GENTOFTE KOMMUNE

Dagsorden til møde i Økonomiudvalget

Mødetidspunkt 08-02-2021 17:00
Mødeafholdelse via Teams

Indholdsfortegnelse

Økonomiudvalget

08-02-2021 17:00

1 (Åben) Lokalplan 409 for et område til ungdomsboliger, Ved Ungdomsboligerne.....3
2 (Åben) Mulig planproces i forbindelse med ny anvendelse af ejendommen Jensløvsvej 144
3 (Åben) Høring om lovforslag om anlæggelse af Lynetteholm 5
4 (Åben) Godkendelse af skema A for almene ungdomsboliger på Ved Ungdomsboligerne..6
5 (Åben) Ansøgning om godkendelse som privat fritidshjem.....9
6 (Åben) Orientering om coronalæring 10
7 (Åben) Økonomisk rapportering - foreløbigt regnskab for 2020 11
8 (Åben) Ændring af mødeplan 2021 for Økonomiudvalg og Kommunalbestyrelse 13
9 (Åben) Meddelelser fra formanden/forvaltningen og spørgsmål fra medlemmerne 14
10 (Lukket) Meddelelser fra formanden/forvaltningen og spørgsmål fra medlemmerne 14
11 (Åben) Underskrift 14

1 (Åben) Lokalplan 409 for et område til ungdomsboliger, Ved Ungdomsboligerne

Sags ID: EMN-2020-06695

Resumé
Forslag til Lokalplan 409 for et område til ungdomsboliger, Ved Ungdomsboligerne og forslag til Tillæg 15 til Kommuneplan 2017 samt ledsagende miljørapport har været i offentlig høring.

Der skal tages stilling til, om planerne, miljørapporten og den sammenfattende redegørelse skal vedtages endeligt med de foreslåede ændringer.

Baggrund
Kommunalbestyrelsen vedtog enstemmigt på møde den 26. oktober 2020, pkt. 2, at udsende forslag til Lokalplan 409 for et område til ungdomsboliger, Ved Ungdomsboligerne, forslag til Tillæg 15 til Kommuneplan 2017 samt tilhørende miljørapport i offentlig høring.

Planforslagene og miljørapporten har været i offentlig høring fra den 28. oktober til den 23. december 2020. Den 8. december 2020 blev der afholdt et virtuelt borgermøde om planforslagene.

Forslaget til Lokalplan 409 giver mulighed for, at der kan opføres en bygning i 5 etager med ca. 50 ungdomsboliger.

Der er i høringsperioden indkommet 9 henvendelser, som omhandler trafikstøj, vejbyggelinje, parkeringsforhold, bebyggelse samt nabostøj og tryghed.

Der vedlægges høringsnotat med resume af de indkomne høringssvar med forvaltningens bemærkninger og anbefalinger til ændringer.

Forslag til ændringer omhandler præcisering af vejbyggelinjes placering.

De foreslåede ændringer har en sådan karakter, at planerne kan vedtages uden en supplerende høring.

Det udsendte lokalplanforslag kan ses via dette link:
https://gentofte.viewer.dkplan.niras.dk/dkplan/dkplan.aspx?lokalplanId=554

Indstilling
Plan og Byg indstiller

Til Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen:

At Lokalplan 409, Tillæg 15 til Kommuneplan 2017, miljørapport og sammenfattende redegørelse vedtages endeligt med de foreslåede ændringer.

Tidligere beslutninger:
.

Bilag
1. Høringsnotat - Lokalplan 409 for et område til ungdomsboliger, Ved Ungdomsboligerne (3771063 - EMN-2020-06695)

2. Kopi af høringssvar til LP 409 (3771052 - EMN-2020-06695)
3. Lokalplan 409 (3777569 - EMN-2020-06695)
4. Forslag til Tillæg 15 til Kommuneplan 2021 (3777570 - EMN-2020-06695)
5. Miljørapport. Forslag til Lokalplan 409 (3770980 - EMN-2020-06695)
6. Støjnotat 09.10.20 (3770982 - EMN-2020-06695)
7. Skyggediagrammer (3770990 - EMN-2020-06695)
8. Sammenfattende redegørelse (3772159 - EMN-2020-06695)

2 (Åben) Mulig planproces i forbindelse med ny anvendelse af ejendommen Jensløvsvej 14

Sags ID: EMN-2020-04978

Resumé

Gentofte Kommune har fra Finn Mäckler Aps modtaget en ansøgning om fremtidig anvendelse af Jensløvsvej 14 (nuværende autoværksted) til boligformål i form af etageboliger.

På baggrund af den modtagne ansøgning skal det drøftes, om der skal igangsættes en planproces med udgangspunkt i det modtagne projekt.

Baggrund

Gentofte Kommune har fra Finn Mäckler Aps modtaget en ansøgning om fremtidig anvendelse af Jensløvsvej 14 (nuværende autoværksted) til boligformål i form af etageboliger.

