "en væsentlig påvirkning". Lokaludvalget deler denne vurdering og frygter,
27 at den begrænsede adgang til Margretheholm havn kan føre til nedlæggelse af 700-800 båd-
28 pladser.

29
30 Som kompenserende foranstaltning foreslås etableret en dæmning med klapbro fra Kraft-
31 værkshalvøen til Refshaleøen. Tanken er, at mastebærende skibe i S/K Lynetten - og det er
32 flertallet - vil kunne lukkes ud og ind uden for arbejdstid og i weekender. Løsningen er langt
33 fra optimal. Der sejles, når vejret er til det og ikke når en bro er oppe om aftenen og natten.

34
35 Uden kompenserende foranstaltninger kan den begrænsede adgang til Margretheholm havn
36 også få konsekvenser for klubaktiviteterne i Margretheholm havn og store økonomiske konse-
37 kvenser for havnens funktion som gæstehavn. En særdeles bæredygtig turisme kan ende med
38 at blive nedlagt. Ikke alene medlemmer og havnens virksomheder kan miste hvad de gennem
39 mere end fyrrer år har opbygget. Et nærområde kan miste sin historie og en væsentlig kultur.

40
41 Dansk Søredning, der har københavnerbase i Margretheholm havn, er landets mest benyttede,
42 når fritidssejlere får problemer til søs. En lukket klapbro vil hindre, at havarister kan bringes i
43 tilstrækkelig sikkerhed. Det vil forringe søsikkerheden for fritidssejlere i den danske del af Øre-
44 sunds centrale farvand.

45
46 I lyset af disse problemer lægger Lokaludvalget afgørende vægt på, at der gennemføres de af-
47 værgforanstaltninger til mindskning af konsekvenserne for sejladssforholdene, der anbefales i
48 VVM-redegørelsen.

49
50 Der er også behov for anden eller supplerende kompenserende foranstaltning hvad angår ad-
51 gangen til Margretheholm havn. Ud over pramning af jord til Lynetteholm kunne der blandt
52 mulighederne også være at etablere en tunnel, så broåbningsproblematikken undgås. Uanset
53 hvilke løsninger der kan blive tale om, må de findes i tæt dialog med de berørte borgere.