



Cover

Til Økonomiudvalget

Orientering om afgrænsningsnotat for strategisk miljøvurdering

Resumé

Økonomiudvalget orienteres om Københavns Kommunes administrative høringssvar til afgrænsningen af den strategiske miljøvurdering (SMV) for udvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm. Samtidig orienteres om Transportministeriets endelige afgrænsningsnotat for SMV og om ministeriets høringssvar på baggrund af de modtagne bemærkninger i høringen. Sagen er til orientering.

Sagsfremstilling

Efter at anlægsloven for Lynetteholm var vedtaget i Folketinget den 4. juni 2021 offentliggjorde Transportministeriet den 15. juli 2021 en udmøntning af en strategisk miljøvurdering, der var politisk besluttet samtidig med lovens vedtagelse. Den strategiske miljøvurdering af byudvikling i og infrastruktur til Østhavnen (inklusive Lynetteholm) er en politisk besluttet supplerende proces. Den skal redegøre for de overordnede væsentlige miljøpåvirkninger, der forventes når byudviklingen og den fremtidige infrastruktur vurderes i deres helhed. Forud for miljøvurderingen foretages en afgrænsning af, hvor omfattende og detaljerede oplysninger en miljørapport skal indeholde. De berørte myndigheder skal høres inden denne afgrænsning af indholdet fastlægges endeligt. Transportministeriet sendte derfor et forslag til afgrænsning i myndighedshøring i perioden 22. november til 13. december 2021.

Økonomiforvaltningen gav (med bidrag fra Teknik- og Miljøforvaltningen) administrative bemærkninger til Transportministeriets myndighedshøring. Disse bemærkninger er vedlagt som bilag 1 og 1a. Hovedfokus var at få undersøgelsen af en supplerende metrolinjeføring, der bl.a. i højere grad kan løse fremtidige kapacitetsproblemer i havnesnittet, med i SMV. Endvidere har kommunen indberettet nogle projekter, der kan have et samspil (kumulative miljøeffekter) med de anlæg, der er genstand for SMV.

Transportministeriet modtog svar fra en række statslige, regionale og kommunale myndigheder. Transportministeriet har udarbejdet et

07-01-2022

Sagsnummer i F2
2022 - 91

Dokumentnummer i F2
758338

Sagsnummer eDoc
2022-0002519

Sagsbehandler
Birthe Bertelsen

høringsnotat, der redegør for de indkomne høringssvar samt håndtering heraf, se bilag 2.

Transportministeriet har på baggrund af høringen udarbejdet det endelige afgrænsningsnotat, se bilag 3, som nu er fremsendt til By & Havn, der har fået ansvaret for det videre arbejde med at udarbejde SMV for ministeriet. Københavns Kommunes ønsker til afgrænsningen, herunder særligt ønsket vedrørende undersøgelse af en supplerende metrolinjeføring, er indarbejdet. Økonomiforvaltningen har ikke bemærkninger til høringssnotatet eller det endelige afgrænsningsnotat, der vurderes at udgøre et fyldestgørende grundlag for en SMV.

Interesser og opmærksomhedspunkter

Det bemærkes, at den offentlige høring om den strategiske miljøvurdering for udvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm (forventet fra ultimo marts 2022) vil være sammenfaldende og koordineret med den indledende offentlige høring for miljøkonsekvensvurderingerne (VVM) for den nye metrolinje samt for Østlig Ringvej. Se også bilag 4 vedrørende SMV, forventet tidsplan mv.

Økonomi

Ingen

Videre proces

Når Transportministeriet afholder offentlig høring om SMV-rapporten, vil kommunens høringssvar blive forelagt Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen.

Bilag

- Bilag 1: Københavns Kommunes bemærkninger til myndighedshøring vedr. afgrænsning af strategisk miljøvurdering af planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm
- Bilag 1a: Skema til indrapportering af projekter til vurdering af kumulative effekter
- Bilag 2: Transportministeriets høringssnotat
- Bilag 3: Transportministeriets endelige afgrænsningsnotat
- Bilag 4: Faktaark, strategisk miljøvurdering, Lynetteholm (fra KK/Lynetteholm.dk)



Til Transportministeriet

Københavns Kommunes bemærkninger til afgrænsning af Strategisk Miljøvurdering

Københavns Kommune har den 22. november 2021 modtaget Transportministeriets udkast til et afgrænsningsnotat til brug for en strategisk miljøvurdering for planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm, i høring med frist for bemærkninger den 13. december. Kommunen har enkelte bemærkninger til høringen.

Supplerende vurderinger af metro

Københavns Kommune vil pege på, at kommunen har ønsker om nogle supplerende vurderinger af metro til Lynetteholm (ud over det i høringmaterialet foreslåede).

Økonomiudvalget har den 7. december godkendt en indstilling om screening af tilpasning af metrolinje i Ydre Nordhavn. Kommunen anmoder om, at Økonomiudvalgets beslutning om, at der ønskes set på en mulighed for en forlængelse af metrolinjen fra Lynetteholm til Nordhavn, indgår i det videre arbejde med den strategiske miljøvurdering. Der er tale om en delstrækning principielt svarende til del af M4 fra metroforundersøgelsen, men etableret som forlængelse af M5.

Københavns Kommune har desuden som prioritet, at kapacitetsudfordringen over havnesnittet i det eksisterende metronet skal løses, samt at de nye byudviklingsområder betjenes. Kommunen anmoder derfor om, at der, i tillæg til de foreslåede vurderinger, ses på en etapedeling, hvor strækningen fra København H over Islands Brygge, Amagerbro, Prags Boulevard og Kløverparken til Refshaleøen, Lynetteholm Syd og Lynetteholm Nord (hvor stationer på Lynetteholm åbner senere i takt med byudviklingen) undersøges som en første etape (uændret med CMC på Prøvestenen). Der ønskes i den forbindelse også, at der indgår et perspektiv, hvor denne linjeføring fortsættes fra Lynetteholm Nord til Østerport Station. Der er tale om en delstrækning svarende til en del af M5 fra metroundersøgelsen.

Ovenstående fremsendes med forbehold for, at sagen også godkendes af Borgerrepræsentationen på mødet den 16. december. Kommunen vil hurtigst muligt informere Transportministeriet om denne beslutning.

Supplerende forhold vedrørende byudvikling

For så vidt angår byudviklingen på Lynetteholm og i Østhavnen kan det være relevant at forholde sig til, om der vil være eventuelle miljøpåvirkninger som følge af det forventelige behov for udbygning/kapacitetsforøgelse af forsyningen til områderne, herunder af varme, vandforsyning og kloak (spildevand) mv. Dette kunne eksempelvis være i forhold

13-12-2021

Sagsnummer i F2
2021 - 9564

Dokumentnummer i F2
703476

Sagsnummer eDoc
2021-0392428

til emnerne biologisk mangfoldighed, befolkningen og menneskers sundhed, overfladevand samt havbund og vandkvalitet.

Mulige kumulative virkninger

Transportministeriet har som led i høringen anmodet om indmeldelse af projekter, der kan tænkes at være relevante i vurderingen af den kumulative påvirkning. For at kunne vurdere, om der er en mulig samtidighed i anlæg/drift, er det lagt til grund, at anlægsfasen for projekter omfattet af den strategiske miljøvurdering kan gå i gang i 2027. Københavns Kommune har udfyldt indmeldesskemaer (vedlagt som bilag) for følgende anlæg/aktiviteter:

- Nordhavnstunnel, anlæg frem til 2027 og derefter drift.
- Nordhavnsmetro, anlægsperiode frem til 2030 og derefter drift.
- Drift af godsterminal i Nordhavn, jf. tilladelser fra Miljøstyrelsen og Trafikstyrelsen, med forventet driftsstart i 2023
- Større klimatilpasningsanlæg i form af HOFORS skybrudstunneller med anlæg og drift, idet de har forskellig driftsstart fra i dag til 2028/29.

Afslutningsvis skal det bemærkes, at Københavns Kommune naturligvis gerne bidrager med de relevante data, som kommunen ligger inde med, herunder registreringer af flora og fauna, miljøoplysninger, data om egne aktiviteter mv.

Med venlig hilsen



Søren Tegen Pedersen

Plandirektør

Skema til indrapportering af projekter til vurdering af kumulative effekter i forhold til Plan

Navn på projekt/plan/program		Nordhavnstunnel					
Er projekt/plan/program vedtaget?		Ja					
Beskrivelse af projekt/plan/program		Vejtunnel under Svanemøllebugten til Nordhavn forberedt for videreførelse som Østlig Ringvej. Skemaet tager udgangspunkt i afsluttet anlæg af påbegyndt drift.					
Forventet anlægsperiode/gyldighedsperiode (fra-til)		Anlægsperioden forventes frem til 2027. Vejtunnelen er del af basissceneriet, da en fortsættelse som Østlig Ringvej først vil ligge i forlængelse af anlægsperioden.					
Forventet driftsperiode (fra-til)		Varig fra 2027					
Ejer af projektet/planen/programmet		Vejdirektoratet					
Indrapportering foretaget af		Københavns Kommune					
Afsnit i afg. udtalelse	Påvirkning	Vurderes projektet/planen/programmet at have miljøpåvirkninger for de oplyste emner nedenfor? Ja/Nej	Er der tale om en positiv eller negativ påvirkning?	Væsentlig/Uvæsentlig	Permanent/midlertidig	Beskrivelse af påvirkning/kommentarer	Vurderes projektet/planen/programmet at have miljøpåvirkninger, som er overlappende med miljøpåvirkningerne fra gennemførelse af Plan for Lynetteholmen? Ja/Nej
4.7.1.1	Den biologiske mangfoldighed, fauna og flora på havet	Nej					
4.7.1.2	Den biologiske mangfoldighed, fauna og flora på land	Nej					
4.7.2	Befolkningen og menneskers sundhed	Ja	Både positive og negative	Kan være væsentlig	Permanent	Drift af vejtunnelen vil flytte trafik til Nordhavn. Det forventes at sikkerhed og fremkommelighed mv. vil forbedres. Der	Ja, trafik fra tunnelen og anlægsarbejder/arbejdsplads for Østlig Ringvej vil kunne give en samlet påvirkning lokalt i Nordhavn.

4.7.2.1	Landskab og visuel påvirkning	Nej					kan lokalt ved tilslutningen i Nordhavn være en negativ påvirkning.	
4.7.2.2	Støj, støv og vibrationer	Ja	Positive	Kan være væsentlig	Permanent	Trafik flyttes fra nuværende adgang til Nordhavn til tunnelen, hvorved støjbelastningen på bymiljøet bliver mindre.	Ja, tunnelen vil muliggøre en mere hensigtsmæssig transport til byggeriet af Østlig Ringvej fra Nordhavn, så støjbelastning mv. i bymiljøet reduceres.	
4.7.2.3	Sejlads	Nej						
4.7.2.4	Trafik	Ja	Positive	Kan være væsentlig	Permanent	Trafik flyttes fra nuværende adgang til Nordhavn til tunnelen, dvs. en mere direkte rute fra det overordnede vejnet.	Ja, tung transport til byggeriet af Østlig Ringvej kan benytte tunnelen, hvilket forbedrer trafikikkerhed og -afvikling.	
4.7.2.5	Flysikkerhed	Nej						
4.7.2.6	Magnetfelter	Nej						
4.7.3	Jordbund	Nej						
4.7.4	Vand	Nej						
4.7.4.1	Grundvand	Nej						
4.7.4.2.	Overfladevand og recipienter	Nej						
4.7.5	Luft	Ja	Positive	Kan være væsentlig	Permanent	Trafik flyttes fra nuværende adgang til Nordhavn til tunnelen, hvorved luftbelastningen på	Ja, tunnelen vil muliggøre en mere hensigtsmæssig transport til byggeriet af Østlig Ringvej fra Nordhavn, så emissioner mv. reduceres.	

4.7.6	Klimatiske faktorer	Nej							bymiljøet bliver mindre.	
4.7.7	Materialer, affald og råstoffer	Nej								
4.7.8	Fiskeri	Nej								
4.7.9	Materielle goder	Nej								
4.7.10	Kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser, samt arkitektonisk og arkæologisk arv	Nej								
4.7.11	Havbund og vandkvalitet	Nej								
4.7.12	Hydrografi og kystmorfologi	Nej								

Navn på projekt/plan/program		Nordhavnsmetro					
Er projekt/plan/program vedtaget?		Ja, indgår i "Principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen", screening med henblik på valg af forløb besluttet i Borgerrepræsentationen 16.12. 2021.					
Beskrivelse af projekt/plan/program		Resterende metrobetjening af Nordhavn fra Orientkaj Station som højbane (flere mulige varianter).					
Forventet anlægsperiode/gyldighedsperiode (fra-til)		Forventet anlæg ca. 2025-2030					
Forventet driftsperiode (fra-til)		Fra 2030					
Ejer af projekt/planen/programmet		Metroselskabet (med By & Havn)					
Indrapportering foretaget af		Københavns Kommune					
Afsnit i afg. udtalelse	Påvirkning	Vurderes projektet/planen/programmet at have miljøpåvirkninger for de oplyste emner nedenfor? Ja/Nej	Er der tale om en positiv eller negativ påvirkning?	Væsentlig/Uvæsentlig	Permanent/midlertidig	Beskrivelse af påvirkning/kommentarer	Vurderes projektet/planen/programmet at have miljøpåvirkninger, som er overlappende med miljøpåvirkningerne fra gennemførelse af Plan for Lynetteholmen? Ja/Nej
4.7.1.1	Den biologiske mangfoldighed, fauna og flora på havet	Nej					
4.7.1.2	Den biologiske mangfoldighed, fauna og flora på land	Ja	Negativ	Kan være væsentlig	Permanent	Der vil kunne blive inddraget ubebyggede arealer til metroen.	Nej
4.7.2	Befolkningen og menneskers sundhed	Ja	Anlæg negativ, drift både positiv og negativ	Væsentlig	Anlæg er midlertidig, drift permanent	Ved samtidige anlægsarbejder for metro og tilslutning af Østlig Ringvej i Nordhavn kan der være en øget påvirkning. Drift af en højbane vil give bedre	Ja, men kun for så vidt angår anlægsfasen.

4.7.2.1	Landskab og visuel påvirkning	Ja	Negativ			trafikbetjening (grøn mobilitet), men udgør også en barriere i bymiljøet.	Nej, den visuelle påvirkning vil være lokal.
4.7.2.2	Støj, støv og vibrationer	Ja	Overvejende negativ	Væsentlig	Anlæg er midlertidig, drift permanent	Ved samtidige anlægsarbejder for metro og tilslutning af Østlig Ringvej i Nordhavn kan give en øget påvirkning. Drift af en højbane vil give en vis støj, men kan mindske støj fra vejtrafik.	Ja, men kun for så vidt angår anlægsfasen, i det omfang den er sammenfaldende med anlæg af Østlig Ringvej.
4.7.2.3	Sejlsads	Nej					
4.7.2.4	Trafik	Ja	Anlæg negativ, drift positiv	Kan være væsentlig	Anlæg er midlertidig, drift permanent	Ved samtidige anlægsarbejder for metro og tilslutning af Østlig Ringvej i Nordhavn kan der være en øget tung trafik. Når metroen er i drift, kan den reducere trafikken.	Ja, men kun for så vidt angår anlægsfasen, i det omfang den er sammenfaldende med anlæg af Østlig Ringvej.
4.7.2.5	Flysikkerhed	Nej					
4.7.2.6	Magnetfelder	?					
4.7.3	Jordbund	Nej					
4.7.4	Vand	Nej					
4.7.4.1	Grundvand	Nej					

4.7.4.2.	Overfladevand og recipienter	Nej							
4.7.5	Luft	Ja	Anlæg negativ, drift positiv	Uvæsentlig	Anlæg er midlertidig, drift permanent	Ved samtidige anlægsarbejder for metro og tilslutning af Østlig Ringvej i Nordhavn kan der være øgede emissioner. Når metroen er i drift, kan den reducere emissioner fra trafik.	Anlæg er midlertidig, drift permanent	Ja, vurderes ikke at have et omfang set i forhold til konteksten, der vil medføre en væsentlig overlappende miljøpåvirkning.	
4.7.6	Klimatiske faktorer	Ja	Anlæg negativ, drift positiv	Kan være væsentlig	Anlæg er midlertidig, drift permanent	Anlægsarbejder for metro vil medføre udledning af CO ₂ . Når metroen er i drift, reduceres klimapåvirkningen fra trafik.	Anlæg er midlertidig, drift permanent	Ja, for så vidt angår anlægsfasen, i det omfang den er sammenfaldende med anlæg af Østlig Ringvej.	
4.7.7	Materialer, affald og råstoffer	Ja	Negativ	Væsentlig	Midlertidig	Anlæg af metro vil medføre behov for materialer/råstoffer. En højbane giver et begrænset jordoverskud.	Midlertidig	Ja, for så vidt angår anlægsfasen, i det omfang den er sammenfaldende med anlæg af Østlig Ringvej.	
4.7.8	Fiskeri	Nej							
4.7.9	Materielle goder	Nej							
4.7.10	Kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser, samt arkitektonisk	Nej							

	og arkæologisk arv								
4.7.11	Havbund og vandkvalitet	Nej							
4.7.12	Hydrografi og kystmorfologi	Nej							