Ansøgningen forelægges med henblik på drøftelse af i hvilket omfang, der skal igangsættes planproces med udgangspunkt i det modtagne projekt, idet det ønskede ikke ligger inden for ejendommens gældende plangrundlag, og projektet vil forudsætte ny lokalplan og tillæg til kommuneplanen, hvis det skal realiseres.

Ejendommen er ikke omfattet af en lokalplan, men af byplanvedtægt 2a fra 1932, der udlægger området til høj bebyggelse og begrænser muligheden for støjende og ildelugtende erhverv.

Ejendommen er ifølge bygherres landsinspektør 572 m², og det eksisterende etageareal er 321 m², svarende til en bebyggelsesprocent på ca. 56.

Ejendommen er omfattet af kommuneplanramme 3.B10, der udlægger området til etageboligområde med en maksimal bebyggelsesprocent på 60, med minimum 80 % af etagearealet udlagt til opholdsarealer, maksimalt 5 etager og maksimal bygningshøjde på 18 m. Der skal anlægges 2 parkeringspladser pr. bolig. En bebyggelse inden for kommuneplanens ramme ville kunne gives et etageareal på maksimalt 343,2 m².

Bygherren foreslår opført 5 ældrevenlige boliger i form af etageboliger med et samlet etageareal på 500 m², svarende til en bebyggelsesprocent på ca. 87. I projektet er vist 10 p-pladser på terræn. Samlet areal for opholdsarealer er 207 m² på terræn. Inklusiv opholdsaltaner er der 253 m², svarende til ca. 50,6 % af etagearealet. Der vil i forbindelse med realisering af projektet blive foretaget en oprensning af den forurening, der er registreret på grunden.

Bygherre anfører i ansøgningen, at der i forslaget er søgt en minimering af skyggevirkningen ift. beboerne i naboejendommens gårdrum ved at foretage en tilbagerykning af en del af gavlen på den nye bygning.

Denne tilbagerykning vil have en lille positiv betydning på lys- og skyggeforhold i gårdrummet og for enkelte lejligheder. Det skal dog bemærkes, at det frirum, der skabes ved tilbagerykningen, bruges til at etablere altaner, hvorved den positive effekt i nogen grad ophæves.

Indstilling
Plan og Byg indstiller

Til Økonomiudvalget:

At drøfte og beslutte, om der skal igangsættes en planproces med udgangspunkt i det modtagne projekt.

Tidligere beslutninger:
.

Bilag
1. Jensløvsvej 14. Skråfoto (3755873 - EMN-2020-04978)
2. Jensløvsvej 14. Projekt (3755872 - EMN-2020-04978)

3 (Åben) Høring om lovforslag om anlæggelse af Lynetteholm

Sags ID: EMN-2021-00476

Resumé
Transport- og Boligministeriet har sendt lovforslag om anlæg af Lynetteholm i høring i perioden 15. januar til 14. februar 2021.

Der skal tages stilling til godkendelse af udkast til høringssvar.

Baggrund
Transport- og Boligministeriet har med brev af 15. januar 2021 sendt lovforslag om anlæg af Lynetteholmen i høring med frist for fremsendelse af bemærkninger senest 14. februar 2021. Det anføres i brevet, at lovforslaget forventes fremsat for Folketinget i marts i år.
Et foreløbigt høringssvar sendes derfor efter Økonomiudvalgets møde den 8. februar 2021. Et endeligt høringssvar sendes efter sagens behandling i Kommunalbestyrelsen den 22. februar 2021.

Anlægsloven om Lynetteholm følger op på en principaftale, som den daværende regering og Københavns Kommune i oktober 2018 indgik om at anlægge en ny halvø – Lynetteholm – der skal give mulighed for deponering af overskudsjord og på sigt give plads til byudvikling.

Lynetteholm vil komme til at udgøre et areal på ca. 2,8 km², og opfyldningen forventes at vare i 30-40 år, alt efter anlægsaktiviteterne i København.

Kommunalbestyrelsen godkendte på møde den 25. januar 2021, pkt. 2, enstemmigt et høringssvar til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vedrørende miljøkonsekvensrapport (VVM) for etablering af Lynetteholm.

Udkast til høringssvar, der forholder sig til forslaget til anlægslov med tilhørende lovbemærkninger, eftersendes.

Biofos A/S og Novafos A/S, som Gentofte Kommune er medejer af, afgiver ligeledes høringssvar til ministeriet.

Der pågår desuden aktuelt i regi af Biofos A/S en særskilt proces med analyse af scenarier for tilvejebringelse af tilstrækkelig rensekapacitet efter 2045 i selskabets 3 renseanlæg (Lynetten, Avedøre og Damhusåen). Sammenhængen mellem en evt. flytning af Lynetten for at opnå tilstrækkelig fremtidig kapacitet og den påtænkte anlæggelse af Lynetteholm indgår I analyserne. Når analyserne er afsluttede, forelægges resultatet heraf for de 15 ejerkommuner, herunder Gentofte, forventeligt i løbet af 2021.

Indstilling
Teknik og Miljø og Jura indstiller

Til Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen:

At udkast til høringssvar godkendes.