Navn på projekt/plan/program		Drift af godsterminal (container og ro-ro) i Nordhavn					
Er projekt/plan/program vedtaget?		Ja					
Beskrivelse af projekt/plan/program		Godsterminalen i Nordhavn flyttes længere mod nord på Nordhavn. Driften kan overvejes at indgå som kumulativt projekt (jf. også at krydstogtterminal er med i det udsendte udkast til afgørelse).					
Forventet anlægsperiode/gyldighedsperiode (fra-til)		Forventet færdig anlagt 2023.					
Forventet driftsperiode (fra-til)		I drift fra ca. 2023					
Ejer af projektet/planen/programmet		By & Havn/CMP					
Indrapportering foretaget af		Københavns Kommune					
Afsnit i afg. udtalelse	Påvirkning	Vurderes projektet/planen/programmet at have miljøpåvirkninger for de oplyste emner nedenfor? Ja/Nej	Er der tale om en positiv eller negativ påvirkning?	Væsentlig/Uvæsentlig	Permanente/midlertidig	Beskrivelse af påvirkning/kommentarer	Vurderes projektet/planen/programmet at have miljøpåvirkninger, som er overlappende med miljøpåvirkningerne fra gennemførelse af Plan for Lynetteholmen? Ja/Nej
4.7.1.1	Den biologiske mangfoldighed, fauna og flora på havet	Ja, i tilfælde af uheld og lignende	Negativ	Det vides ikke	Der kan efter omstændighederne være tale om begge typer	Der kan evt. være påvirkning fra driften f.eks. med uheld, udledning fra skibe etc., der kan have en kumulativ påvirkning med anlæg af Østlig Ringvej på havet.	Ja, der kan opstå påvirkning af forholdene i havet, der har en kumulativ effekt sammen med påvirkningerne fra anlæg af Østlig Ringvej.
4.7.1.2	Den biologisk mangfoldighed, fauna og flora på land	Nej					
4.7.2	Befolkningen og menneskers sundhed	Nej					

4.7.2.1	Landskab og visuel påvirkning	Nej							
4.7.2.2	Støj, støv og vibrationer	Nej							
4.7.2.3	Sejlads	Nej							
4.7.2.4	Trafik	Nej							
4.7.2.5	Fysikkerhed	Nej							
4.7.2.6	Magnetfelter	Nej							
4.7.3	Jordbund	Nej							
4.7.4	Vand	Nej							
4.7.4.1	Grundvand	Nej							
4.7.4.2.	Overfladevand og recipienter	Ja, der henvises til bemærkninger til 4.7.11							
4.7.5	Luft	Nej							
4.7.6	Klimatiske faktorer	Nej							
4.7.7	Materialer, affald og råstoffer	Nej							
4.7.8	Fiskeri	Nej							
4.7.9	Materielle goder	Nej							
4.7.10	Kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser, samt arkitektonisk og arkæologisk arv	Nej							
4.7.11	Havbund og vandkvalitet	Ja						Der kan evt. være påvirkning fra driften f.eks. med	Ja, der kan opstå påvirkning af vandkvaliteten, der har en kumulativ effekt sammen med

4.7.12	Hydrografi og kystmorfologi	Nej				være tale om begge typer.	uheld, udledning fra skibe etc., der kan have en kumulativ påvirkning med anlæg af Østlig Ringvej i forhold til vandkvaliteten.	påvirkningerne fra anlæg af Østlig Ringvej.
--------	-----------------------------	-----	--	--	--	---------------------------	---	---

Navn på projekt/plan/program		Københavns Kommunes Skybrudstunnel					
Er projekt/plan/program vedtaget?		Planen er vedtaget i Borgerrepræsentationen					
Beskrivelse af projekt/plan/program		Skybrudstunnel består bl.a. af etablering af en række skybrudstunneller. Svanemøllen Skybrudstunnel kan være relevant i anlægsfasen, skemaet er udfyldt med udgangspunkt i de dele af projektet, der befinder sig nær Nordhavn eller kan påvirke havet. I driftsfasen skal rensningsanlæg have kapacitet til vand fra skybrudstunnellerne såvel som fra ny byudvikling og infrastruktur. Rensningsanlæg/-kapacitet er ikke del af den plan, der miljøvurderes.					
Forventet anlægsperiode/gyldighedsperiode (fra-til)		Østerbro og Strandboulevarden Skybrudstunnel er næsten færdiganlagte, Kalvebod Brygge Skybrudstunnel er under anlæg og forventes færdig ult. 2025, dvs. alle del af baseline. Valby Skybrudstunnel – forventes færdig i 2028. Svanemøllen Skybrudstunnel – forventes færdig ca. 2028/2029.					
Forventet driftsperiode (fra-til)		Varig efter anlæg.					
Ejer af projektet/planen/programmet		HOFOR					
Indrapportering foretaget af		Københavns Kommune					
Afsnit i afg. udtalelse	Påvirkning	Vurderes projektet/planen/programmet at have miljøpåvirkninger for de oplyste emner nedenfor? Ja/Nej	Er der tale om en positiv eller negativ påvirkning?	Væsentlig/Uvæsentlig	Permanent/midlertidig	Beskrivelse af påvirkning/kommentarer	Vurderes projektet/planen/programmet at have miljøpåvirkninger, som er overlappende med miljøpåvirkningerne fra gennemførelse af Plan for Lynetteholmen? Ja/Nej
4.7.1.1	Den biologisk mangfoldighed, fauna og flora på havet	Ja for så vidt angår anlæg af Svanemøllen Skybrudstunnel	Potentielt negativ under anlæg, positiv i drift	Kan ikke udelukkes, at de er væsentlige	Midlertidige	Anlæg af Svanemøllen Skybrudstunnel kan påvirke vandområder ved Nordhavn.	Ja, anlæg af Svanemøllen Skybrudstunnel kan påvirke vandområder, der også kan påvirkes ved anlæg af Østlig Ringvej.
4.7.1.2	Den biologisk mangfoldighed, fauna og flora på land	Nej					

4.7.2	Befolkningen og menneskers sundhed	Ja for så vidt angår anlæg af Svanemøllen Skybrudstunnel	Potentielt negativ under anlæg, positiv i drift	Kan ikke udelukkes, at de er væsentlige	Midlertidige	Under anlæg kan badevandskvaliteten påvirkes negativt, ved drift afskæres skybrudsvand, så kvaliteten forbedres.	Nej, der forventes grundet fysisk afstand ikke en overlappende påvirkning af badevandskvalitet eller andre forhold af væsentlig betydning for menneskers sundhed.
4.7.2.1	Landskab og visuel påvirkning	Nej					
4.7.2.2	Støj, støv og vibrationer	Nej					
4.7.2.3	Sejlads	Nej					
4.7.2.4	Trafik	Nej					
4.7.2.5	Flysikkerhed	Nej					
4.7.2.6	Magnetfelter	Nej					
4.7.3	Jordbund	Nej					
4.7.4	Vand	Nej					
4.7.4.1	Grundvand	Nej					
4.7.4.2.	Overfladevand og recipienter	Ja for så vidt angår anlæg af Svanemøllen Skybrudstunnel	Positiv i sig selv men negativ hvis ikke håndteres	Kan ikke udelukkes, at de er væsentlige	Midlertidige	Under anlæg kan vandkvaliteten i recipienter påvirkes negativt, ved drift afskæres skybrudsvand, så kvaliteten forbedres.	Ja, anlæg af Svanemøllen Skybrudstunnel kan påvirke vandområder, der også kan påvirkes ved anlæg af Østlig Ringvej.
4.7.5	Luft	Nej					
4.7.6	Klimatiske faktorer						
4.7.7	Materialer, affald og råstoffer	Nej					
4.7.8	Fiskeri	Nej					

4.7.9	Materielle goder	Ja, se bemærkning til 4.7.2							
4.7.10	Kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser, samt arkitektonisk og arkæologisk arv	Nej							
4.7.11	Havbund og vandkvalitet	Ja for så vidt angår anlæg af Svanemøllen Skybrudstunnel	Potentielt negativ under anlæg, positiv i drift	Kan ikke udelukkes, at de er væsentlige	Midlertidige	Under anlæg kan vandkvaliteten påvirkes negativt, ved drift afskæres skybrudsvand, så vandkvaliteten forbedres.	Ja, anlæg af Svanemøllen Skybrudstunnel kan påvirke vandområder, der også kan påvirkes ved anlæg af Østlig Ringvej.		
4.7.12	Hydrografi og kystmorfologi	Nej							

NOTAT

21. december 2021
2021-1110

Høringsnotat vedrørende modtagne hørings- svar til afgrænsningsnotatet til SMV'en

Transportministeriet sendte d. 22. november 2021 et udkast til en udtalelse om afgrænsning af miljørapport (SMV) for planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm, i myndighedshøring med frist for bemærkninger d. 13. december 2021.

Notat blev sendt i høring til: Trafikstyrelsen, Vejdirektoratet, Fiskeristyrelsen, Miljøstyrelsen, Vikingeskibsmuseet, Energistyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Stevns Kommune, Bolig- og Planstyrelsen, Kystdirektoratet, Søfartsstyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen, Region Hovedstaden, Tårnby Kommune, Region Sjælland, Dragør Kommune, Køge Kommune, Københavns Kommune, Gentofte Kommune, Frederiksberg Kommune, Hvidovre Kommune, Albertslund Kommune, Brøndby Kommune, Greve Kommune, Glostrup Kommune, Herlev Kommune og Vallensbæk Kommune.

Følgende, der har afgivet høringssvar, har ikke haft bemærkninger til udkastet: Søfartsstyrelsen og Erhvervsstyrelsen.

Nedenfor følger en gennemgang af de modtagne bemærkninger.

Frederiksberg Kommune bemærker, at kommunen ikke har kendskab til mulige kumulative projekter, ud over de projekter der er omtalt. Herudover påpeger kommunen, at der for nyligt er vedtaget en ny kommuneplan.

Transportministeriet noterer sig, at der er en nyligt vedtagen kommuneplan. Høringssvaret fører ikke til ændringer af afgrænsningsnotatet.

Københavns Kommune bemærker, at kommunen vil påpege, at kommunen har ønsker om supplerende vurderinger af metro til Lynetteholm. I den forbindelse oplyser kommunen, at Økonomiudvalget d. 7. december 2021 har godkendt en indstilling om, at der



ønskes set på en mulighed for en forlængelse af metrolinjen fra Lynetteholm til Nordhavn i det videre arbejde med den strategiske miljøvurdering. Der er tale om en delstrækning principielt svarende til del af M4 fra metroforundersøgelsen, men etableret som en forlængelse af M5.

Kommunen anmoder om, at der, i tillæg til de foreslåede vurderinger, ses på en etapedeling, hvor strækningen fra København H over Islands Brygge, Amagerbro, Prags Boulevard og Kløverparken til Refshaleøen, Lynetteholm Syd og Lynetteholm Nord undersøges som en første etape. I den forbindelse ønskes også, at der indgår et perspektiv, hvor denne linjeføring fortsættes fra Lynetteholm Nord til Østerport Station.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet imødekommer Københavns kommunes ønske om, at den strategiske miljøvurdering omfatter den foreslåede forlængelse af metrolinjen fra Lynetteholm til Nordhavn, som konsekvens af Økonomiudvalgets beslutning den 7. december 2021. Samt at der supplerende ses på en mulig første etape fra København H til Lynetteholm med mulighed for forlængelse til Nordhavn eller Østerport. Beskrivelsen af planen i afgrænsningsnotatet tilpasses i overensstemmelse hermed.

Vedrørende byudviklingen bemærker kommunen, at det kan være relevant at forholde sig til, om der vil være eventuelle miljøpåvirkninger som følge af det forventelige behov for udbygning/kapacitetsforøgelse af forsyningen til områderne. Det kan f.eks. være i forhold til emnerne om biologisk mangfoldighed, befolkningen og menneskers sundhed, overfladevand samt havbund og vandkvalitet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at en udbygning/kapacitetsforøgelse af de forsyningsarter, der er nødvendige for en byudvikling, betragtes som en integreret del af vurderingen af byudviklingen. Den vil blive vurderet på et kvalitativt niveau og på grundlag af de retningslinjer/principper, der er gældende for forsyning i Københavns Kommune.

Endelig har kommunen meldt følgende projekter ind i forhold til mulige kumulative virkninger:

- Nordhavnstunnel.
- Nordhavnsmetro.
- Drift af godsterminal i Nordhavn.



- Større klimatilpasningsanlæg i form af HOFORS skybrudstunnel.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet er enig med Københavns Kommune i, at de fire projekter vil være relevante at lade indgå i vurderingerne af mulige kumulative påvirkninger af plan for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm.

Tårnby Kommune bemærker bl.a., at en begyndende byudvikling og byggeri/anlæg forud for etableringen af en højklasset vej via tunnel vil give massive fremkommelighedsproblemer til og fra hele Amager. Der er derfor behov for en særskilt vurdering af den trafikale situation af byudvikling og anlægsaktiviteter både såfremt udviklingen påbegyndes før etableringen af vejadgang via tunnel, men også med denne vejadgang etableret. Som konsekvens heraf bør de opstillede punkter på s. 20 præciseres (særligt punkt to) således at de trafikale konsekvenser for de eksisterende tre broforbindelser analyseres.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at den strategiske miljøvurdering vil belyse trafikale effekter såvel lokalt i og omkring København som regionalt på det overordnede vejnet. Dette præciseres i afgrænsningsnotatets punkter på s. 20.

Både effekter i anlægsfasen og i driftsfasen belyses. Den strategiske miljøvurdering vil primært baseres på eksisterende viden, herunder fra foranalyser af hhv. Østlig Ringvej og metro. Tidspunktet for anlægsaktiviteterne udgør en vigtig forudsætning for at kunne vurdere de kumulative effekter af planens aktiviteter. Det er som udgangspunkt de anlægsperioder, som fremgår af eksisterende undersøgelser, herunder foranalyserne af hhv. Østlig Ringvej og metro, som vil blive lagt til grund for den strategiske miljøvurdering. I det omfang, der foreligger materiale, der belyser de trafikale konsekvenser for de eksisterende tre broforbindelser vil dette indgå i den strategiske miljøvurdering.

Herudover bemærker kommunen, at en massiv byudvikling vil påvirke byudviklingsmuligheder for både boliger og erhverv i store dele af hovedstadsregionen og særskilt på det øvrige Amager. Der bør ifølge kommunen foretages en konsekvensvurdering a la den man kender fra detailhandelen med vurdering af byøkonomiske konsekvenser for byudviklingen i nabokommunerne af en så massiv centralisering af byudviklingen. Særskilt konsekvenserne af forringet fremkommelighed og tilgængelighed på Amager kan have en



påvirkning på både ejendomsværdi og arbejdskraftgrundlag (jf. den modsatte slutning nederst s. 27) og bør derfor beskrives.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at påvirkning af ejendomsværdier i sig selv traditionelt ikke betragtes som en væsentlig miljøpåvirkning, medmindre sådanne indvirkninger gælder store sammenhængende byområder. Der forventes ikke at være sådanne indvirkninger på større sammenhængende byområder som følge af planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm, og derfor forventes sådanne påvirkninger ikke at indgå i miljøvurderingen af føromtalt plan.

De byøkonomiske konsekvenser af en byudvikling i Østhavnen bygger i sin helhed udelukkende på de befolkningsprognoser, der gælder for udviklingen befolkningstallet for Københavns Kommune. Planen for byudvikling og infrastruktur i Østhavnen, herunder Lynetteholm, forventes derfor ikke at medføre væsentlige virkninger på muligheden for at Københavns nabokommuner ligeledes kan udvikles i overensstemmelse med befolkningsprognoser for nabokommunerne.

Ligeledes forventes heller ikke at opstå en forringet fremkommelighed eller tilgængelighed på Amager, ud over evt. vejomlægninger og midlertidige påvirkninger i forbindelse med større enkeltstående anlægsarbejder som følge af en kommende byudvikling i Østhavnen. Det forventes at sådanne påvirkninger vil være kortvarige og uden væsentlig betydning for den generelle fremkommelighed på Amager.

Endvidere bemærker kommunen, at man ved etableringen af sænketunnelen vil påvirke den generelle miljøtilstand langs kysten fra Lynetteholm ned til tilslutningsanlægget ved Øresundsmotorvejen. I den anledning bør de ændrede miljøforhold, som konsekvens af sænketunnelen, medtages i den akkumulerede vurdering af miljøkonsekvensvurderingen af Lynetteholmen og vice versa. Konsekvensvurderingen bør indeholde en akkumuleret vurdering af effekten på vegetation og bundfauna på de berørte arealer og deres afledte effekter på de marine fødekæder.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at den strategiske miljøvurdering skal redegøre for de overordnede forventede væsentlige miljøpåvirkninger når planen og dens elementer vurderes i deres helhed. Den strategiske miljøvurdering er besluttet særligt med henblik på at belyse de forventede samlede væsentlige miljøpåvirkninger af planens elementer samt relevante overlap de enkelte projekter imellem. Miljørapporten vil således have fokus på



kumulative miljøeffekter, herunder på det marine miljø, både i mellem planens elementer, men også i sammenhæng med øvrige relevante planer, projekter mv. I den forbindelse vil resultaterne fra VVM-redegørelsen for etableringen af Lynetteholm indgå i den strategiske miljøvurdering.

For Østlig Ringvej skal der senere gennemføres en VVM-proces med offentlig høringer mv., i henhold til VVM-reglerne, hvor projektet vil blive forberedt og miljøvurderet på et mere detaljeret projektniveau end der er tale om i den strategiske miljøvurdering.

Den konkrete vurdering af potentielle virkninger på det marine miljø, f.eks. vegetation og bundfauna, undersøges således nærmere og mere detaljeret i forbindelse med VVM-redegørelsen for Østlig Ringvej.

Ligeledes bemærker kommunen, at der skal der foretages en akkumuleret miljøvurdering af sænketunnel og Lynetteholm i forhold til påvirkning af Saltholm.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at den strategiske miljøvurdering skal redegøre for de overordnede forventede væsentlige miljøpåvirkninger når planen og dens elementer vurderes i deres helhed. Den strategiske miljøvurdering er besluttet særligt med henblik på, at belyse de forventede samlede væsentlige miljøpåvirkninger af planens elementer samt relevante overlap de enkelte projekter imellem. Miljørapporten vil således have fokus på kumulative miljøeffekter, både i mellem planens elementer, men også i sammenhæng med øvrige relevante planer, projekter mv. I den forbindelse vil resultaterne fra miljøkonsekvensvurderingen af etableringen af Lynetteholm indgå i den strategiske miljøvurdering.

For Østlig Ringvej skal der senere gennemføres en VVM-proces med offentlig høring mv., i henhold til VVM-reglerne, hvor projektet vil blive forberedt og miljøvurderet på et mere detaljeret projektniveau end der er tale om i den strategiske miljøvurdering. Den konkrete vurdering af potentielle virkninger på f.eks. Saltholm undersøges således nærmere og mere detaljeret i forbindelse med VVM-redegørelsen for Østlig Ringvej.

Herudover bemærker kommunen, at der skal undersøges hvorvidt en irreversibel påvirkning af jordlagene (fjernelse af sediment og kalklag) i anlægskorridoren, samt placeringen af sænketunnelen væsentligt vil påvirke den overliggende bundvegetation og fauna, hvilket data og erfaringen kan der trækkes på. Der bør forelægge en



undersøgelse af jordforureningsforholdene i bundsedimentet langs anlægskorridoren. Suspension af miljøfremmede stoffer i vandsøjlen kan have negativ påvirkning på hhv. sundhedstilstanden hos organismer, dyr og mennesker. Der skal forelægges en plan for hvordan potentielt forureninger håndteres i og under anlægsarbejdet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at forholdene indgår i den overordnede vurdering af påvirkninger af det marine miljø i den strategiske miljøvurdering. Den konkrete vurdering af potentielle virkninger på miljøet undersøges nærmere og mere detaljeret i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen (VVM'en) for det konkrete projekt for Østlig Ringvej.

Tårnby Kommune forventer desuden en redegørelse for mulige afværgeforanstaltninger i forbindelse med anlægsarbejdet for at forhindre vandforurening ved Kastrup Søbad og vinterbad. Langs Amager Strandpark er etableringen af et dige foreslået som en mulig afværgeløsning. I den anledning skal det undersøges, hvorvidt etableringen af et dige udgør en væsentlige miljøpåvirkning.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at der i forbindelse med den strategiske miljøvurdering ses på mulige afværgeforanstaltninger på et overordnet niveau. Den konkrete vurdering af potentielle virkninger på miljøet samt hvilke afværgende foranstaltninger, der i den forbindelse måtte være behov for, vil blive undersøgt nærmere og mere detaljeret i forbindelse med VVM-redegørelsen for Østlig Ringvej. I den forbindelse vil eventuelle miljøpåvirkninger forbundet med gennemførelse af afværgeforanstaltninger ligeledes indgå.

Energistyrelsen bemærker, at Energistyrelsens Undergrundsenhed gør opmærksom på, at miljørapporten (SMV) for planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm, bør indeholde en redegørelse over de geologiske og funderingsmæssige forhold i planområdet heriblandt en lithostratigrafisk underopdeling af undergrunden i de pågældende områder. I forlængelse heraf bør miljørapporten ligeledes indeholde en vurdering af de væsentligste påvirkninger af havbunden og undergrunden ifm. anlægsaktiviteterne, herunder bl.a. en vurdering af tilstedeværelse af shallow gas i området.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at disse forhold, på nær shallow gas, er kortlagt og vurderet i forbindelse med miljøvurderingerne som blev udført forud for vedtagelsen af anlægsloven for Lynetteholm. Den strategiske miljøvurdering vil indeholde



en overordnet angivelse af de geologiske og funderingsmæssige forhold i planområdet samt en overordnet vurdering af de forventede væsentligste påvirkninger på havbunden og undergrunden i forbindelse med gennemførelse af planens elementer. Den konkrete vurdering af potentielle virkninger på havbund og undergrund vil blive undersøgt nærmere og mere detaljeret i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af det enkelte konkrete anlægsprojekt.

Derudover skal man i forbindelse med udarbejdelse af miljørapporten bemærke, at der i området for den samlede plan for Østhavnen er meddelt to tilladelser til efterforskning og indvinding af geotermisk energi til hhv. Hovedstadsområdet Geotermiske Samarbejde (HGS) (tilladelse af 2001) og Innargi A/S (tilladelse G2021-01).

Transportministeriet skal hertil bemærke, at Energistyrelsens bemærkning vedrørende aktuelle tilladelser er noteret og vil indgå i det videre arbejde. Det bemærkes herudover, at byudviklingen og etableringen af Østlig Ringvej og metroforbindelsen ikke forventes at udgøre en hindring for en fremtidig etablering af mulige geotermi-projekter i planområdet.

Bolig- og Planstyrelsen bemærker bl.a., at planlægning for etablering af Lynetteholm i det indre storbyområde med ca. 3 mio. etagemeter svarende til ca. 35.000 beboere og samme antal arbejdspladser skal indgå i den regionale sammenhæng mhp. at opretholde fokus på hovedstadsområdet som et sammenhængende storbyområde, herunder ses i sammenhæng med udvikling i hovedstadsområdets ydre storbyområde. Heri indgår bl.a. belysning af en eventuel konsekvens ift. Ring 3-kommunernes intensiverede byudviklingsmuligheder, som følger af den igangværende etablering af letbanen med nye stationsnære områder. SMV for Lynetteholm ses derfor at skulle inddrage planlægningsmæssige effekter på hele hovedstadsområdet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at den strategiske miljøvurdering foretages på det overordnede grundlag, der følger af principaftalen om Lynetteholm, herunder en byudvikling på arealet i størrelsesordenen svarende til 35.000 beboere og et tilsvarende antal arbejdspladser. Dette svarer til den observerede udvikling i Københavns Kommune i tidsrummet 2016-2019 (beboere) og 2014-2019 (arbejdspladser).



Der er ikke i forbindelse med den strategiske miljøvurdering foretaget en planlægning i medfør af planloven (f.eks. om rækkefølge/udbygningstakt, arten af virksomheder mv.) eller svarende hertil. Byudvikling på Lynetteholm forventes i alt væsentligt at ligge efter den planperiode på 12 år, der er gældende for kommunernes planlægning.

Det er imidlertid udgangspunktet, at udviklingen vil ske i overensstemmelse med principperne for hovedstadens planlægning.

Høringssvaret fører ikke til ændringer af afgrænsningsnotatet.

Gentofte Kommune bl.a. bemærker, at det bør medtages, hvordan vil det påvirke Gentofte kommunes borgere og handelsliv, hvis der opføres omkring 5,2 mio. etagemeter til bolig- og erhvervs formål i et område syd for Gentofte Kommune, hvor der tillige er igangsat en større byudvikling i Nordhavnsområdet.

Det er Transportministeriets vurdering, at planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm, på nuværende tidspunkt må karakteriseres, som værende af en overordnet karakter. Der er endnu ikke truffet nogen beslutning om den konkrete byudvikling på Lynetteholm og Østhavnen, herunder omfang og placering af detailhandel, hvormed væsentlige indvirkninger på Gentoftes borgere eller handelsliv ikke kan vurderes i forbindelse med miljøvurderingen af planen.

Ligeledes bør det fremgå, hvilke konsekvenser planen vil have for kommunens vejnet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at den strategiske miljøvurdering vil belyse trafikale effekter såvel lokalt i og omkring København som regionalt på det overordnede vejnet. Trafikvurderingen af den samlede plan tager primært afsæt i de eksisterende trafikberegninger fra foranalyserne af Østlig Ringvej og metro. En mere detaljeret analyse af de trafikale effekter ved en Østlig Ringvej, herunder lokale effekter i nabokommuner som Gentofte Kommune, vil ikke indgå i miljøvurderingen af planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm, men derimod blive inddraget i vurderingerne i den kommende VVM-redegørelse for Østlig Ringvej.

Herudover ønsker kommunen, at der redegøres for påvirkninger i Gentofte Kommune af grundvandssænkninger og reinfiltration og konsekvenserne heraf. Herunder mobilisering af jordforureninger som følge af grundvandssænkninger og reinfiltration.



Transportministeriet skal hertil bemærke, at det ikke forventes, at der skal gennemføres grundvands-sænkninger, i forbindelse med planens forskellige delprojekter, af så betydeligt et omfang, at der opstår miljøpåvirkninger i Gentofte Kommune. Dette er begrundet i afstanden fra planens aktivitetsområde til nærmest beliggende arealer i Gentofte Kommune. Af samme årsag forventes der heller ikke at ske mobilisering af eksisterende jordforureninger, der kan medføre miljøpåvirkninger i Gentofte Kommune.

Endvidere bør der redegøres for hvilken betydning og hvilke konsekvenser omlægning af spildevandsledninger ifm. projektet vil få, herunder ved fra- og tilkobling i anlægsfasen. Der bør redegøres for konsekvenserne, herunder for dyre- og plantelivet samt badevandskvaliteten ved overløb og udløb i havet, bl.a. ift. kysten ud for Gentofte Kommune.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at omlægning af spildevandsledninger kan blive nødvendiggjort af planens anlægsprojekter, især Østlig Ringvej og metroforbindelsen. Vurdering af påvirkninger fra ledningsomlægninger forudsætter dog mere konkret viden om omlægningernes karakter og omfang end planens overordnede niveau muliggør. I det omfang omlægninger bliver nødvendige, vil det blive genstand for vurdering i forbindelse med fremtidige miljøkonsekvensrapporter (VVM'er) for henholdsvis Østlig Ringvej og metroforbindelsen.

Gentofte Kommune skal henlede opmærksomheden på Novafos og Hofors kommende anlæg af skybrudstunnelen i forhold til kumulative effekter.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at projektet vil indgå i oversigten i afgrænsningsnotatet over planer og projekter mv., hvor det skal vurderes, om der kan være væsentlige positive og/eller negative kumulative virkninger med planen og dens elementer.

Endelig bemærker kommunen, at kortene, der viser Tuborg Syd er af ældre dato, hvor udbygningen ikke er medtaget. Disse bedes opdateret.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det vil blive sikret, at kortene er opdaterede i selve miljørapporten.

Stevns, Køge, Solrød, Greve, Ishøj og Vallensbæk Kommuner bemærker bl.a., at det mest korrekte vil være, at 0-alternativet bliver udpeget til at være situationen som den er nu, uanset at



anlægsloven for Lynetteholm er vedtaget. Det vil give det mest realistiske billede af miljøkonsekvenserne, når der tages udgangspunkt i et egentligt nulpunkt. Det vil medføre, at SMV'en i højere grad kan få identificere de kumulative effekters betydning, som afgrænsningsnotatet også selv udpeger som væsentlige. Det o-alternativ, som nu er udpeget, er et konstrueret o-alternativ, som ikke tjener til at få udpeget og afdækket miljøkonsekvenserne i projektet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet har noteret sig kommunens synspunkt om o-alternativet. Det følger imidlertid af almindelig praksis for beskrivelse af et o-alternativ, at o-alternativet er den udvikling, som må forventes at finde sted, hvis planen ikke gennemføres. Nærværende plan, som skal undergå en strategisk miljøvurdering, omfatter ikke anlæg af selve Lynetteholm, idet projektet er miljøvurderet og godkendt. Derfor er o-alternativet i forhold til Lynetteholm en halvø uden bebyggelse i Københavns Havn samt en fremskrivning af den udvikling, som må forventes på den baggrund.

På den baggrund er det fortsat ministeriets vurdering, at der netop skal tages udgangspunkt i, at der er vedtaget en anlægslov om anlæg af Lynetteholm, hvorfor halvøen også vil blive etableret selvom den plan, der skal foretages en strategisk miljøvurdering af ikke bliver gennemført.

Transportministeriet skal dog samtidig henvise til, at anlæg af Lynetteholm indgår i oversigten i afgrænsningsnotatets afsnit 4.6 over aktiviteter med potentielle kumulative effekter, som indledningsvist er vurderet relevante særligt at tage hensyn til i den strategiske miljøvurdering. Det er derfor ministeriets vurdering, at de hensyn, som frembringes i kommunens høringssvar, håndteres i form af vurderingen af eventuelle væsentlige positive eller negative kumulative effekter.

Herover bemærker kommunerne, at et projekt af denne størrelse får vidtrækkende konsekvenser for hele Sjælland, ikke kun København. Et øget indbyggertal og omlægning af trafik med mere får ikke kun betydning for Københavns Kommune. Situationen er allerede nu, at omegnskommunerne hver dag er belastet af trafik til og fra København, hvor der foregår en gensidig udveksling af medarbejdere, passagerer og varer mellem hovedstaden og hele Sjælland.

Derfor bør afgrænsningen udvides til også at gælde afledte effekter i forhold til motorveje og forventede trafikmønstre – herunder sær-



ligt konsekvenser i forhold til støj og emission – og i forhold til offentlig transport, herunder også med fokus på støj og liveability i de kommuner, på Sjælland der bliver ramt af de afledte konsekvenser (øget varetransport, øget trafikmængde, mere støj, større antal personer der flytter sig fra A til B osv.).

Transportministeriet skal hertil bemærke, at forudsætningerne om byudvikling bygger på de officielle befolkningsprognoser, herunder for Københavns Kommune.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at den strategiske miljøvurdering vil belyse trafikale effekter såvel lokalt i og omkring København som regionalt på det overordnede vejnet. Den strategiske miljøvurdering vil primært være baseret på eksisterende viden og vil beskrive de trafikale effekter på et overordnet niveau med fokus på at belyse ændringer i det trafikale mønster.

En detaljeret vurdering af støj og liveability i berørte omegnskommuner ligger uden for niveauet i den strategiske miljøvurdering, men vil i det omfang det er relevant blive undersøgt og vurderet nærmere i den efterfølgende VVM-redegørelse for Østlig Ringvej. Den strategiske miljøvurderingen vil bidrage til at identificere strækninger på det overordnede vejnet uden for København, som bør undersøges nærmere i den efterfølgende VVM-for de konkrete anlægsprojekter.

Endvidere bemærker kommunerne, at afgrænsningsnotatet ikke omfatter en eventuel flytning af rensningsanlægget, men da det potentielt kan være en mulighed, bør miljøvurderingen også omfatte disse scenarier, som kan have væsentlige konsekvenser for havmiljøet lokalt og regionalt. Selvom flytningen af rensningsanlægget Lynetten ikke indgår i planen, udarbejdes der alligevel scenarier for byudviklingen hhv. med og uden rensningsanlæggets placering på den nuværende lokation.

På tilsvarende vis bør der medtages et scenarie hvor udledningen fra Lynetten bevares i hovedvandopland Øresund – og et alternativt scenarie hvor udledningen flyttes til hovedvandopland Køge Bugt. En sådan vurdering kan foretages uden at have en præcis placering af et fremtidigt rensningsanlæg.

Kommunerne er særdeles bekymrede for, at en flytning af udledningspunktet fra Hovedvandopland Øresund til Hovedvandopland Køge Bugt, kan få væsentlige negative konsekvenser for vandkvaliteten i Køge Bugt – og potentielt kan føre til manglende opfyldelse



af vandplanerne og dermed øgede udgifter til spildevandsrensning i de øvrige kommuner der udleder til Hovedvandopland Køge Bugt.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet ikke er bekendt med, at der er truffet nogen beslutning om at flytte rensningsanlægget. Endvidere er ministeriet ikke bekendt med, at der skulle være truffet nogen principiel beslutning om, at en eventuel flytning af rensningsanlægget vil betyde, at udledningspunktet flyttes til Køge Bugt. Transportministeriet finder derfor også, at en flytning af rensningsanlægget på nuværende tidspunkt er så ukonkret, at ønsket i forhold til vurdering af vandkvaliteten m.v. ikke kan imødekommes.

Kommunerne udtrykker bekymring for, at anlæggelse af en Østlig Ringvej vil bidrage med yderligere særdeles store mængder af havbund og forurenede havnesediment, som skal klappes. Det er vigtigt at den strategiske miljøvurdering forholder sig til de samlede mængder af klapmaterialer for det samlede projekt (inkl. etablering af Lynetteholm). Desuden bør der medtages vurdering af klapmængder og kumulative effekter ved anlæggelse af Holmene (Green Tech Island).

Transportministeriet skal hertil bemærke, at den strategiske miljøvurdering på et overordnet niveau skal forholde sig til eventuelle behov for klappning i forbindelse med gennemførelse af planens elementer, herunder eventuelle kumulative virkninger. Dette vil blive præciseret i afgrænsningsnotatet.

Det skal samtidig bemærkes, at den konkrete vurdering af potentielle virkninger på miljøet vil blive undersøgt nærmere og mere detaljeret i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af det konkrete projekt for Østlig Ringvej. I den forbindelse vil et behov for klappning samt miljøpåvirkninger forbundet hermed indgå i den samlede miljøkonsekvensvurdering.