Tidligere beslutninger:
.

Bilag
1. Forslag til anlægslov for Lynetteholm (3774062 - EMN-2021-00476)
2. Høringssvar. lovforslag Lynetteholmen. 6.2.2021 (3795015 - EMN-2021-00476)
3. Bilag til høringssvar om Lynetteholmen - Miljøkonsekvensrapport (VVM) (3795012 - EMN-2021-00476)
4. Bilag til høringssvar til Lynetteholmen - Forslag til Københavns Kommuneplan 2019 (3795013 - EMN-2021-00476)
5. Kortbilag (3795014 - EMN-2021-00476)

4 (Åben) Godkendelse af skema A for almene ungdomsboliger på Ved Ungdomsboligerne

Sags ID: EMN-2021-00486

Resumé
Danske Funktionærers Boligselskab v/Domea har indgivet ansøgning om støttetilsagn (skema A) til opførelse af 51 almene ungdomsboliger beliggende Ved Ungdomsboligerne, og det indstilles, at Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen godkender skema A og meddeler anlægsbevilling til grundkapitallånet. Der søges genbevilling på 6,622 mio. kr. fra 2020 til 2021 til finansiering af anlægsbevillingen til grundkapitallånet.

Baggrund
I forbindelse med vedtagelsen af budget 2018 er det besluttet, at der skal søges tilvejebragt ca. 50 almene ungdomsboliger på den kommunalt ejede grund ”Ved Ungdomsboligerne”.

Den 29. januar 2018, pkt. 8 besluttede Kommunalbestyrelsen enstemmigt at bevilge 0,5 mio. kr. til gennemførelse af nærmere undersøgelser af grunden. Kommunalbestyrelsen bemyndigede samtidig JURA til at indgå aftale med den almene boligorganisation Danske Funktionærers Boligselskab v/Domea om opførelse, drift og udlejning af boligerne på samme vilkår, som de eksisterende 86 almene ungdomsboliger beliggende i Jærgersborg Vandtårn og på Ørnegårdsvej, hvor udlejningen efter reglerne i almenboligloven foretages af den almene boligorganisation efter venteliste, men med fortrinsret for unge uddannelsessøgende med forældre bosiddende i Gentofte Kommune.

På et møde den 26. oktober 2020, pkt. 2 besluttede Kommunalbestyrelsen enstemmigt at sende forslag til lokalplan 409 med tilhørende kommuneplantillæg i offentlig høring. Lokalplanen og det tilhørende kommunalplantillæg, som muliggør opførelsen af ungdomsboligerne er indstillet til godkendelse i ovenstående punkt på dagsordenen.

Danske Funktionærers Boligselskab v/Domea har nu ved brev af 18. januar 2021 indleveret skema A og ansøgt om støtte til opførelse af 51 almene ungdomsboliger. Skema A er vedlagt som bilag 1 og Danske Funktionærers Boligselskabs ansøgning er vedlagt som bilag 2.

Der ansøges om opførelse af 51 1-værelses almene ungdomsboliger på mellem 37 og 48 kvm. Boligernes gennemsnitsstørrelse er 43,3 kvm. Det samlede bruttoetageareal vil udgøre 2.210 kvm.

Opgaveudvalget Indretning af ungdomsboligers anbefalinger er søgt indarbejdet i projektet ved

- Etablering af boliger med varierende boligstørrelser med henblik på at skabe variation i prisniveauet
- Fællesarealer etableres centralt for at motivere til at mødes og deltage i fællesskabet
- Fællesarealer indrettes med mulighed for forskellige former for aktiviteter (fælleskøkken, vaskeri, opholdsrum, træningsrum)
- Mulighed for at beboerne kan medvirke til at indrette fællesarealerne i samarbejde med boligorganisationen
- Etablering af boliger der tilgodeser individuel indretning og møblering
- Etablering af boliger med godt naturligt lysindfald
- Udvalgte boliger i stueplan søges forberedt til at kunne bebos af unge med nedsat fysisk funktionsevne

Domea oplyser, at lejen for ungdomsboligerne forventes at udgøre 1.150 kr. pr. kvm. pr. år (beløbet er fratrukket ungdomsboligbidrag) svarende til en månedlig leje på mellem ca. 3.500 og 4.600 kr.

Domea oplyser, at byggeriet forventes opført i totalentreprise efter ABT 93 med tilpasninger. Forvaltningen har gennemgået tilpasningerne og vurderet, at de er hensigtsmæssige, og at der er tale om mindre fravigelser. Domea oplyser endvidere, at byggeriet forventes opført af en entreprenør i henhold til en indgået rammeaftale.

Det er aftalt, at de almene ungdomsboliger ligesom for de eksisterende almene ungdomsboliger ved Ørnegårdsvej og i Vandtårnet udlejes af den almene boligorganisation efter venteliste, men med fortrinsret for unge uddannelsessøgende med forældre bosiddende i Gentofte Kommune.