Endelig vil Holmene indgå i listen af aktiviteter med potentielle kumulative effekter i afsnit 4.6 afgrænsningsnotatet. Det bemærkes dog, at henset til det stadie projektet er i, vil vurderingerne der kan indgå kun være af mere overordnet karakter.

Kommunerne bemærker, at det i afgrænsningsnotatet fremgår flere steder, at planen kan påvirke den marine flora og fauna i Øresund. Planen kan også påvirke den marine flora og fauna, samt havpattedyr i Køge Bugt og Østersøen, bl.a. mht. klappning, råstofindvinding, sedimentfaner, tungmetaller, miljøfremmede stoffer og



næringsstoffer. På baggrund af de mange høringsvar til miljøkonsekvensrapporten for Lynetteholm, er det slående, at Køge Bugt og Østersøen ikke er medtaget som marint influensområde for planen.

Der kan ikke være tvivl om, at planen skal forholde sig til miljøkonsekvenser for Køge Bugt og Østersøen.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at planens influensområdefastlægges og defineres i den strategiske miljøvurdering i forbindelse med vurderingen af planens miljøpåvirkninger. Transportministeriet har noteret sig kommunernes synspunkt om, at Køge Bugt og Østersøen bør indgå i planens influensområde og vil lade det indgå i det videre arbejde.

I forhold til råstofindvinding bør den strategiske miljøvurdering forholde sig til de kumulative effekter af råstofindvinding i Køge Bugt og Faxe Bugt, herunder ansøgninger fra NCC om indvinding af 4,5 mio. m³ råstoffer fra Juels grund.

At anlæggelsen af den Østlige Ringvej skulle have betydning for at kunne indvinde råstoffer under den Østlige Ringvej er teoretisk, da der hverken er potentielle eller igangværende indvindingsområder i området.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at den strategiske miljøvurdering skal indeholde en opgørelse over de væsentligste materialer, som indgår i gennemførelsen af metro og Østlig Ringvej, herunder som minimum beton, stål og råstoffer i form af sand, grus og sten. Miljørapporten skal ligeledes redegøre for de eksisterende arealinteresser i regionernes råstofplanlægning (råstofområder) og målsætninger for ressourceanvendelse. Miljørapporten vil omvendt ikke angive forventede mængder af de forskellige materialer eller hvor disse konkret forventes at kunne hentes, da det vil afhænge af den nærmere udformning og detaljering af det konkrete projekt, anlægsmetoder og placering mv., og miljørapporten vil derfor behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

For Østlig Ringvej skal der senere gennemføres en VVM-proces med offentlig høring mv., i henhold til VVM-reglerne, hvor projektet vil blive forberedt og miljøvurderet på et mere detaljeret projektniveau end der er tale om i den strategiske miljøvurdering. Den konkrete vurdering af behovet for råstoffer og materialer samt de potentielle virkninger på miljøet i den forbindelse undersøges således nærmere og mere detaljeret i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af det konkrete projekt for Østlig Ringvej.



Transportministeriet er enig i, at der ikke er potentielle eller igangværende indvindingsområder i nærheden af anlægsområdet for Østlig Ringvej. Afgrænsningsnotatet er justeret for at tydeliggøre dette.

Kommunerne bemærker, at en relevant sammenligning i forhold til de klimatiske faktorer vil være at se på et alternativ, hvor man nedriver gamle og dårligt isolerede ejendomme i Københavns Kommune – og i stedet opfører nye og mere energieffektive boliger (med et samlet ekstra boligareal, som forventet i planen).

Transportministeriet skal hertil bemærke, at ministeriet ikke finder, at nedrivning af f.eks. bydelen Vesterbro med henblik på en genopførelse med 50 procent højere bebyggelsesprocent er et relevant alternativ.

Endelig bemærker kommunerne generelt, at det flere steder i afgrænsningsnotatet er det angivet, at "miljørapporten kun vil behandle den potentielle påvirkning på et overordnet niveau. Det skal påpeges, at det er vigtigt at den strategiske miljøvurdering er tilstrækkeligt detaljeret til rent faktisk at kunne vurdere, om planen får en væsentlig indvirkning på miljøet.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at miljøvurderingsloven ikke indeholder et endegyldigt krav om, hvor detaljerede oplysningerne i en strategisk miljøvurdering skal være. Det er derimod en konkret vurdering, som blandt andet afhænger af planens detaljeringsniveau. I Vejledningen til loven¹ står der følgende herom:

"Miljørapportens detaljeringsniveau bør afpasses efter planen eller programmet detaljeringsniveau. Det giver således ingen mening at gennemføre en meget detaljeret miljøvurdering med præcise beregninger af de forventede påvirkninger, hvis planen eller programmet kun fastlægger meget overordnede eller grove rammebetingelser for fremtidige projekter eller arealanvendelser.

Beskrivelsen af de miljømæssige vurderinger bør afspejle de rammer eller det råderum, der er knyttet til planen eller programmet. Det kan indebære, at

¹ Vejledning nr. 9664 af 18. juni 2006



netop usikkerheden i miljøvurderingerne, som skyldes planen eller programmets rummelighed, kan afstedkomme en højere grad af præcision i planen eller programmet med det sigte at forebygge eventuelle uønskede påvirkninger af miljøet.

Der er således et tæt samspil mellem planen eller programmets detaljeringniveau og indholdet af miljøvurderingen og dennes præcision.”

Det er Transportministeriets vurdering, at planen på nuværende tidspunkt må karakteriseres, som af en overordnet karakter, da der eksempelvis ikke er truffet nogen endegyldig beslutning om linjeføring af Østlig Ringvej og metrobetjening. Der er heller ikke truffet nogen beslutning om den konkrete byudvikling på Lynetteholm og Østhavnen.

Det leder til, at det også er vurderingen, at den strategiske miljøvurdering ikke kan blive meget præcis, men mere overordnet vil skulle kunne beskrive, hvad der potentielt kan påvirkes væsentligt, hvis planen gennemføres.

Region Hovedstaden bl.a. bemærker, at projektet om Lynetteholmen fremstår som et selvstændigt kommunalt projekt uden ophæng i Fingerplanen, og dermed ikke er undersøgt i sammenhæng med en bredere regional kontekst.

Der bør undersøges konsekvenser for byudvikling og mobilitet i en bredere regional geografi jf. Fingerplanen. Konkret bør det undersøges eventuelle ændringer i rejsemønstre i den kollektive trafik (S-tog, letbane, busser) i den bredere regionale geografi. Lige som det også bør undersøges konsekvenser for trafik og trængsel på det regionale hovednet (herunder også større kommunale veje uden for Københavns Kommune).

Transportministeriet skal hertil bemærke, at den strategiske miljøvurdering vil belyse trafikale effekter såvel lokalt i og omkring København som regionalt på det overordnede vejnet. Dette præciseres i afgrænsningsnotatets punkter på s. 21.

Det er primært data fra foranalyserne af hhv. Østlig Ringvej og Metro, som vil blive lagt til grund for den strategiske miljøvurdering. En vurdering af effekten på kollektiv trafikbetjening uden for København vil alene indgå i det omfang det findes relevant i forbindelse med den strategiske miljøvurdering og i givet fald på et kvalitativt grundlag. Det bemærkes, at forudsætningerne om



byudvikling bygger på den prognosticerede langsigtede befolkningsudvikling i Københavns Kommune. Den konkrete lokalisering af boliger og arbejdspladser inden for kommunen ventes primært at påvirke det kollektive trafikmønster i selve kommunen og den nære omegn og i mindre grad rejsemønstre længere ude i regionen.

**Udtalelse om afgrænsning af miljørapport
(SMV) for planen for byudvikling og
infrastruktur til Østhavnen, herunder
Lynetteholm**

Transportministeriet, 2021

Indhold

1. Om afgrænsningsrapporten	4
2. Baggrunden for miljøvurderingen	4
2.1. Planen.....	4
2.2. Proces for miljøvurdering	10
3. Miljøvurderingslovens krav til indholdet i en miljørapport	11
4. Afgrænsning af miljørapport (SMV)	12
4.1. Beskrivelse af planen.....	12
4.2. Alternativer	12
4.3. Eksisterende miljøstatus.....	13
4.4. 0-alternativet	13
4.5. Miljøbeskyttelsesmål	13
4.6. Virkninger på miljøet – generelt.....	14
4.7. De enkelte punkter.....	15
4.7.1. Den biologiske mangfoldighed, fauna og flora	15
4.7.1.1. Anlæg på land.....	15
4.7.1.2. Anlæg på vand	16
4.7.2. Befolkningen og menneskers sundhed.....	17
4.7.2.1. Landskab og visuel påvirkning	17
4.7.2.2. Støj, støv og vibrationer	18
4.7.2.3. Sejlads	19
4.7.2.4. Trafik	20
4.7.2.5. Flysikkerhed	21
4.7.2.6. Magnetfelter	22
4.7.3. Jordbund og arealanvendelse	22
4.7.4. Vand	23
4.7.4.1. Grundvand.....	23
4.7.4.2. Overfladevand og recipienter	24
4.7.5. Luft	24
4.7.6. Klimatiske faktorer.....	25
4.7.7. Materialer, affald og råstoffer.....	26
4.7.8. Fiskeri.....	27
4.7.9. Materielle goder	28
4.7.10. Kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser, samt arkitektonisk og arkæologisk arv	28
4.7.11. Havbund og vandkvalitet	29

4.7.12. Hydrografi og kystmorfologi.....	30
4.8. Manglende viden og usikkerhed.....	31
4.9. Afværgeforanstaltninger og overvågning.....	31
4.10. Metodebeskrivelse	31
4.11. Ikke-teknisk resumé	32

1. Om afgrænsningsrapporten

En afgrænsningsrapport skal i henhold til miljøvurderingslovens § 11 fastlægge, hvor omfattende og detaljerede oplysninger en miljørapport skal indeholde, for at myndighederne på et oplyst grundlag kan vurdere en plan eller et programs miljømæssige påvirkninger og træffe beslutning om vedtagelse af planen eller programmet, herunder om der f.eks. skal fastsættes særlige foranstaltninger til at afværge de væsentlige negative virkninger, fremme planens positive virkninger og i forhold til overvågning af miljøpåvirkninger.

Afgrænsningsrapporten skal fastlægge, hvorledes og i hvilket omfang planens forventede væsentlige miljøpåvirkninger analyseres og vurderes, samt hvor omfattende og detaljerede oplysninger, herunder metodegrundlaget for vurderinger, der skal fremgå i miljørapporten. På baggrund af det udsendte udkast til afgrænsning og de indkomne høringssvar træffer miljøvurderingsmyndigheden – Transportministeriet – beslutning om den endelige afgrænsning.

2. Baggrunden for miljøvurderingen

På baggrund af anlægsloven for Lynetteholm, som blev vedtaget i Folketinget den 4. juni 2021, offentliggjorde Transportministeriet den 15. juli 2021 den videre proces for udviklingen af Lynetteholm, herunder udmøntning af en strategisk miljøvurdering, der blev politisk besluttet i forbindelse med lovens vedtagelse. Den strategiske miljøvurdering og herunder planen med opstilling af de elementer, der gøres til genstand for miljøvurderingen, er ikke juridisk bindende, da der alene er tale om en politisk besluttet supplerende proces.

Den strategiske miljøvurdering skal redegøre for de overordnede forventede væsentlige miljøpåvirkninger, når byudviklingen og den fremtidige infrastruktur, der ønskes etableret på Lynetteholm og i den øvrige del af Østhavnen vurderes i deres helhed.

Af udmøntningsplanen af 15. juli fremgår det, at der tages udgangspunkt i den nødvendige infrastruktur for at forbinde Lynetteholm med resten af København, og at denne infrastruktur samtidig skal ses i kontekst af den øvrige infrastruktur i København, hvorfor der undersøges samlede løsninger i form af metrolinjen M5 Vest opdelt i etaper og Østlig Ringvej opdelt i etaper.

Der gennemføres således en strategisk miljøvurdering af den overordnede byudvikling af Østhavnen set i sammenhæng med den nødvendige infrastruktur i form af cykel-, vej- og metroforbindelse, der skal gøre området tilgængeligt og attraktivt. Den strategiske miljøvurdering er besluttet særligt med henblik på, at belyse de forventede samlede væsentlige positive og negative miljøpåvirkninger af planens elementer samt relevante overlap de enkelte projekter imellem. Miljørapporten vil have et vigtigt fokus på kumulative og synergistiske miljøeffekter. Flere af planens projektelementer vil forventeligt efter den strategiske miljøvurdering skulle gennemføre en VVM-proces med offentlig høring mv., i henhold til VVM-reglerne, hvor de enkelte projekter vil blive forberedt og miljøvurderede på et mere detaljeret (projekt)niveau end der er tale om i den strategiske miljøvurdering.

2.1. Planen

Baggrund

Udgangspunktet for den strategiske miljøvurdering er planen udarbejdet på baggrund af principaftalen fra 2018 og efterfølgende politisk besluttede ændringer af Lynetteholms placering og størrelse med dertilhørende kystlandskab samt de gennemførte forundersøgelser af Østlig Ringvej og metrobetjening af Lynetteholm. Anlægget af Lynetteholm (jordopfyldt) og kystlandskabet er ikke en del af planen, da dette anlæg er miljøvurderet selvstændigt og besluttet etableret med anlægslovens vedtagelse den 4. juni 2021. Da anlægget af Lynetteholm må forventes at have miljøeffekter, der spiller sammen med gennemførelsen af planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm, vil der i den strategiske miljøvurderings opgørelse af de forventede kumulative effekter af planen blive inkluderet effekterne af jordopfyldet.

I den offentlige debat i forbindelse med miljøvurderingen af anlægget af Lynetteholm har der været efterlyst en vurdering af en stormflodsport i Kronløbet, der indgår i en samlet sikring i overensstemmelse med Københavns stormflodsplan fra 2017. Etablering af stormflodsporten er ikke del af planen, men den kan forventes at have miljøeffekter, der spiller sammen med gennemførelsen af planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm. Derfor vil der i den strategiske miljøvurderings opgørelse af de forventede kumulative effekter af planen blive inkluderet effekterne af en stormflodsport.

Det har endvidere været en del af debatten, hvorvidt rensningsanlægget Lynetten (ejet af Biofos) vil skulle flyttes. Der er tale om en beslutning, som i sidste ende træffes af ejerkredsen bag Biofos. Da dette ikke er en forudsætning for gennemførelsen af planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm, og der ikke på nuværende tidspunkt foreligger en konkret tilflytningslokation, indgår flytning af rensningsanlægget ikke i selve planen, der miljøvurderes. Der udarbejdes dog scenarier for byudviklingen hhv. med og uden rensningsanlægget placeret på den nuværende lokation. Desuden vil de relevante mulige kumulative virkninger af hhv. bevarelse og flytning af rensningsanlægget medtages i den strategiske miljøvurderings behandling af de forventede kumulative effekter af planen.

Oversigt over elementer i planen

Elementerne i den samlede byudviklings- og infrastrukturplan i Østhavnen, der indgår i den samlede plan, som er genstand for strategisk miljøvurdering, omfatter følgende:

1. Byudvikling
2. Østlig Ringvej
3. Metro
4. Cykelinfrastruktur
5. Supplerende vejbetjening

Planen har karakter af en overordnet, sammenhængende skitse af de gensidige elementer ved udvikling og infrastrukturbetjening af Østhavnen, herunder Lynetteholm, og udmønter den videre proces, som blev besluttet i juli 2021. Elementerne i planen svarer til de forudsætninger og antagelser, der ligger i principaftalen samt diverse forundersøgelser. Datagrundlaget til brug for miljøundersøgelsen vil overvejende baseres herpå.¹

¹ Datagrundlag: 'Undersøgelse af finansiering og organisering af Lynetteholmen', Ernst & Young, 2020, 'Forundersøgelsen af Østlig Ringvej', Vejdirektoratet, Københavns Kommune og rådgivere, 2020, 'Forundersøgelse af metrobetjening af Lynetteholm', Metroselskabet, 2020 (inkludativ efterfølgende tillægsundersøgelser), 'Københavnersporundersøgelserne', Københavns Kommune, 2020 og 'Københavns Kommuneplan 2019' samt enkelte supplerende data til brug for belysning af trafikale påvirkninger og etablering af cykel- og intern vejinfrastruktur.

Byudvikling

Den forventede mulige byudvikling tager afsæt i de rammer, der er lagt herfor i principaftalen for Lynetteholm fra 2018 samt i undersøgelsen af finansiering og organisering fra 2020 vedr. fordeling, omfang og tidsplan for byggeri i etagemeter med den i undersøgelsen forudsatte fordeling mellem bolig- og erhvervsanvendelse. Principaftalen fra 2018 indebærer, at en fuldt udbygget Lynetteholm rummer ca. 3 mio. etagemeter svarende til ca. 35.000 beboere og samme antal arbejdspladser. Der er dog ikke med principaftalen truffet beslutninger om den konkrete byudvikling i Østhavnen, herunder på Lynetteholm. Dertil kommer udviklingsmulighederne på de tilstødende arealer i Østhavnen. Beregningsteknisk opereres med en antagelse om en fordeling af etagemeter med ca. 2,9 mio. etagemeter på Lynetteholm, 1,6 mio. etagemeter på Refshaleøen, 0,1 mio. etagemeter på Quintus og 0,6 mio. etagemeter på Kløverparken ved en udbygning af Østhavnen frem mod år 2070, jf. undersøgelsen af finansiering og organisering.

I forhold til undersøgelsen af de miljømæssige forventede virkninger af byggeriet tages der udgangspunkt i et beregningsteknisk scenarie, som ikke afspejler en yderligere stedsspecifik eller arkitektonisk bearbejdning, da dette først vil ske i senere faser i forbindelse med udarbejdelse af masterplan, helhedsplaner, plangrundlag mv.

Der undersøges, til brug for den strategiske miljøvurdering, ikke forskellige scenarier for rækkefølgen og fordelingen af byudviklingen på de forskellige arealer i Østhavnen ud over de antagelser, der ligger i undersøgelsen af finansiering og organisering. Dvs. scenariet er en fuld udbygning af Østhavnen samt en mulig første realisering af 450.000 etagemeter beregningsteknisk fordelt ligeligt på Refshaleøen og Kløverparken forud for etablering af den nødvendige infrastruktur for mulig fuld udbygning. Miljøvurderingen skal således ikke belyse alternativ byudvikling end den ovenfor forudsatte.

Der anvendes for Lynetteholm og det øvrige Østhavnen et bebyggelsesscenarie baseret på Københavns kommuneplan 2019 maksimale standardbebyggelseshøjde, dvs. 24 meter plus punktvis 30 meter (f.eks. i forbindelse med stationsnærhed), som grundlag for vurderingen af den visuelle/ landskabelige påvirkning. Vedrørende parkering anvendes beregningsteknisk det scenarie fra undersøgelsen af finansiering og organisering, følsomhedsscenariet på 10 pct., der bedst svarer til de gældende rammer, jf. Kommuneplan 2019. Konkrete rammer for parkering vil der først skulle tages stilling til i forbindelse med den konkrete lokalplanlægning af området.

Der undersøges to scenarier for så vidt angår arealet, hvor rensningsanlægget Lynetten i dag er placeret; et scenarie hvor rensningsanlægget forbliver på den nuværende placering og et andet scenarie, hvor rensningsanlægget er flyttet, og arealet derfor kan udnyttes til byudvikling, som beskrevet i undersøgelsen af finansiering og organisering. Opretholdelse hhv. flytning af Biofos' rensningsanlæg indgår kun for så vidt angår dets betydning for byudviklingen. En eventuel ny placering kan ikke vurderes, så længe denne ikke er kendt, og vil derfor ikke indgå i planen.

For at kunne udnytte byggemulighederne på Kløverparken uden bindinger forudsættes en zoneringsplan af anvendelsen af Prøvestenen fra 2035, så uacceptabel risiko for de tilstødende områder fjernes. Zoneringsplanen er ikke genstand for den strategisk miljøvurdering, men indgår som en forudsætning, således som den er lagt til grund i undersøgelsen af finansiering og organisering.

Der foretages, som en følsomhedsberegning, en vurdering af den samlede bebyggelse i et spænd fra +/- 10 pct. for bebyggelsen i Østhavnen. En følsomhedsberegning, der viser et spænd for den kommende bebyggelse, vil give en mere robust belysning af de mulige miljøpåvirkninger.

Østlig Ringvej

I dag er store dele af arealerne på Nordøstamager – Østhavnen – forbundet til resten af byen af en smal lokalvej (Refshalevej / Forlandet), som ikke har kapacitet til at afvikle den trafik, der kommer med byudviklingen på Lynetteholm, Refshaleøen og evt. andre arealer. Forundersøgelsen af Østlig Ringvej viste, at selv med prioritering af kollektive trafikforbindelser og en attraktiv højklasset cykelinfrastruktur til området er det nødvendigt at anlægge en højklasset vejforbindelse fra Nordhavn til Lynetteholm for at kunne vejbetjene de nye byudviklingsområder.

Planen tager udgangspunkt i en østlig korridor for Østlig Ringvej anlagt som tunnel, med udgangspunkt i Ø4/Ø5 og med Ø3 som perspektiv, jf. forundersøgelsen af Østlig Ringvej. Udgangspunktet er en fuld linjeføring, men med en sideordnet etapedeling til Lynetteholm, så dennes særlige miljøvirkninger kan vurderes. Der er ikke truffet endelig beslutning om linjeføringen af Østlig Ringvej.

Kort: Korridor for Østlig Ringvej i tunnel langs Amagers østkyst med en første etape fra Nordhavn til Lynetteholm.



Første etape fra Nordhavn til Lynetteholm, Lynetteholmstunnelen, udgør den minimale nødvendige vejbetjening for at kunne udbygge Lynetteholm mv. Fra Lynetteholm vil Østlig Ringvej kunne forløbe i tunnel i en korridor langs Amagers østkyst til lufthavnen henholdsvis med eller uden tilkørselsanlæg på Prøvestenen. Vejens kapacitet relateres til byudviklingen i SMV-undersøgelsen.

Når Østhavnen er færdigudviklet i 2070 vil området samlet set kunne rumme i størrelsesordenen 60.000 beboere og 50.000 arbejdspladser, hvilket vil kræve betjening af højklassede vej-, cykel- og metroforbindelser. Med Lynetteholms centrale og stationsnære placering ventes mange beboere og besøgende – som i resten af København – at bruge cykel eller kollektiv trafik.

På trods af det er der behov for en 4-sporet vej-tunnel (2 spor i hver retning), hvis trafikken med fuld byudvikling skal kunne afvikles uden markant kø og trafiksikkerhedsmæssige problemer.

Lynetteholmstunnelen anlægges med tilstrækkelig kapacitet til betjening af den langsigtede byudvikling og til at kunne blive forlænget til en fuld Østlig Ringvej, da tunnelen ikke gradvist kan udbygges.

En fuldt udbygget Østlig Ringvej vil samlet forbinde Helsingørmotorvejen i nord med Øresundsmotorvejen i syd og svare til de vestlige ringveje i hovedstaden. Der vil blive set på de trafikale effekter af Østlig Ringvej i forhold til bl.a. sammenkoblingen af de nordlige dele af hovedstaden med lufthavnen og Øresundsbroen samt i forhold Østlig Ringvejs aflastning af trafikken i indre by. Desuden vil der for både Lynetteholmstunnelen og den fulde Østlig Ringvej (Ø4 og Ø5) blive set på de trafikale effekter på det nordøstlige Amager.

Det bemærkes, at miljøpåvirkningerne af en etapevis etablering forventeligt vil være væsentligt forskellige fra en fuld realisering. Bl.a. vil en linjeføring alene frem til Lynetteholm (etape 1) have negative trafikale effekter på det øvrige vejnet, mens miljøpåvirkningen af Øresund givetvis vil være mindre.

Metro

En tilstrækkelig kollektiv betjening til og fra Lynetteholm og Refshaleøen mv. vurderes at kræve metrobetjening for at kunne sikre den nødvendige kapacitet for en fuld udbygning af Lynetteholm mv. Østhavnen, herunder Lynetteholm, skal metrobetjenes med en linjeføring, der forbinder Østhavnen med den eksisterende kollektive trafik. Med en korridor fra Lynetteholm mod Østerport eller fra Lynetteholm mod København H vil Lynetteholm blive koblet op med højklasset kollektiv trafik til et trafikalt knudepunkt, hvor der kan skiftes til fjern-, regional- og S-tog samt til metrociteringen. Dette udgør en minimumsinfrastruktur.

Planen tager, i henhold til udmøntningsaftale af 15. juli 2021, udgangspunkt i metrolinje M5 Vest, jf. forundersøgelsen af metrobetjening af Lynetteholm, som fuld linjeføring, men opdelt i 4 etaper med mulighed for vurdering af midlertidige virkninger af den tidsmæssige forskydning af etaperne. Planen tager udgangspunkt i et scenarie, hvor M5 Vest på kort eller længere sigt eventuelt kan lukkes som en ring ved fx at binde Prags Boulevard Øst og Refshaleøen sammen, med eller uden skift på Refshaleøen. I tillæg hertil indgår en etapedeling, hvor strækningen fra København H over Prags Boulevard til Lynetteholm undersøges som en første etape og med mulighed for forlængelse til Østerport eller Nordhavn.

Der er ikke truffet endelig beslutning om en kommende metrolinjeføring.

Delstrækningerne, der indgår i planen, består af:

1. Østerport-Refshaleøen-Lynetteholm
2. Refshaleøen-Prags Boulevard
3. Prags Boulevard-Københavns H
4. Københavns H-Forum-Rigshospitalet-Østerport
5. Københavns H-Prags Boulevard-Refshaleøen-Lynetteholm (med mulighed for forlængelse til Østerport eller Nordhavn)

Kort: Etapeopdelt metro M5 Vest med evt. mulighed for etablering som ring på kort eller længere sigt samt med mulighed for etablering af Kbh. H – Lynetteholm som en første etape.



M5 Vest udgør en selvstændig ny linje på tværs af det centrale havnesnit. Ved anlæg af delstrækning 3 vil linjen bidrage til at afhjælpe kapacitetsudfordringerne i den eksisterende metro M1/M2, der indebærer, at M1/M2 fra omkring 2035 ikke har plads til antallet af passagerer, der ønsker at rejse med metro over havnesnittet.

Metroens kapacitet relateres til byudviklingen i SMV-undersøgelsen. Perspektiverne i forhold til den videre udvikling af metroen, herunder problemstillingen om kapacitet i metroen over havnesnittet, inddrages ligeledes.

Planen omfatter de overordnede varianter af anlægstyper (under/over jorden, stationstyper mv.), der fremgår af forundersøgelsen af metrobetjening af Lynetteholm.

Et fuldt udbygget kontrol- og vedligeholdelsescenter til metrolinjen vurderes ikke hensigtsmæssigt at placere på Lynetteholm eller Refshaleøen, og der arbejdes derfor med en placering på Prøvestenen.

Cykelinfrastruktur

Der tages udgangspunkt i en veludbygget cykelinfrastruktur tilpasset byudviklingen og omfattende forbindelser til Indre By samt resten af Amager og på længere sigt også til Nordhavn. De konkrete placeringer kan ikke fastlægges, men Københavns Kommune fastlægger forudsætninger om kapacitet, forventet anlægstidspunkt mv.

Kort: Principielle nye cykelforbindelser samt eksisterende cykelruter.



Supplerende vejbetjening

Der vil være behov for supplerende vejbetjening på Nordøstamager. Planen omfatter den umiddelbart nødvendige supplerende vejbetjening af lokal biltrafik som følge af byudviklingen bl.a. på baggrund af forundersøgelsen af Østlig Ringvej og ud fra antagelser om kapacitet, anlægstidspunkt mv.

2.2. Proces for miljøvurdering

På baggrund af anlægsloven for Lynetteholm, som blev vedtaget i Folketinget den 4. juni 2021, offentliggjorde Transportministeriet den 15. juli 2021 den videre proces for udviklingen af Lynetteholm, herunder udmøntning af en strategisk miljøvurdering, der blev politisk besluttet i forbindelse med lovens vedtagelse.

Det er besluttet, at der i forbindelse med den offentlige høring over den strategiske miljøvurdering af planen vil blive igangsat idéfasehøring til en miljøkonsekvensvurdering af henholdsvis en Østlig Ringvej og metrobetjening til Lynetteholm.

Planen der skal foretages en strategisk miljøvurdering af, skal ikke endeligt vedtages og vil på den baggrund ikke udgøre et juridisk bindende dokument, men miljøvurderingen skal være med til at give en vurdering af, hvilke konsekvenser en gennemførelse af planens indhold vil medføre.

Der vil dog på baggrund af den offentlige høring over den strategiske miljøvurdering af planen blive udarbejdet en sammenfattende redegørelse.

3. Miljøvurderingslovens krav til indholdet i en miljørapport

Miljørapporten udarbejdes således, at den opfylder kravene i miljøvurderingslovens § 12 og bilag 4.

Det fremgår heraf, at miljørapporten skal omfatte følgende oplysninger:

- a) en skitsering af planens eller programmets indhold, hovedformål og forbindelser med andre relevante planer og programmer
- b) de relevante aspekter af den nuværende miljøstatus og dens sandsynlige udvikling, hvis planen eller programmet ikke gennemføres
- c) miljøforholdene i områder, der kan blive væsentligt berørt
- d) ethvert eksisterende miljøproblem, som er relevant for planen eller programmet, herunder navnlig problemer på områder af særlig betydning for miljøet som f.eks. de områder, der er udpeget efter direktiv 79/409/EØF og 92/43/EØF
- e) de miljøbeskyttelsesmål, der er fastlagt på internationalt plan, fællesskabsplan eller medlemsstatsplan, og som er relevante for planen eller programmet, og hvordan der under udarbejdelsen af den/det er taget hensyn til disse mål og andre miljøhensyn
- f) den sandsynlige væsentlige indvirkning² på miljøet, herunder på spørgsmål som den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, fauna, flora, jordbund, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser, samt arkitektonisk og arkæologisk arv, landskab og det indbyrdes forhold mellem ovenstående faktorer
- g) planlagte foranstaltninger for at undgå, begrænse og så vidt muligt opveje enhver eventuel væsentlig negativ indvirkning på miljøet af planens eller programmets gennemførelse
- h) en kort skitsering af grunden til at vælge de alternativer, der har været behandlet, og en beskrivelse af, hvorledes vurderingen er gennemført, herunder eventuelle vanskeligheder (som f.eks. tekniske mangler eller mangel på knowhow), der er opstået under indsamlingen af de krævede oplysninger
- i) en beskrivelse af de påtænkte foranstaltninger vedrørende overvågning i overensstemmelse med § 14

² Denne indvirkning bør omfatte sekundære, kumulative, synergistiske, kort-, mellem- og langsigtede, vedvarende og midlertidige, positive og negative virkninger

j) et ikke teknisk resumé af de oplysninger, der blev givet under ovennævnte punkter.

Det følger dog samtidig af miljøvurderingslovens § 12, stk. 2, at miljørapporten skal indeholde de oplysninger, som med rimelighed kan forlanges med hensyntagen til den aktuelle viden og gængse vurderingsmetoder og til, hvor detaljeret planen er, hvad planen indeholder, på hvilket trin i et beslutningsforløb planen eller programmet befinder sig, og hvorvidt bestemte forhold vurderes bedre på et andet trin i det pågældende forløb.

Ligeledes fremgår det af miljøvurderingslovens § 12, stk. 3, at oplysninger om planens indvirkning på miljøet, der er indhentet på et andet trin af beslutningsforløbet eller som følge af anden lovgivning, og som er omfattet af miljøvurderingslovens bilag 4, kan anvendes i miljørapporten.

4. Afgrænsning af miljørapport (SMV)

Herunder beskrives kravene til indholdet og detaljeringsgraden i miljørapporten iht. miljøvurderingslovens § 12.

4.1. Beskrivelse af planen

Miljøvurderingen skal indeholde en skitsering af planens indhold, hovedformål og forbindelser med andre relevante planer og programmer.

Herunder bør omtales de forundersøgelser der er foretaget af en Østlig Ringvej og metroforbindelse.

4.2. Alternativer

I forbindelse med forundersøgelsen af Østlig Ringvej har der været undersøgt 9 forskellige linjeføringsvarianter. I den strategiske miljøvurdering tages udgangspunkt i de linjeføringer, der på baggrund af bl.a. forundersøgelsen samlet set er vurderet rimelige, realistiske og relevante at gå videre med, for at få belyst miljømæssige virkninger, fordele og ulemper herved.

For så vidt angår metrolinjeføringen har der i forundersøgelsen været undersøgt 3 forskellige modeller for linjeføring. I den strategiske miljøvurdering tages udgangspunkt i M5 Vest med mulighed for at lukke denne som en ring men med forskellige kombinationsmuligheder af delstrækninger og anlægsteknikker, for at få belyst fordele og ulemper herved.

Der er ikke undersøgt alternativer for så vidt angår byudvikling, da der ikke kan identificeres lignende byudviklingsmuligheder andre steder i kommunen.

Endelig vedrørende den supplerende vejinfrastruktur og cykelinfrastruktur er der ikke set på alternativer, da projekterne er på så indledende og overordnet et stadie, at dette ikke giver mening.

Det har ikke været muligt at identificere et samlet alternativ til planen.

4.3. Eksisterende miljøstatus

Miljørapporten skal redegøre for den aktuelle miljøstatus i området. Redegørelsen skal alene fokusere på de miljøforhold, som forventes at kunne blive påvirket, såfremt planens indhold bliver gennemført.

4.4. o-alternativet

Miljørapporten skal indeholde en beskrivelse af den sandsynlige udvikling i området, hvis planens indhold ikke etableres i området, det såkaldte o-alternativ. o-alternativet er den udvikling, som må forventes at finde sted, hvis planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm, ikke gennemføres.

o-alternativet er en halvø i Københavns Havn uden bebyggelse og infrastruktur, samt en fremskrivning af den udvikling, som må forventes på den baggrund. Det beror på, at der er vedtaget en anlægslov om anlæg af halvøen Lynetteholm.

Endvidere tager o-alternativet udgangspunkt i de 450.000 etagemeter, der kan byudvikles i Østhavnen uden yderligere større (dvs. ikke-lokal) infrastruktur. Med udgangspunkt i befolkningsfremskrivningen placeres de beboere, der i o-alternativet ikke vil være på Lynetteholm, beregningsteknisk andre steder i Hovedstadsområdet.