Godkendelse af skema A foreslås betinget af kommunens godkendelse af arkitekturen forud for skema B samt af, at Gentofte Kommunes arbejds- lærlinge- og dialogklausul indarbejdes i entreprisekontrakten.

Den samlede anskaffelsessum udgør ifølge skema A 66.220.000 kr., hvilket stort set svarer til maksimumbeløbet. Anskaffelsessummen finansieres som følger:

Realkreditlån (88 %)	58.274.000 kr.
Kommunal grundkapitallån (10 %)	6.622.000 kr.
Beboerindskud (2 %)	1.324.000 kr.
I alt	66.220.000 kr.

En mindre del af grundkapitallånet kan finansieres af indtægterne fra salget af den kommunalt ejede grund. Grundkøbesummen er således påvirket af ekstraomkostninger som følge af særligt grundens funderingsforhold, behov for at byggeriet i valg af materialer og arkitektur tilpasses de omkringliggende bygninger og opfyldelse af kravene til dagslys og støj i forhold til byggefeltets form. På nuværende tidspunkt forventes grundkøbesummen at være ca. 1,105 mio. kr. inkl. moms. Indtægtsbevilling for salg af grund søges i forbindelse med godkendelse af skema B.

Ud over det kommunale grundkapitallån påtager kommunen sig en garanti for den del af realkreditlånet, der overstiger 60 % af ejendommens markedsværdi. Garantikravet kan ikke opgøres, før byggeriet er færdigopført og garantierklæringen fremsendes af långiver (realkreditinstituttet). Garantien opgøres indtil da teknisk set til lånets størrelse. Garantien medregnes ikke i opgørelsen af kommunens låneramme, og medfører således ikke krav om deponering.

I henhold i lovgivningen skal kommunen betale 20 % af ungdomsboligbidraget til ungdomsboligerne. De resterende 80 % betaler staten. Ungdomsboligbidraget for 2021 udgør 187 kr. pr. kvm. pr. år. Kommunens årlige udgifter til ungdomsboligbidraget forventes i 2021-niveau at udgøre ca. 83.000 kr.

Indstilling
JURA indstiller

Til Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen:

1. At skema A godkendes på de ovenfor nævnte vilkår, idet JURA bemyndiges til at fastsætte øvrige vilkår.
2. At der genbevilliges 6,622 mio. kr. fra 2020 til 2021 for puljen Boliger.
3. At der meddeles en anlægsbevilling til grundkapitallånet på 6,622 mio. kr. (10 % af anskaffelsessummen), som finansieres over det afsatte rådighedsbeløb til boliger jf. pkt. 2, idet øvrige bevillingsmæssige forhold vedrørende grundkøbesummen forelægges senest i forbindelse med skema B.
4. At der gives kommunal garanti for den del af realkreditlånet, der overstiger 60 % af ejendommens værdi.
5. At ungdomsboligbidrag til de almene ungdomsboliger indarbejdes i budgetforslag for 2022-2025 fra 2023.

Tidligere beslutninger:
.

Bilag
1. 9365 skema A bossinf 18.01.2021 (002) (3767321 - EMN-2021-00486)
2. følgebrev skema A Ved Ungdomsboligerne (003) (3767320 - EMN-2021-00486)

5 (Åben) Ansøgning om godkendelse som privat fritidshjem

Sags ID: EMN-2020-06707

Resumé

Gentofte Kommunes partnerskabsaftale med Foreningen for Kunst og Iværksætteri om drift af det private fritidshjem Bloomers Club (tidl. Skaberiet) udløber den 3. maj 2021. Foreningen for Kunst og Iværksætteri har søgt Gentofte Kommune om, at Bloomers Club bliver godkendt som privat fritidshjem for en ny periode på tre år, når den nuværende
aftale udløber. Skoleudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen skal tage stilling til ansøgningen, herunder et justeret aftalegrundlag.

Baggrund

Kommunalbestyrelsen besluttede på mødet den 27. maj 2019 (punkt nr. 11) at bemyndige Gentofte Kommune til at indgå en partnerskabsaftale med Foreningen for Kunst og Iværksætteri (herefter ”Foreningen”) om drift af en iværksætterklub for børn og unge i skolealderen 4.-6. klasse. Partnerskabsaftalen udløber den 3. maj 2021.

Den nuværende, tidsbegrænsede partnerskabsaftale består af to dele: 1) Godkendelse som privat fritidshjem efter dagtilbudslovens § 52, stk. 5 om drift af private fritidshjem med et tilhørende kommunalt driftstilskud og 2) samarbejde om kompetenceudvikling af ledere og medarbejdere i kommunale GFO’er med fokus på at udbrede metoder til at inspirere børn/unge til kreativ og innovativ tænkning og lyst til at føre ideer ud i livet (iværksætte).

Økonomiudvalget vedtog enstemmigt den 7. december 2020 (punkt 1) efter forudgående høring at forny dispensationen til midlertidigt at anvende 1. sal på Adolphsvej 59 til serviceerhverv i form af iværksætterklub for unge, således at anvendelsen kan fortsætte i yderligere tre år fra den 3. maj 2021 til den 3. maj 2024.