Scenariet skal både forholde sig til lokale miljøpåvirkninger, men også en vurdering af potentielle regionale påvirkninger.

4.5. Miljøbeskyttelsesmål

Miljørapporten skal i forhold til sin beskrivelse af den eksisterende miljøstatus og vurderingen af indvirkningerne på miljøet inddrage relevante miljøbeskyttelsesmål og beskyttelsesforpligtelser fastsat i henhold til både internationale eller nationale forskrifter.

De miljøbeskyttelsesmål og forpligtelser, som skal inddrages i miljørapporten, kan eks. omfatte:

- Københavns Kommunes kommuneplans mål og retningslinjer for byens udvikling, herunder udpegede arealinteresser i kommuneplanlægningen (områder med særlig landskabelig værdi, kulturmiljøer, Grønt Danmarkskort og tilsvarende i Fingerplan 2019 samt miljømålsætninger.)
- De relevante mål af FN's 17 Verdensmål
- Parisaftalen og national implementering i klimalov og kommunale planer
- Relevante sektorstrategier inden for transport, affald, ressourceforbrug m.v.
- Habitatdirektivet (92/43/EEC) med nationale Natura 2000-planer og særlig beskyttelse af arter (bilag IV)
- Fuglebeskyttelsesdirektivet (2009/147/EC) med nationale Natura 2000-planer og generel beskyttelse af fugle
- Vandrammedirektivet (2000/60/EC) med vandområdeplaner
- Havstrategidirektivet (2008/56/EF) med national havstrategi (Danmarks Havstrategi)
- Naturbeskyttelsesloven (§ 3-beskyttelse, fredede områder, bygge- og beskyttelseslinjer mv.)
- Miljøbeskyttelsesloven (støv, luftforurening, støj mv.)
- Museumsloven (beskyttede fortidsminder, skibsvrag, mv.)

- Jordforureningsloven
- Vandløbsloven
- Udpegede arealinteresser i regionernes råstofplanlægning (råstofområder) og målsætninger for ressourceanvendelse

4.6. Virkninger på miljøet – generelt

Miljørapporten skal indeholde vurderinger af planens sandsynlige væsentlige indvirkninger på miljøet. Nedenfor følger en beskrivelse af det krævede indhold fordelt på de enkelte miljøforhold.

Den indvirkning, som skal beskrives og vurderes, skal i nødvendigt omfang dække over direkte og indirekte, sekundære, kumulative, grænseoverskridende, kort-, mellem- og langsigtede, vedvarende eller midlertidige (drifts-/anlægsfase) samt positive eller negative virkninger.

I forhold til kumulative virkninger i denne strategiske miljøvurdering er der tale om resultatet af kombinerede indvirkninger fra planen sammenholdt med øvrige relevante planer eller programmer eller godkendte konkrete projekter, som kvalitativt eller kvantitativt kan vurderes.

Følgende aktiviteter med potentielle kumulative effekter vurderes indledningsvist at være relevante særligt at tage hensyn til i miljøvurderingen:

- Anlæg og drift af Lynetteholm (jf. 0-scenariet)
- Københavns Kommunes Stormflodsplan 2017 inklusiv stormflodsporten i Kronløbet
- Nordre Flint og Aflandshage Vindmølleparker
- Krydstogtterminal på Nordhavn
- Zonering af Prøvestenen.
- Udvidelse af Øresunds- og Amagermotorvejen
- Udvikling af lufthavnen
- Anlæg og drift af Nordhavnstunnel
- Nordhavnsmetro
- Drift af containerterminalen i Nordhavn
- Større klimatilpasningsanlæg i form af Novafos og HOFORs skybrudstunneler
- Trafiksaneringsprojekt på Amager Strandvej
- Udvidelser på Avedøre Holme, jf. Hvidovre Kommunes projekt "Holmene".

Der kan være andre forhold eller menneskeskabte aktiviteter som planer, programmer eller projekter, som kan være relevante for miljøvurderingen af planens kumulative virkninger. Miljørapporten vil således skulle indeholde en liste over identificerede relevante planer eller programmer og godkendte projekter mv., som er undersøgt i forhold til potentielle kumulative effekter og en kortfattet begrundelse for, hvorfor projekterne vurderes at være væsentlige eller uvæsentlige i forhold til kumulative effekter med planen.

Vurderingen af planens indvirkninger på miljøet skal for hvert miljøforhold ske på det detaljeringsniveau, som er muligt med tanke på planens indhold. Vurderingen af planens virkning på miljøet skal ikke foretages for et konkret projekt, men ske på et overordnet niveau i forhold til de potentielle væsentlige positive eller negative miljøpåvirkninger, som en realisering af planen kan forventes at medføre. Det gælder ligeledes i vurderingen af de sandsynlige kumulative virkninger.

Miljørapporten skal i det omfang, det er relevant og muligt, indeholde anbefalinger i forhold til at understøtte planens positive kumulative virkninger og minimere mulige negative kumulative påvirkninger f.eks. ved placering, udformning af anlæggene eller valg af anlægsmetoder og anlægstidspunkter.

I forhold til Natura 2000-områder skal der på det foreliggende datagrundlag foretages en vurdering af væsentlige påvirkninger.

Nedenfor følger en beskrivelse af det krævede indhold, fordelt på de enkelte miljøforhold. Selve rapporten behøver ikke at følge systematikken i opdelingen af punkter, så længe at miljøvurderingerne er indeholdt.

4.7. De enkelte punkter

4.7.1. Den biologiske mangfoldighed, fauna og flora

4.7.1.1. Anlæg på land

Potentiel miljøpåvirkning

En gennemførelse af planens indhold vil medføre påvirkninger i anlægs- og driftsfasen, som følge af byudvikling, anlæg af vejbetjening, cykelinfrastruktur, metro og en Østlig Ringvej.

De miljømæssige påvirkninger vurderes dog at afhænge af det konkrete projekt, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

Eksisterende forhold og miljøstatus

Miljørapporten skal indeholde en redegørelse for eksisterende overordnede naturforhold i området, hvor planen foreslås gennemført. Redegørelsen skal have fokus på tilstedeværelsen og karakteren af eksisterende beskyttede naturtyper og arter, herunder arter på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder og bilag IV-arter, der kan forventes i det område, hvor de efterfølgende projekter skal gennemføres, hvis dette beslutes.

Redegørelsen forventes at kunne gennemføres på baggrund af eksisterende tilgængelige data.

Vurdering af påvirkninger

Miljørapporten skal på det foreliggende datagrundlag indeholde en vurdering af væsentlige påvirkninger på arter og naturtyper fra projekterne i planen. Vurderingen skal have fokus på særligt sårbare og beskyttede naturtyper eller arter i området, hvor der i forbindelse med det senere konkrete projekt er grund til ekstra opmærksomhed i forhold til anlægsmetoder- og perioder, afværgeforanstaltninger eller overvågning.

Miljørapporten skal så vidt muligt give anbefalinger til, hvordan der i forbindelse med udformningen af de konkrete projekter kan ske tilpasning af f.eks. placering eller udformning af anlæggene for at mindske negative miljøpåvirkninger.

4.7.1.2. Anlæg på vand

Potentiel miljøpåvirkning

Gennemførelsen af planen kan påvirke den marine flora og fauna samt havpattedyr og fugle i Øresund bl.a. i forbindelse med anlægget af en mulig Østlig Ringvej. Men også i forbindelse med en potentiel byudvikling og etablering af cykelinfrastruktur kan aktiviteter i anlægsfasen, herunder f.eks. renovering af kajer, stensætninger mv., potentielt påvirke marin natur.

De marine miljøforhold er underlagt en række EU-direktiver, herunder fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet, vandrammedirektivet og havstrategidirektivet. Direktiverne stiller strenge krav til beskyttelse af mariner arter og områder. Erfaringer fra planlægning af havvindmølleparker og infrastrukturprojekter såsom Femern Bælt-forbindelsen og før det Øresundsforbindelsen viser, at disse direktiver er af afgørende betydning for rammerne, som sættes for marine anlægsprojekter og skal derfor tænkes ind i planlægning og projektering af marine projekter så tidligt som muligt.

Det følger bl.a. af vandrammedirektivet, at medlemsstaterne skal forebygge forringelse af tilstanden for alle målsatte overfladevandområder og grundvandsforekomster og beskytte, forbedre og restaurere alle overfladevandområder og grundvandsforekomster med henblik på at opnå god økologisk og god kemisk tilstand for overfladevandområder og god kemisk og kvantitativ tilstand for grundvandsforekomster inden for bestemte fastsatte frister.

Det skal undersøges, om det bl.a. kan sikres, at gennemførelsen af planen – herunder de enkelte planelementer – ikke medføre varig eller midlertidig forringelse af tilstandsklassifikationen i målsatte vandforekomster eller hindre opfyldelsen af de fastsatte mål for forekomsterne i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

Det følger af havstrategidirektivet, at en god miljøtilstand i havmiljøet skal etableres eller fastholdes i alle medlemsstaters havområder senest i 2020. Som led i implementeringen af havstrategidirektivet udarbejdede regeringen i april 2018 sin anden havstrategi. Havstrategien beskriver god miljøtilstand og fastsætter miljømål for 11 forskellige deskriptorer. Det følger af § 18 i lov om havstrategi, at statslige, regionale og kommunale myndigheder ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen er bundet af de miljømål, der er fastsat i havstrategien. Havstrategiloven og Danmarks havstrategi omfatter alle havområder, herunder havbund og undergrund, på søterritoriet og i de eksklusive økonomiske zoner. Havstrategiloven finder imidlertid ikke anvendelse på havområder, der strækker sig ud til 1 sømil uden for basislinjen, i det omfang de er omfattet af vandplanlægningen efter lov om vandplanlægning og/eller indsatser, der indgår i en vedtaget Natura 2000-plan efter miljømålsloven. Havstrategien indeholder også en vurdering af de kumulative effekter fra presfaktorer på havmiljøet.

Det skal på denne baggrund som led i den strategiske miljøvurdering af planen og udarbejdelsen af miljørapporten vurderes, om gennemførelsen af planen vil være forenelig med opnåelse af de i medfør af direktiverne fastsatte miljømål for vand- og havmiljøet.

De miljømæssige påvirkninger og muligheden for at foretage afværgeforanstaltninger vurderes dog at afhænge af det konkrete projekt, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

Eksisterende forhold og miljøstatus

Miljørapporten skal indeholde en generel redegørelse for eksisterende forhold for den marine flora og fauna og naturtyper, herunder om der i influensområdet for marine forhold forventes at være særligt sårbare og beskyttede arter og naturtyper, høj biologisk mangfoldighed og om området f.eks. udgør vigtige gyde-, føde- eller opvækstområder for fisk. Redegørelsen udarbejdes på baggrund af eksisterende, tilgængelige data og erfaringer, bl.a. oplysninger fra miljøkonsekvensrapporten for etablering af Lynetteholm.

Miljørapporten skal på baggrund af eksisterende data redegøre for den forventede forekomst og tilstand af bestande af havpattedyr i området. Endvidere skal rapporten på baggrund af den tilgængelige viden redegøre for havfugle i anlægsområderne, herunder om der findes særligt beskyttede områder.

Vurdering af påvirkninger

Miljørapporten skal på det foreliggende datagrundlag foretage en vurdering af væsentlige påvirkninger på arter og naturtyper fra projekterne i planen. Vurderingen skal have fokus på særligt sårbare og beskyttede naturtyper eller arter i området, hvor der i forbindelse med det senere konkrete projekt er grund til ekstra opmærksomhed i forhold til anlægsmetoder- og perioder med henblik på at undgå væsentlige miljøpåvirkninger samt, hvor det er muligt, identificere behov for yderligere vurdering af påvirkninger i forbindelse med de konkrete anlægsprojekter.

Miljørapporten skal så vidt muligt give anbefalinger til, hvordan der i forbindelse med udformningen af de konkrete projekter kan tages højde for miljøpåvirkninger, som bør vurderes mere detaljeret i forbindelse med projektansøgninger, og evt. ske tilpasning af f.eks. placering eller udformning af anlæggene for at sikre den størst mulige positive effekt af planen og mindske negative miljøpåvirkninger.

4.7.2. Befolkningen og menneskers sundhed

4.7.2.1. Landskab og visuel påvirkning

Potentiel påvirkning

Den visuelle indvirkning kan have betydning for befolkningen, da især tekniske anlæg og bebyggelsesstrukturer kan påvirke oplevelsen af et landskab/byrum og have betydning for den rekreative anvendelse af et område. Også de længerevarende anlægsperioder for infrastruktur kan påvirke denne oplevelse. Rekreative muligheder har betydning for menneskers sundhed. Påvirkningen af områdets rekreative muligheder i anlægsfasen og i driftsfasen bør derfor belyses. Tilgængeligheden til rekreative tilbud har stor betydning for, i hvilken grad de benyttes. Etablering af nye forbindelser (særligt cykel, metro) vil dog også kunne forbedre adgangen til rekreative områder og oplevelser.

En gennemførelse af planens indhold med byudvikling og dertilhørende infrastruktur vil være synlige og dermed have indvirkning på visuelle indtryk.

Påvirkningen og konsekvenserne heraf afhænger af den konkrete placering og udformning af anlæggene, men også typen af rekreativ anvendelse og omgivelserne på et konkret sted. Det vurderes derfor også, at indvirkningen kun kan belyses på et overordnet niveau i miljørapporten.

Eksisterende forhold og miljøstatus

Miljørapporten skal indeholde en beskrivelse af området omfattet/påvirket af planen samt billeder fra området, for at illustrere den eksisterende situation. Miljørapporten skal indeholde en beskrivelse af de eksisterende rekreative tilbud i området omfattet af planen.

Vurdering af påvirkninger

Miljørapporten skal indeholde en vurdering af den visuelle påvirkning, som kan forventes ved en gennemførelse af planen. Vurderingen skal så vidt muligt visuelt illustrere den type anlæg og bebyggelses-strukturer, som kan forventes, i form af f.eks. eksempelillustrationer, billeder af allerede etablerede, sammenlignelige anlæg eller repræsentative visualiseringer fra lignende projekter.

Der bør på baggrund af et beregningsteknisk scenarie for byudvikling af Østhavnen udarbejdes perspektiverende visualiseringer af bebyggelserne fra en række udvalgte standpunkter – både fra bysiden og fra vandsiden. Standpunkterne fastlægges i samarbejde med Københavns Kommune. Visualiseringerne fra anlægslovsprojektet bør kunne anvendes for så vidt angår en fremtidig bebyggelsesstruktur på Lynetteholm.

Vurderingen skal ikke være konkret i forhold til den visuelle indvirkning på bestemte lokaliteter, da den konkrete udformning ikke kendes på nuværende tidspunkt, men bør være en overordnet vurdering af den forventede visuelle påvirknings omfang og karakter.

Miljørapporten skal indeholde en vurdering af hvordan de eksisterende rekreative tilbud i området omfattet af planen påvirkes og hvilke nye tilbud, der er planlagt.

4.7.2.2. Støj, støv og vibrationer

Potentiel påvirkning

En gennemførelse af planens indhold må forventes at ville medføre støj, støv og vibrationer fra anlægsarbejderne og i driftsfasen. Dette gælder især ved et evt. behov for natarbejde i tætbefolkede områder. I det omfang tung transport af materialer mv. går ad transportruter gennem støjfølsomme omgivelser, kan dette potentielt også være væsentligt.

Anlægsarbejder på havet vil ligesom på land medføre forskellige typer støj, som potentielt kan have indvirkning på menneskers sundhed især hvis det kan forstyrre folks nattesøvn.

De miljømæssige påvirkninger vurderes dog at afhænge af det konkrete projekt, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

Eksisterende forhold og miljøstatus

Miljørapporten skal redegøre for miljøstatus i forhold til støj. Eksisterende støjkortlægning med prognostisering af støjbidrag fra Lynetteholm mm. kan inddrages som forventet miljøstatus. Eksisterende miljøtilstand vurderes kvalitativt i.f.t. mængden af støjpåvirkede by- og/eller boligområder, som bliver påvirket af planens anlægsprojekter.

Vurdering af påvirkninger

Vurderingen af planen bør indeholde en opgørelse over mængden af arealer/boliger, som forventes påvirket af planen – både de der påvirkes med øget støj fra nye vejforbindelser, herunder den lokale vejbetjening på byudviklingsarealerne, og de der sandsynligvis vil opleve en reduktion af støjbidraget fra det overordnede vejnet.

Miljørapporten skal indeholde en redegørelse for den støj og støv, som kan forventes i anlægsfasen af planen. Redegørelsen baseres på erfaringer fra sammenlignelige arbejder og identifikation af støjfølsomme omgivelser. Rapporten skal så vidt muligt give anbefalinger til, hvordan der i forbindelse med udformningen af de konkrete projekter kan ske tilpasning af f.eks. placeringen af anlæggene for at mindske miljøpåvirkningerne.

Endvidere skal miljørapporten foretage en vurdering af mulige påvirkninger fra vibrationer i forbindelse med anlægsfasen, og herunder de potentielle skader det kan medføre.

Rapporten skal ligeledes indeholde en redegørelse for den støj, som kan forventes i driftsfasen., herunder for forskelle ved forskellige varianter. Redegørelsen skal baseres på erfaringer fra sammenlignelige anlæg.

Påvirkningen og konsekvenserne afhænger af den konkrete placering og udformning af anlæggene. Det vurderes derfor også, at indvirkningen kun kan belyses på et overordnet niveau i miljørapporten.