Gentofte Kommune modtog herefter, den 18. december 2020, en ansøgning fra Foreningen med ønske om, at Bloomers Club kan blive godkendt som privat fritidshjem for en ny periode på tre år på baggrund af dagtilbudslovens § 52, stk. 5.

Foreningen ønsker at videreføre det nuværende fritidstilbud for målgruppen af 4.-6. klasseelever med åbningstid dagligt på hverdage kl. 13.30-16.30. Den faglige profil vil fortsat være med fokus på kreativitet og iværksætteri. Som personale i klubben er bl.a. ansat en uddannet pædagog med kunstnerisk baggrund og erfaring med undervisning i iværksætteri. Professionelle kunstnere bliver inddraget løbende for at højne det kunstneriske niveau.

For at kunne drive privat fritidshjem, skal der være indgået en aftale med kommunen. Udkast til justeret aftalegrundlag vedlægges i bilag 1.

Heraf fremgår bl.a., at Bloomers Club kan optage medlemmer fra Gentofte og andre kommuner, at kommunalt driftstilskud pr. indmeldt Gentofte-barn svarer til det kommunale tilskud som gives pr. barn i et tilsvarende kommunalt tilbud i Gentofte Kommune, og at der ikke længere ydes bygningstilskud.

Gentofte Kommune yder således med det nye aftalegrundlag alene tilskud til børn og unge bosat i Gentofte Kommune, og som ikke er medlem af et tilsvarende kommunalt fritidstilbud.

Gentofte Kommunes årlige udgifter vil udgøre 81.000 kr. såfremt 10 Gentofte-børn tilmelder sig, 162.000 kr. med 20 indmeldte Gentofte-børn og 243.000 kr. med 30 indmeldte Gentofte-børn.

Beregningerne tager udgangspunkt i en fordeling, hvor 2/3 af medlemmerne i Bloomers er 4.-5 klasseelever og 1/3 er 6. klasseelever.

Til sammenligning havde Bloomers Club ultimo 2020 33 betalende medlemmer, hvoraf 10 har bopæl i Gentofte Kommune.

Der er i aftalegrundlaget ikke et loft for, hvor mange medlemmer Bloomers Club kan optage. Dog er lokalerne af brandmyndighederne godkendt til maksimalt 49 personer inkl. personale.

Indstilling
Børn, Skole, Kultur, Unge og Fritid indstiller

Til Skoleudvalget, Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen:

1. At bemyndige Gentofte Kommune ved Skole til at godkende Bloomers Club som et privat fritidshjem for børn og unge i skolealderen 4.-6. klasse i perioden den 3. maj 2021 til den 3. maj 2024 med udgangspunkt i ovenstående rammer.

2. At finansiering af tilskud i aftaleperioden sker ved tilpasning af budgetter for Fritidscenter (FC)-området.

Tidligere beslutninger:
Udvalg: Skoleudvalget

Dato: 01-02-2021

Pkt. 1-2, anbefales til Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen.
Udvalget bad forvaltningen præcisere §7 i aftalen.

Bilag
1. Aftale om drift af privat fritidshjem (3744901 - EMN-2020-06707)

6 (Åben) Orientering om coronalæring

Sags ID: EMN-2021-00571

Resumé
Kommunalbestyrelsen har på sit møde 14. december 2020 vedtaget et kommissorium for opgaveudvalget Læringer fra Coronatiden. Medlemmer til opgaveudvalget planlægges udpeget på Kommunalbestyrelsens møde i marts 2021. På Økonomiudvalgets møde i februar 2021 gives en orientering om de erfaringer og læringer, der allerede er gjort internt i Gentofte Kommune som organisation.

Baggrund
I Gentofte Kommune, ligesom i resten af Danmark, lever vi med corona som en del af en ny hverdag. Siden marts 2020 har vi sammen med borgere og civilsamfund tænkt nyt og anderledes i

forhold til, hvordan vi løser de kommunale opgaver. I hele perioden og særligt nu, hvor rådhuset er lukket helt ned som arbejds- og mødested, hvor skolerne kører med fjernundervisning, hvor mange idrætsfaciliteter er lukket ned og hvor der er meget stor travlhed på især ældreområdet, har organisationen været tvunget til at skabe nye løsninger. Det gælder særligt inden for dagtilbud-, skole-, kultur-, unge- og fritids-, ældre- og beskæftigelses- og erhvervsområderne, men også for hele det administrative og understøttende område.

Alle kommunale arbejdspladser har i perioden holdt dialoger om læring og trivsel under corona, og der er etableret en fælles organisatorisk læringsopsamling.

På mødet vil kommunaldirektør Torben Frølich orientere nærmere om læringer og nye løsninger og det fremadrettede arbejde hermed.

Indstilling
Tværgående Funktioner indstiller

Til Økonomiudvalget:

At orienteringen tages til efterretning.

Tidligere beslutninger:
.

Bilag

7 (Åben) Økonomisk rapportering - foreløbigt regnskab for 2020

Sags ID: EMN-2020-01713

Resumé
Kommunens regnskab for 2020 forelægges i en foreløbig udgave til Økonomiudvalgets orientering.

Der udestår nogle få afsluttende driftsmæssige, finansielle og tekniske posteringer, som kun forventes at påvirke det endelige regnskabsresultat marginalt, hvorfor der nu kan gives foreløbigt overblik.

Det foreløbige regnskab er baseret på bogføringer frem til den 31. december 2020 og skøn for bogføringer i supplementsperioden i januar 2021.

Kommunens endelige regnskab forelægges Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen i april 2021.

Baggrund
Serviceudgifter

Der er medio året udmeldt en revideret serviceramme for 2020 på 3.518,3 mio. kr. Serviceramen udgør som udgangspunkt loftet for kommunens udgifter til dagtilbud, skoler, ældrepleje og miljø mv. Hvis kommunerne overskrider den samlede serviceramme kan det medføre en sanktion. På grund af den særlige situation med corona, er det forventningen, at reglerne om serviceramen for 2020 bliver fortolket mindre restriktivt.

Der forventes et foreløbigt regnskab 2020 på 3.559,3 mio. kr. for serviceudgifterne inkl. coronarelaterede udgifter. Det svarer til 41,0 mio. kr. over den reviderede serviceramme på 3.518,3 mio. kr. Det foreløbige regnskab ekskl. coronarelaterede ligger 23,4 mio. kr. under den reviderede serviceramme.

Det er vurderingen, at den særlige situation med corona-virussen generelt har medført et lavere aktivitetsniveau rundt omkring i kommunen, idet en række aktiviteter (eksempelvis kompetenceudvikling og mødeaktivitet m.v.), på grund af prioriteringen af de ekstra opgaver relateret til corona, ikke er gennemført på samme niveau som tidligere år. Det skønnes at have medført et lavere udgiftsniveau.

Overførselsudgifter
For overførselsudgifterne forventes et samlet regnskab på 863,0 mio. kr. svarende til et mindreforbrug på 27,5 mio. kr. Mindreforbruget skyldes, at udgifterne til overførsler som følge af stigende ledighed under COVID-19 ikke er steget så kraftigt som forventet før sommerferien.

Anlæg
Det samlede forbrug på anlæg på det skattefinansierede område (inklusiv ældreboliger og anlægsindtægter) forventes at udgøre 431,9 mio. kr. Det svarer til et mindreforbrug på 194,9 mio. kr. i forhold til det korrigerede budget. Mindreforbruget relaterer sig primært til tidsforskydninger af igangsættelse og færdiggørelse af en række projekter.

Finansiering
Det korrigerede budget for indtægter fra skatter, tilskud, udligning og renter udgør 4.752,9 mio. kr. og der forventes et regnskab på 4.767,0 mio. kr. Det svarer til merindtægter på 14,1 mio. kr. som primært vedrører lavere udgifter til kommunens udligningsposter.

Kassebeholdning ultimo 2020
Gennemsnitslikviditeten pr. 31. december 2020 kan opgøres til 471 mio. kr. Det er 21 mio. kr. mere end skønnet i Økonomisk rapportering pr. 30. september 2020 på 450 mio. kr.

Coronarelaterede udgifter
Kommunalbestyrelsen har på mødet ultimo november tillægsbevilget 72,5 mio. kr. til coronarelaterede udgifter. Der forventes et foreløbige regnskab på 64,4 mio. kr. til de coronarelaterede udgifter. Der er i økonomiaftalen aftalt kompensation til Gentofte Kommune på 17,3 mio. kr.

I vedlagte notat uddybes det foreløbige regnskab for 2020 set i forhold til det korrigerede budget.

Indstilling
Økonomi indstiller

Til Økonomiudvalget:

At orienteringen om kommunens foreløbige regnskab for 2020 tages til efterretning.

Tidligere beslutninger:
.

Bilag
1. Økonomisk rapporttering - foreløbigt regnskab 2020 (3784016 - EMN-2020-01713)

8 (Åben) Ændring af mødeplan 2021 for Økonomiudvalg og Kommunalbestyrelse

Sags ID: EMN-2021-00331

Resumé
Økonomiudvalget og Kommunalbestyrelsen skal tage stilling til mødedatoer.

Baggrund
Der er ved en skrivefejl i mødeplanen blevet anført to forkerte mødedatoer for Økonomiudvalgets og Kommunalbestyrelsens møder i april 2021.

Møderne er således lagt på torsdage i stedet for som vanligt på mandage.

Revideret mødeplan er vedlagt som bilag.

Indstilling
Det indstilles

Til Økonomiudvalget:

At møde torsdag den 15. april 2021 flyttes til mandag den 19. april 2021.

Til Kommunalbestyrelsen:

At møde torsdag den 22. april 2021 flyttes til mandag den 26. april 2021.

Tidligere beslutninger:
.