4.7.2.3. Sejlads

Potentiel miljøpåvirkning

Gennemføres planen vil anlægsarbejderne ud for København påvirke sejladsforhold og sejladsikkerhed i anlægsperioden. Etableringen af Østlig Ringvej som en sænketunnel vil bl.a. betyde udgravning af renden til installation og tilbagefyldning omkring sænketunnellen i et område med erhvervstrafik og et betydeligt antal lystfartøjer.

En evt. etablering af metro som højbane over dele af Margretheholm Havn vil påvirke den rekreative sejlads lokalt i både anlægs- og driftsfasen. Ligeledes vil etablering af en eller flere cykelforbindelser på tværs af havneindsejlingen/-løbet påvirke både den erhvervmæssige og den rekreative sejlads i både anlægs- og driftsfasen.

De miljømæssige påvirkninger vurderes dog at afhænge af det konkrete projekt, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

Eksisterende forhold og miljøstatus

Miljørapporten skal redegøre for eksisterende sejladsforhold i området og beskrive f.eks. identificerede sejlruiter, transitruter eller øvrige forhold, som kan være problematiske i forbindelse med et konkret projekt inden for undersøgelsesområdet, eller som vil kræve særlig opmærksomhed i forbindelse med udformningen af de konkrete projekter.

Vurdering af påvirkninger

Miljørapporten skal indeholde en overordnet beskrivelse af den potentielle påvirkning af sejladsforhold og sejladsikkerheden i forbindelse med anlæg og drift af Østlig Ringvej og øvrige anlæg med mulig påvirkning af sejlads, herunder om der er særlige forhold, som vil skulle inddrages i en senere sejladsrisikoanalyse i forbindelse med det konkrete projekt.

Bugsering af tunnelelementer fra Rødbyhavn til København kan påvirke anden skibstrafik i anlægsfasen, hvilket vil blive belyst og vurderet konkret i den efterfølgende VVM.

Miljørapporten skal indeholde en overordnet vurdering af konsekvenser for sejladsikkerheden ved placering af en tunnel som følger linjeføringsvariant Ø4/Ø5. Derudover skal betydningen af linjeføringsvariant Ø3 belyses.

Vurderingen af indvirkningerne skal ikke forholde sig til den konkrete sejladsrisiko og påvirkning af sejladsforholdene, da den konkrete udformning af tunnelen ikke kendes i detaljer, men skal bestå af en generel vurdering af de potentielle indvirkninger på sejladsikkerhed og sejladsforhold fra en sænketunnel. Erfaringer fra f.eks. Femern-bælt forbindelsen og Øresundsforbindelsen kan inddrages.

4.7.2.4. Trafik

Potentiel miljøpåvirkning

En gennemførelse af planens indhold vil påvirke trafikken permanent i København, særligt i indre by og områder nær anlæggene, ligesom der også vil være påvirkning regionalt – uden for København.

Relevante forhold som har tæt sammenhæng med den trafikale effekt på lang sigt er bl.a.:

- Trafikken på Østlig Ringvej og på adgangsveje
- Trafikken i indre by og de nærliggende områder i København
- Trafikken på det overordnede vejnet i hovedstadsområdet
- Trafikale effekter af en etapeopdeling
- Trafikale effekter af Østlig Ringvej med/uden TSA på Prøvestenen

I anlægsfasen vil både etablering af Østlig Ringvej og af metroforbindelse medføre en effekt fra transport af materialer og mandskab til og fra byggepladserne og fremkommeligheden kan påvirkes af

afspærringer omkring byggepladserne mv. Østlig Ringvejs delstrækning fra Nordhavn til Lynetteholmen vil sandsynligvis forbedre forbindelsen for lastbiltrafikken, hvilket vil afhjælpe det trafikale pres sydfra i forbindelse med etablering af Lynetteholmen. Anlæg af supplerende vejbetjening vil ligeledes medføre transport af materialer og mandskab samt påvirke den øvrige trafik.

De miljømæssige påvirkninger vurderes dog at afhænge af de konkrete projekter, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

Eksisterende forhold og miljøstatus

Miljørapporten skal indeholde en redegørelse for den nuværende trafikale status i området samt relevante tilgrænsende områder, hvor planens indhold foreslås gennemført og hvor denne påvirker trafikken.

Vurdering af påvirkninger

Miljørapporten skal indeholde en overordnet redegørelse for planens påvirkning af trafikken i Hovedstadsområdet, dvs. København og omegn såfremt den gennemføres, herunder om eksisterende beboelse mv. eller infrastruktur kan blive påvirket. Det gælder både i anlægsfasen og i driftsfasen.

Redegørelsen skal tage udgangspunkt i den viden, der er herom og beskriver herunder de centrale forudsætninger der er gjort i de forskellige eksisterende analyser. Planens samlede påvirkning af biltrafikken vil hænge sammen med udvikling af kollektive og individuelle transportformer i planområdet, hvorfor disse sammenhænge skal belyses. Det kan være en fordel at vise konsekvenserne på et influenskort.

Det overordnede vejnet forstås som udgangspunkt som Amager- og Øresundsmotorvejen, Lyngbyvejen og Ring 3. Hertil kommer det øvrige regionale vejnet.

Påvirkningen og konsekvenserne afhænger af den konkrete placering og udformning af planens elementer. Det vurderes derfor også, at indvirkningen kun kan belyses på et overordnet niveau i miljørapporten.

Såfremt det vurderes nødvendigt, at supplere de eksisterende trafikberegninger for vejtrafik, skal modelværktøjet OTM 7.1 anvendes så resultaterne er sammenlignelige med forundersøgelserne.

4.7.2.5. Flysikkerhed

Potentiel miljøpåvirkning

Planområdet ligger tæt på Københavns Lufthavn, endvidere er der en vandflyver og lejlighedsvis helikoptertrafik, som opererer fra Kronløbet i den nordlige del af planområdet.

I forbindelse med et eventuelt anlægsarbejde med en Østlig Ringvej, metroforbindelse og vejforbindelser vil der formentlig skulle benyttes kraner, borerigge mv. som kan have betydelig højde.

De miljømæssige påvirkninger og vurderes dog at afhænge af det konkrete projekt, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

Eksisterende forhold og miljøstatus

Miljørapporten skal indeholde en liste over eksisterende lufthavne og flyvepladser og i muligt omfang flytrafik af relevans indenfor og tæt på planområdet ved København.

Vurdering af påvirkninger

Miljørapporten skal indeholde en overordnet vurdering af, om gennemførelse af planens elementer forventes at kunne udgøre en risiko for flysikkerheden. Vurderingen kan tage udgangspunkt i erfaringer fra anlægsarbejdet for eksisterende projekter og eventuelle sikkerhedskrav til højden af kraner, lys mv.

Miljørapporten skal tage klart forbehold for, at der ikke på nuværende tidspunkt kan ske en fyldestgørende vurdering af risikoen for flytrafik.

4.7.2.6. Magnetfelter

Påvirkning af omgivelserne, herunder hospitaler med magnetfelter (EMC) fra kørestrøm kan være væsentlig, mens magnetfelternes påvirkning af menneskers sundhed ikke vurderes at være væsentlig i øvrigt.

Eksposering for magnetfelter vurderes ikke at være afgørende for projektets gennemførelse eller projektets overordnede placering.

Miljørapporten bør redegøre for, om der er særlige områder, hvor magnetfelter potentielt kan påvirke væsentligt.

4.7.3. Jordbund og arealanvendelse

Potentiel påvirkning

Miljøpåvirkninger fra planen er i første række udlægget af de indvundne arealer til byudvikling og delvis til infrastrukturer. Byudvikling skaber som udgangspunkt en forsegling af jordbunden, som betyder at den ikke kan udnyttes til andre formål. Ved at anlægge et større rekreativt naturpræget areal langs planens østlige kyst skabes der mulighed for, at arealerne kan anvendes til en ny bynatur med deraf følgende bidrag til en forøgelse af biodiversiteten.

Miljøpåvirkningerne fra opgravning og nyttiggørelse (og om fornødent delvis deponering) af den overskydende jord fra byggeri kan have væsentlige miljøpåvirkninger, selv om den korte afstand til nyttiggørelsesanlægget Lynetteholm giver gode muligheder for at holde disse på et minimum.

I forbindelse med anlæg af en metro kan miljøpåvirkningerne fra opgravning og nyttiggørelse af jord og muck være væsentlig. Jord stammer primært fra udgravning af stationsskakte, cut-and-cover og

ramper, samt evt. nivellering af byggepladser mv., mens muck stammer fra boring af tunnelerne med tunnelboremaskine.

De miljømæssige påvirkninger og vurderes dog at afhænge af det konkrete projekt, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

Eksisterende forhold og miljøstatus

Miljørapporten skal indeholde en redegørelse for den overordnede arealanvendelse samt en vurdering af risici for at forurenede jord skal håndteres i de eksisterende byområder og i forbindelse med gennemførelsen af planen. Overordnet kortlægning af den eksisterende arealanvendelse gennemføres og miljøtilstanden forsøges fremskrevet for de eksisterende arealer.

Vurdering af påvirkninger

Miljørapporten skal indeholde en vurdering af arealanvendelsen på planens arealområde, herunder hvorvidt planen giver mulighed for at skabe en varieret og mangfoldig anvendelse af arealerne.

Miljørapporten skal så vidt muligt give anbefalinger til, hvordan der i forbindelse med udformningen og miljøvurderingen af de konkrete projekter kan ske tilpasning af f.eks. placering eller udformning af anlæggene for at mindske miljøpåvirkningerne.

Der skal på et overordnet niveau redegøres for hvordan jordforurening kan håndteres så spredning af forurening undgås og lettere forurenede jord eventuelt kan nyttiggøres.

4.7.4. Vand

4.7.4.1. Grundvand

Potentiel påvirkning

En gennemførelse af planens indhold kan medføre en potentiel miljøpåvirkning af grundvandet ved grundvandssænkninger og re-infiltration eller infiltration af drikkevand/havvand. Det gælder kvantitativt, såvel som kvalitativt/kemisk. Desuden kan mobilisering af kendte jordforureninger i nærheden af grundvandssænkningerne være væsentlig.

De miljømæssige påvirkninger vurderes dog at afhænge af det konkrete projekt, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

Eksisterende forhold og miljøstatus

Miljørapporten skal indeholde en redegørelse for risikoen for mobilisering af kendte jordforureninger, den overordnede arealanvendelse samt en vurdering af risiko for jordforurening baseret på eksisterende oplysninger fra kommuner og regionen.

Vurdering af påvirkninger

Miljørapporten skal omfatte en overordnet redegørelse for hvordan en gennemførelse af planens projekter kan medføre miljøpåvirkninger af grundvandet i henholdsvis anlægs- og driftsfasen og om der findes bygninger, infrastruktur, recipienter og lignende der er følsomme overfor midlertidige grundvandssænkninger.

Miljørapporten skal så vidt muligt give anbefalinger til, hvordan der i forbindelse med udformningen og miljøvurderingen af de konkrete projekter kan ske tilpasning af f.eks. placering eller udformning af anlæggene for at mindske miljøpåvirkningerne.

4.7.4.2. Overfladevand og recipienter

Potentiel påvirkning

I anlægsfasen er der behov for at aflede overskydende vand fra udgravningen og i driftsfasen skal vand fra anlæggene (veje, tunneller og byudviklingen på Lynetteholmen) afledes. I anlægsfasen er der et indirekte vandforbrug til fremstilling af materialer, men det vurderes at være så begrænset, at det ikke udgør en væsentlig påvirkning.

De miljømæssige påvirkninger vurderes at afhænge af de konkrete projekter, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten skal derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

Eksisterende forhold og miljøstatus

Miljørapporten skal indeholde en beskrivelse af den nuværende tilstand for overfladevand i recipienter, som vurderes at kunne blive anvendt som recipient for afledning fra planens elementer.

Vurdering af påvirkninger

Miljørapporten skal indeholde en kvalitativ vurdering af, om planens elementer kan gennemføres i overensstemmelse med miljømålene for de identificerede recipienter.

4.7.5. Luft

Potentiel påvirkning

Luftemissionerne fra anlægs- og transportmateriel mv. i anlægsfasen kan være væsentlige. I driftsfasen kan de indirekte emissioner som følge af energiforbrug til beboere og virksomheder medføre en påvirkning af luftkvaliteten afhængig af energiforsyningens kilder.

De miljømæssige påvirkninger og vurderes dog at afhænge af det konkrete projekt, anlægsmetoder, herunder den teknologiske udvikling, og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

Eksisterende forhold og miljøstatus

Miljørapporten skal indeholde en redegørelse for den nuværende tilstand.

Vurdering af påvirkninger

Miljørapporten skal indeholde en beskrivelse af potentielle udledninger til luften fra de anlæg, som kan forventes benyttet til en konkret gennemførelse af planens indhold.

I driftsfasen kan emissioner fra køretøjer på vejinfrastrukturen medføre en påvirkning af luftkvaliteten afhængig af køretøjerne (fossil-/eldrevne). Påvirkningen kan være væsentlig i en længere årrække, hvor en betydelig del af køretøjerne vil være fossildrevne. I det omfang at det er muligt ud fra nuværende tilgængelig viden, skal rapporten beskrive de potentielle udledninger i driftsfasen på baggrund af overgangen til eldrevne køretøjer.

I driftsfasen kan en øget benyttelse af cykel og metro som transportmiddel medvirke til at reducere emissioner fra biler og således forbedre luftkvaliteten. Vurderinger af omfanget heraf tager udgangspunkt i forundersøgelser af Østlig Ringvej og metroforbindelser samt analyser gennemført af Københavns Kommune i forbindelse med Lynetteholm (Københavnersporsanalyserne). Desuden vil yderligere vurderinger kunne indgå i den kommende analyse af cykelinfrastruktur.

4.7.6 Klimatiske faktorer

Potentiel påvirkning

Gennemførelsen af planens indhold vil have en påvirkning i både anlægs- og driftsfasen. Påvirkningen af klimaet i anlægsfasen er dels direkte fra energiforbrug til byggeri og anlæg, dels indirekte gennem byggematerialer med indeholdt klimabelastning.

Efterfølgende vil bl.a. bydelens energi- og ressourceforbrug medføre en varig påvirkning, der forventes at være væsentligt, men også faldende over tid som følge af indsats for reduceret klimabelastning. Da der er tale om nye byområder uden bestående energiinfrastruktur kan energiforsyning mv. etableres fra grunden med særligt hensyn til klimapåvirkninger. Byudviklingen afføder også et transportbehov, der vil medføre klimapåvirkninger. Dette belyses for de konkrete infrastrukturanlæg, der skal håndtere transportbehovet.

I driftsfasen kan en øget benyttelse af cykel som transportmiddel medvirke til at reducere klimapåvirkninger fra andre transportmidler og således have en positiv effekt, der skønnes at kunne være væsentlig.

De miljømæssige påvirkninger vurderes dog at afhænge af det konkrete projekt, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

Eksisterende forhold og miljøstatus

Miljørapporten skal indeholde en redegørelse for nationale samt internationale målsætninger og forpligtelser i forhold til reduktion af drivhusgasemissioner. Det kan eksempelvis være i forhold til

Københavns Kommuneplan 2019 og regeringens målsætning om 70 procent reduktion af de samlede CO₂ udledninger i 2030.

Redegørelsen skal desuden inddrage risiko for oversvømmelser i forbindelse med klimaudvikling.

Vurdering af påvirkninger

Miljørapporten skal indeholde en redegørelse for planens overordnede betydning for målsætninger i forhold til emission af drivhusgasser og partikler.

Den konkrete påvirkning er afhængig af de konkrete projekter. Opgørelsen må bero på et kvalificeret skøn ud fra erfaringer fra tidligere lignende projekter samt de udførte forundersøgelser i forhold til Østlig Ringvej og metroforbindelsen kan finde anvendelse, da en yderligere kvalificering ikke kan foretages, før projekterne bliver mere konkrete.

I driftsfasen vil der være emissioner fra trafikken, som bruger vejen. Emissioner herfra afhænger af trafikprognoser, udviklingen i vognparken fra fossile brændsler mod elektricitet osv.

4.7.7. Materialer, affald og råstoffer

Potentiel påvirkning

En gennemførelse af planen vil medføre, at der vil skulle anvendes betydelige råstoffer mv.

Mængderne af de væsentligste materialer og resurser og deres tilknyttede miljøpåvirkning vurderes at medføre væsentlige miljøpåvirkninger. Det gælder f.eks. beton, stål og andre metaller, såvel som råstoffer i form af vand, sand, grus, sten, jord mv. Nyttiggørelse af affald kan give positive miljøpåvirkninger.

De miljømæssige påvirkninger og vurderes dog at afhænge af det konkrete projekt, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

Eksisterende forhold og miljøstatus

Miljørapporten skal kort redegøre for de eksisterende arealinteresser i regionernes råstofplanlægning (råstofområder) og målsætninger for ressourceanvendelse.

Vurdering af påvirkninger

Miljørapporten skal indeholde en oversigt over de forventede væsentligste materialer, som indgår i gennemførelsen af planens elementer. Herunder som minimum beton, stål og råstoffer i form af sand, grus og sten. Energiforbrug til anlægsarbejdet estimeres om muligt på baggrund af tilgængelige tal.