Bilag
1. Revideret mødeplan 2021 med noter (3754471 - EMN-2021-00331)

9 (Åben) Meddelelser fra formanden/forvaltningen og spørgsmål fra medlemmerne

Sags ID: EMN-2020-03851

Tidligere beslutninger:

.

Bilag

10 (Lukket) Meddelelser fra formanden/forvaltningen og spørgsmål fra medlemmerne

11 (Åben) Underskrift

Sags ID: EMN-2021-00615

Tidligere beslutninger:

.

Bilag

Dokument Navn:	**Høringsnotat LP 409.docx**
Dokument Titel:	**Høringsnotat - Lokalplan 409 for et område til ungdomsboliger, Ved Ungdomsboligerne**
Dokument ID:	**3771063**
Placering:	**Emnesager/Lokalplan 409 for et område til ungdomsboliger, Ved Ungdomsboligerne. Endelig/Dokumenter**
Dagsordens titel	**Lokalplan 409 for et område til ungdomsboliger, Ved Ungdomsboligerne**
Dagsordenspunkt nr	**1**
Appendix nr	**1**
Relaterede Dokumenter:	**8**

Dette dokument blev genereret af getorganized for SharePoint

Høringsnotat

Dato.: 21. januar 2021
Sagsnr.: EMN-2020-05557

Lokalplan 409 for et område til ungdomsboliger, Ved Ungdomsboligerne

Resume af indkomne henvendelser i høringsperioden med bemærkninger og sammenfatning. Ved indsigelsesfristens udløb den 23. december 2020 er der modtaget 9 høringssvar.

Bemærkningerne omhandler følgende emner:

1. Trafikstøj og vejbyggelinje
2. Parkeringsforhold
3. Bebyggelse
4. Nabostøj og tryghed

Trafikstøj og vejbyggelinje

Indholdet af forslag til Lokalplan 409 For et område til ungdomsboliger, Ved Ungdomsboligerne, har ikke givet Vejdirektoratet – som vejmyndighed for Helsingørmotorvejen – anledning til at gøre indsigelse.

Vejdirektoratet har dog nedenstående bemærkninger til lokalplanforslaget, hvor den kursiverede tekst er citat fra henvendelsen:

Trafikstøj

"De eksisterende boliger, som ligger omkring Ved Ungdomsboligerne, er kortlagt i den af Vejdirektoratet udarbejdede "Støjhandlingsplan for statens veje, 2018-2023, Rapport 593" som særligt støjbelastede boligområder, der er udsat for støj over 65 dB Lden. Området indgår således i Vejdirektoratets videre undersøgelser af prioritering af evt. fremtidige midler, som Folketinget måtte bevillige til støjafskærmning."

Da det eksisterende boligområde, som er beliggende omkring Ved Ungdomsboligerne er støjbelastede, og allerede kortlagt som sådan i støjhandlingsplanen, "..*er det Vejdirektoratets vurdering, at planlægningen for yderligere 50 boligenheder i det samme område ikke vil påføre staten yderligere udgifter til støjafskærmning i forhold til de udgifter, som opsætning af støjafskærmning omkring det eksisterende boligområde måtte medføre."*

Vejdirektoratet bemærker, *"…at en evt. fremtidig støjafskærmning langs Helsingørmotorvejen ved boligområdet ikke kan forventes at bringe støjpåvirkningen fra motorvejen ned under 58 dB Lden indenfor hele lokalplanområdet. Eventuelle nuværende eller senere krav om støjbeskyttelse i området er Vejdirektoratet, som vejmyndighed for Helsingørmotorvejen, uvedkommende."*

Andre indsigere har også haft bemærkninger til trafikstøjen.

Vejbyggelinje

Vejdirektoratet har bemærket, at vejbyggelinjen er indtegnet på lokalplanforslagets kortbilag, men at det hverken i tekst eller på kort er oplyst, at vejbyggelinjen er pålagt i en afstand på 6 m regnet fra vejskel mod Helsingørmotorvejen.

Vejdirektoratet bemærker, at der hertil kommer et højde- og passagetillæg på 2 gange højdeforskellen mellem terræn og vejniveau samt minimum 1 m til fri passage, og at dette forhold bør tilføjes

lokalplanforslagets redegørelsesdel og tilføjes i bestemmelsen § 6.7. (Vejdirektoratet har dog efterfølgende anerkendt, at dette ikke er tilfældet, jf. nedenfor under bemærkninger).

For at tydeliggøre, at det vejbyggelinjepålagte areal langs Helsingørmotorvejen ikke planlægges anvendt, bør der i lokalplanforslaget indarbejdes et byggefelt, der afgrænser det område inden for hvilket det planlagte byggeri m.v. må etableres. Byggefeltet forudsættes, at blive placeret uden for det vejbyggelinjepålagte areal langs motorvejen.

Statslige vejinteresser
Idet der henvises til planlovens § 19, stk. 3, bemærker Vejdirektoratet, at nedenstående af lokalplanens bestemmelser tilgodeser statslige vejinteresser, og at disse bestemmelser anses for forhandlet med Gentofte Kommune således, at disse ikke kan ændres uden en fornyet høring af Vejdirektoratet.