Der identificeres steder og processer i planens elementer, hvor overskudsjord og affald kan nyttiggøres lokalt og den deraf følgende gevinst i form af reduktion i forbruget af jomfruelige råstoffer og energi belyses kvalitativt (og gerne kvantitativt, hvis det kan gøres meningsfuldt på dette tidlige stadie).

Muligheden for at optimering af energieffektiviteten i væsentlige processer vurderes for så vidt angår infrastrukturprojekterne.

Gennemførelsen af planens elementer kan have betydning for muligheden for at indvinde råstoffer, herunder på havbunden hvis Østlig Ringvej som sænketunnel placeres i områder med egnede råstoffer, og kan derved have en betydning for fremtidig anskaffelse af råstoffer.

4.7.8. Fiskeri

Potentiel påvirkning

Det skal analyseres nærmere om og hvordan anlæg af Østlig Ringvej som sænketunnel kan have betydning for fiskeriet, dels i form af en påvirkning på fiskeressourcen, dels hvis anlægsarbejdet medfører restriktioner ift. adgang til fangstområder.

Omfanget af erhvervsfiskeriet er begrænset omkring København, men det rekreative fiskeri er betydeligt. Fiskeri skal behandles på et overordnet niveau i miljørapporten, idet påvirkningerne vil være afhængige af den konkrete projektplacering og udformning, som ikke kendes på tidspunktet for den strategiske miljøvurdering. Vurderingen skal ikke omfatte værdien af de materielle goder og den potentielle påvirkning heraf såsom estimer af værdien af tabt fangst fra en kommende anlægsperiode, da økonomiske forhold af denne karakter ikke skal indgå i en miljøvurdering.

De miljømæssige påvirkninger vurderes dog at afhænge af det konkrete projekt, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

Eksisterende forhold og miljøstatus

Miljørapporten skal redegøre for de overordnede fiskeriinteresser i området, f.eks. ift. ressourcens vigtighed, og eventuelt områder af stor betydning for fiskeriet, f.eks. fangstområder, gydeområder mv. hvis der findes eksisterende oplysninger herom.

Vurdering af påvirkninger

Miljørapporten skal indeholde en vurdering af den forventede påvirkning på fiskeri i forbindelse med gennemførelse af planens elementer, herunder virkninger fra et forventet forbud mod fiskeri i en anlægsfase. Vurderingen kan tage udgangspunkt i eksisterende erfaringer fra lignende projekter.

4.7.9. Materielle goder

Potentiel påvirkning

En gennemførelse af planens projekter vil bl.a. indebære byudvikling af de bestående områder i Østhavnen, som vil medføre nedrivning af bygninger og andre anlæg for at skabe en bystruktur med nye anvendelser. Det samme gælder påvirkninger af materielle goder (aktiviteter, virksomheder), der vurderes ikke at kunne sameksistere med byudvikling på grund af forureningsgener, arealbehov mv. og

som derfor må ophøre. Der vurderes også at være midlertidige påvirkninger af materielle goder i anlægsfasen som følge af f.eks. forringede adgangsforhold, støjpåvirkning eller andet.

Etablering af forbindelser over havnen og på tværs af Kronløbet vil afhængig af placering, udformning og etableringstidspunkt have væsentlig betydning for erhvervsmæssig samt rekreativ/turistmæssig sejlads af værdi for byen. Disse hensyn omfatter store værdier knyttet til havneanlæg. Der er tale om en væsentlig påvirkning, der bør vurderes ud fra det foreliggende grundlag, men som i øvrigt vil indgå i den kommende analyse af cykelinfrastruktur.

Der vil samtidig være en forøget værdi af ejendomme som følge af byudviklingen, og virksomheder vil kunne få øget kunde- og arbejdskraftgrundlag mv. og dermed forbedret værdi.

Indvirkningen på materielle goder kan også omfatte kabler og anden infrastruktur, som skal flyttes som følge af anlægsarbejder.

De miljømæssige påvirkninger vurderes dog at afhænge af det konkrete projekt, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

Eksisterende forhold og miljøstatus

Miljørapporten skal ikke indeholde en særskilt redegørelse for eksisterende forhold vedr. materielle goder og udnyttelsen heraf.

Vurdering af påvirkninger

Miljørapporten bør indeholde en overordnet beskrivelse af planens potentielle påvirkning af materielle goder, og skal ikke omfatte økonomisk værdi, f.eks. værdiforringelse af ejendomme ved udsættelse for støj eller værdiforøgelse af områder som følge af øget tilgængelighed.

Rapporten bør redegøre for kendte større forsyningsledninger, som potentielt kan blive berørt af en gennemførelse af planen.

4.7.10. Kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser, samt arkitektonisk og arkæologisk arv

Potentiel påvirkning

Påvirkning af arkæologiske værdier vurderes at kunne være væsentlig i anlægsfasen, selv om kun en mindre del af områderne til byudvikling er ikke-opfyldte jordlag. Afhængig af gravedybde kan underliggende arkæologiske værdier også på de opfyldte områder blive berørt.

Fortidsminder og deres beskyttede omgivelser (beskyttelseslinjer) vil blive påvirket væsentligt og varigt. Særligt for at tilvejebringe den nødvendige adgang (fodgængere, cykler og lokal trafik) til og imellem de nye byområder kan der være behov for ændringer, der medfører væsentlige og varige påvirkninger af fortidsminder og eventuelt også bygninger med bevaringsværdi.

Ny bebyggelse skal ses i sammenhæng med værdier i udpegede værdifulde kulturmiljøer, der kan blive påvirket væsentligt, men hvis beståen og vedligehold også kan blive sikret bedre gennem en langsigtet bæredygtig anvendelse.

De miljømæssige påvirkninger og vurderes dog at afhænge af det konkrete projekt, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

Eksisterende forhold og miljøstatus

Miljørapporten skal redegøre for eksisterende relevante landskabs- og kulturarvmæssige forhold i området, som planen berører.

Miljørapporten skal medtage kendte arkæologiske værdier på det marine område (ud over vrage er der bl.a. stenalderboplads ud for Amagers kyst).

Vurdering af påvirkninger

Miljørapporten skal indeholde en overordnet vurdering af den potentielle påvirkning fra planens elementer på kulturarv i området, herunder området af særlig kulturhistorisk værdi, og hvor der derfor skal være særlig opmærksomhed i forbindelse med udformning af de konkrete projekter. Det kan f.eks. være inden for fredede områder.

Miljørapporten skal så vidt muligt give anbefalinger til, hvordan der i forbindelse med udformningen og miljøvurderingen af de konkrete projekter kan ske tilpasning, f.eks. placering og udformning af anlæggene for at mindske miljøpåvirkningerne.

Vurderingen skal bero på eksisterende data.

4.7.11. Havbund og vandkvalitet

Potentiel påvirkning

En gennemførelse af planens indhold vil – såfremt Østlig Ringvej etableres som en sænketunnel – medføre gravearbejde, tilbagefyldning, opankring mv., som kan påvirke havbunden og vandkvaliteten i og omkring anlægsområdet. Endvidere skal overskudsmateriale fra udgravninger på havbunden deponeres eller nyttiggøres.

De miljømæssige påvirkninger vurderes dog at afhænge af det konkrete projekt, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

Eksisterende forhold og miljøstatus

Miljørapporten skal indeholde en overordnet redegørelse for eksisterende geologiske, geomorfologiske, kystmorfologiske og hydrologiske forhold i det potentielle influensområde for påvirkning af marine

forhold, herunder vandkvalitet. Redegørelsen skal forholde sig til indsatsplaner, krav og målsætninger i medfør af vandplanerne for Øresund. Det marine influensområde for planen fremgår af afsnit 4.7.1.2.

Vurdering af påvirkninger

Miljørapporten skal indeholde en vurdering af hvilke væsentlige påvirkninger af havbunden og vandkvaliteten, herunder badevandskvaliteten, som anlægsarbejderne forventes at medføre. Vurderingen skal inddrage erfaringer fra lignende projekter, herunder Femern-forbindelsen.

Da sænketunnellen nedgraves fuldstændig og der dermed bliver store arealer med ny havbund, kan miljørapporten indeholde erfaringsbaserede eksempler på hvordan den nye havbund kan etableres med henblik på at skabe rammer for god ny natur, biodiversitet mv.

Vurderingen skal inddrage erfaringer fra lignende projekter.

Miljørapporten skal desuden på et overordnet niveau forholde sig til eventuelle behov for klappning i forbindelse med gennemførelse af planens elementer, herunder eventuelle kumulative virkninger.

4.7.12. Hydrografi og kystmorfologi

Potentiel påvirkning

Anlæg som bygges ud i havet kan påvirke vandstrømme og udformningen af kyster og havbund gennem erosion og aflejring af materiale. Indstrømningen af saltvand gennem Storebælt, Øresund og Lillebælt har betydning for væsentlige, biologiske balancer og arter i Østersøen.

De miljømæssige påvirkninger vurderes dog at afhænge af det konkrete projekt, anlægsmetoder og placering, og miljørapporten vil derfor kun behandle den potentielle miljøpåvirkning på et overordnet niveau.

Eksisterende forhold og miljøstatus

Miljørapporten skal indeholde vurdering af de nuværende forhold for vandgennemstrømningen med vægt på saltvandstilstrømning til Østersøen med udgangspunkt i 0-scenariet, hvor halvøen Lynetteholm er etableret.

Vurdering af påvirkninger

Miljørapporten skal indeholde en beskrivelse af betydningen af en mulig reduktion af indstrømningen af saltvand til Østersøen, i form af en kvalitativ vurdering af, om Østlig Ringvej kan påvirke vandudvekslingen med Østersøen med vægt på saltvandstilstrømning til Østersøen igennem Øresund. Det baseres på en overordnet vurdering. Såfremt en påvirkning ikke kan udelukkes på det foreliggende grundlag skal miljørapporten angive hvordan dette afdækkes i efterfølgende undersøgelser eller tekniske foranstaltninger.

Tilsvarende skal der for de kystmorfologiske forhold foretages en kvalitativ vurdering af om tilslutningsanlæggene kan påvirke kystmorfologien, herunder effekten på Amager Strandpark og evt. andre strande/badeområder.

4.8. Manglende viden og usikkerhed

Miljørapporten skal indeholde en beskrivelse af eventuel manglende viden i forhold til vurderingen af planens indvirkninger på miljøet, eventuelle mangler i vidensgrundlaget og af væsentlige usikkerheder forbundet med vurderingerne.

Usikkerheder af en sådan karakter, at det har væsentlig betydning for miljørapportens konklusioner eller vurderingernes gyldighed/validitet skal klart beskrives for de relevante miljøemner.

4.9. Afværgeforanstaltninger og overvågning

I det omfang at der på nuværende tidspunkt kan identificeres muligheder for at optimere planens miljøpåvirkninger og fremme planens øvrige positive virkninger, som kan indarbejdes i de efterfølgende miljøkonsekvensvurderinger (VVM) af projekterne, skal disse beskrives.

Miljørapporten kan indeholde et forslag til overvågning af planens sandsynlige positive og negative væsentlige virkninger på miljøet, herunder forslag til særlige fokusområder i de efterfølgende miljøkonsekvensvurderinger af anlægsprojekter.

Det skal tilstræbes i forbindelse med forslag til overvågning, at anvende allerede eksisterende overvågninger, og at der bl.a. fokuseres på de miljøemner, som er vigtige for byudviklingen i København, herunder befolkningen og menneskers sundhed.

4.10. Metodebeskrivelse

Miljørapporten og eventuelle tilhørende baggrundsdokumenter skal indeholde en metodebeskrivelse, beskrivelse af vurderingsgrundlaget og beskrivelse af de undersøgte parametre. Ligeledes skal der indgå en beskrivelse af den vurderingsmetode, der anvendes til at vurdere graden af miljøpåvirkningerne og om disse er væsentlige.

Den anvendte metode til vurdering af miljøpåvirkningerne skal klart kunne konkludere i hvilken grad, planen forventes at påvirke miljøet positivt eller negativt for de enkelte miljøparametre.

4.11. Ikke-teknisk resumé

Miljørapporten skal indeholde et ikke-teknisk resumé i et letlæseligt sprog, som på en klar og overskuelig måde skal formidle hovedtrækkene i rapporten. Det ikke-tekniske resumé er målrettet folk uden en miljøfaglig, teknisk eller juridisk baggrund.

Strategisk miljøvurdering

Folketinget har i juli 2021 besluttet, at der skal udarbejdes en strategisk miljøvurdering (SMV) af planen for byudvikling og infrastruktur til Østhavnen, herunder Lynetteholm. Det drejer sig om den overordnede byudvikling af Østhavnen, herunder Lynetteholm, og den tilhørende infrastruktur, dvs. metro, Østlig Ringvej og cykelstier. SMV'en vil give et billede af, hvordan den samlede udvikling vil påvirke miljøet.

SMV'en kigger på tværs af projekter

SMV'en belyser de samlede miljømæssige påvirkninger på tværs af den forventede udvikling af Østhavnen, herunder på Lynetteholm, herunder:

- Byudvikling med boliger og erhverv i Østhavnen (på sigt 50.000-60.000 beboere og tilsvarende arbejdspladser), heraf 35.000 beboere og tilsvarende arbejdspladser på Lynetteholm
- Etablering af en metroforbindelse til Lynetteholm
- Anlæg af vejforbindelse til Lynetteholm og Østlig Ringvej
- Cykelinfrastruktur til Lynetteholm og til Østhavnen
- Lokale veje til Lynetteholm

Parter i SMV'en

Transportministeriet er myndighed for den strategiske miljøvurdering. Undersøgelsen bliver udarbejdet i samarbejde mellem de instanser og selskaber, der har ansvar for de enkelte anlæg, herunder:

- A/S Øresund: Østlig Ringvej
- Metroselskabet: Metrobetjening
- Københavns Kommune, Transportministeriet og By & Havn: Byudvikling
- Københavns Kommune: Cykelinfrastruktur og lokal vejbetjening

Myndighedshøring og offentlig høring

Det, som sendes i myndighedshøring i november 2021, er ikke selve den strategiske miljøvurdering, men et såkaldt *afgrænsningsnotat*. Afgrænsningsnotatet fastlægger de områder, som Transportministeriet vurderer skal undersøges i SMV'en.

Når myndighedshøringen er afsluttet, udarbejdes selve den strategiske miljøvurdering i form af en rapport. Rapporten sendes i offentlig høring i foråret 2022, og her kan alle borgere og interessenter komme med bemærkninger.

Faktaark

Hvis der i undersøgelserne kommer viden frem om miljøpåvirkninger, der giver anledning til ændringer af projektet, vil de indgå i det videre arbejde.

Tidslinje over kommende milepæle:

- 22. november 2021: Afgrænsningsnotat til SMV sendes i høring ved relevante myndigheder i Danmark og udlandet
- 14. december 2021: Afgrænsningsnotatet tilrettes på baggrund af indkomne høringssvar
- 17. december 2021 til 16. marts 2022: By & Havn udarbejder SMV'en på vegne af Transportministeriet
- 24. marts til 19. maj 2022: SMV sendes i offentlig høring. I samme periode foretager A/S Øresund og Metroselskabet idéfasehøring for miljøkonsekvensvurderinger (VVM) af Østlig Ringvej og metro
- 20. maj til 3. juni 2022: Sammenfattende redegørelse for SMV'en udarbejdes
- 2022-2024: Miljøkonsekvensvurdering (VVM) af metro- og vejforbindelse samt analyse af cykelinfrastruktur
- 2024: Beslutning om etablering af metro- og vejforbindelse og fremsættelse af anlægslove
- 2025: Masterplan for byudviklingen
- 2025-2045: Projektering, udbud og anlæg af infrastruktur

SMV for Lynetteholm er et tilvalg

Det er ikke et lovmæssigt krav at udarbejde en strategisk miljøvurdering for Lynetteholm.

Da anlægsloven for Lynetteholm blev behandlet i Folketinget, aftalte parterne at

udarbejde en SMV for at få undersøgt de samlede miljømæssige påvirkninger af infrastruktur- og byudviklingsprojekterne i principaftalen.

Om Strategisk Miljøvurdering (SMV)

SMV er betegnelsen for miljømæssige vurderinger af overordnede planer og programmer, mens en miljøkonsekvensvurdering (VVM) er en grundig miljøvurdering af konkrete anlægsprojekter. Forud for Folketingets vedtagelse af anlægget af Lynetteholm blev der foretaget en grundig VVM-undersøgelse af det konkrete anlægsprojekt.

I SMV'en kigger man bl.a. på biologisk mangfoldighed, flora, fauna, jordbund, luft, klima, vandkvalitet, menneskers sundhed, landskab, kulturarv og kulturmiljøer, materielle goder mv. samt det indbyrdes forhold mellem disse områder.

En SMV-undersøgelse ser også på andre projekter i nærområdet, der kan forventes at have miljøpåvirkninger, som bør ses i sammenhæng med udviklingen af Lynetteholm, eksempelvis anlægget af selve jorddepotet og en stormflodsport mellem Nordhavn og Lynetteholm mv.

Der er tale om en overordnet miljøvurdering på baggrund af, hvor projektet konkret befinder sig nu. Hver del vil efterfølgende blive undersøgt grundigt i forbindelse med miljøkonsekvensvurderinger af de enkelte projekter.

Reglerne for SMV-undersøgelser beror på et EU-direktiv, som i dansk ret er implementeret i "Lov om Miljøvurdering af Planer og Programmer og af Konkrete Projekter (VVM-direktivet)".

Find mere information på kk.dk/Lynetteholm