6.7 På arealet mellem vejbyggelinje og vejskel langs Helsingørmotorvejen må der ikke uden tilladelse fra vejmyndigheden opføres nogen form for bebyggelse eller anlæg eller foretages andre ændringer af blivende art.
Ad. 6.7
Vejdirektoratet er vejmyndighed i forhold til vejbyggelinje langs Helsingørmotorvejen.
6.9 Belysning, der er placeret på bygningen, skal være afskærmet, således at belysningen ikke er til gene for hverken beboerne i bygningen, omkringboende eller trafikanter.
7.6 Udvendige bygningsflader må ikke beklædes med reflekterende materialer, der kan være til gene for naboer, ejendommens beboere, eller trafikanter på Helsingørmotorvejen.
8.2 Langs skel til Helsingørmotorvejen skal træer og buske, som skaber en visuel barriere mod Helsingørmotorvejen, bevares. Der kan opsættes trådhegn i forbindelse med den grønne beplantning.
Ad. 8.5
For at sikre, at der ikke foretages uhensigtsmæssige terrænreguleringer nær offentlige veje, er følgende fastsat i Lov om offentlige veje § 73, stk. 3: Det kræver vejmyndighedens tilladelse at foretage udgravning eller påfyldning nærmere vejens areal end 3 meter samt nærmere vejens areal end svarende til to gange højdeforskellen mellem udgravning eller påfyldning og vejens areal.

Bemærkninger:
Trafikstøj er behandlet i miljørapporten, herunder ift. udformningen af bygningen.

"Lokalplanområdet er belastet af trafikstøj fra de omkringliggende motorveje, så udnyttelsen af lokalplanområdet må kun ske under overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. Derfor er der behov for, at bebyggelsens ydre klimaskærm får en skærmende og lydisolerende funktion, så boligerne kan sikres mod støjgener, og bebyggelsen skal udformes, så der dannes et indre gårdrum til ophold."

Vejdirektoratets bemærkninger vedr. trafikstøj, afskærmning og indhold i øvrigt tages til efterretning.

Efter høringsfristens udløb har bemærkningerne om "højde- og passagetillæg" været drøftet mellem kommunen og Vejdirektoratet. Vejdirektoratet har på baggrund heraf anerkendt, at der ikke er fastlagt et højde- og passagetillæg ift. vejbyggelinjen, som ligger 6 m fra vejskel. Det er i lokalplanen fastlagt, at der på arealet mellem vejbyggelinje og vejskel langs Helsingørmotorvejen ikke uden tilladelse fra Vejmyndigheden (Vejdirektoratet) må opføres nogen form for bebyggelse eller anlæg eller foretages andre ændringer af blivende art.

Som følge af Vejdirektoratets bemærkninger foreslås følgende:

Ændringsforslag:

§ 6.7 ændres til:

”Langs Helsingørmotorvejen er der pålagt en vejbyggelinje 6 m fra vejskel. Vejbyggelinjen er pålagt uden højde- og passagetillæg. På arealet mellem vejbyggelinje og vejskel må der ikke uden tilladelse fra vejmyndigheden opføres nogen form for bebyggelse eller anlæg eller foretages andre ændringer af blivende art.”

Afsnittet ”**Trafikforhold og vejbyggelinjer**” under **Lokalplanens forhold til anden planlægning og lovgivning** ændres til:

Lokalplanen regulerer ikke etablering af fartdæmpende foranstaltninger, hastighedsnedsættelser eller andre trafikale forhold på vejarealerne.

Der er tinglyst en vejbyggelinje langs Helsingørmotorvejen. Vejbyggelinjen er beliggende 6 m fra vejskel. Vejbyggelinjen er pålagt uden højde- og passagetillæg ifølge bekendtgørelse af 25. maj 1976 med tilhørende plan Hs. 1701. Vejbyggelinjen er tinglyst den 31. 10. 1977. Vejbyggelinjens placering er anerkendt af Vejdirektoratet.

På arealet mellem vejbyggelinje og vejskel må der ikke opføres ny bebyggelse eller foretages andre ændringer af blivende art, uden tilladelse fra vejmyndigheden, der er Vejdirektoratet.

Parkeringsforhold.

Gentofte Sogns Grundejerforening *” ..anbefaler, at lokalplanforslag 409 justeres, så det antal parkeringspladser der pt. er til rådighed for de 198 boliger ikke ændres. Der skal således etableres nye pladser i området til erstatning for pladserne på området, hvor der bygges. Herudover skal der etableres 10 nye parkeringspladser på området til de 50 ungdomsboliger.”*

Nogle af indsigerne finder, at der vil opstå parkeringsproblemer, hvis der bygges nyt på den eksisterende parkeringsplads. Parkering uden for området med adressen Ved Ungdomsboligerne ses ikke at være mulig, uden at det giver lange gåafstande, og sine steder vil det være til stor gene for andre beboere.

Bemærkninger:
Eksisterende bebyggelse og dennes parkeringsdækning samt vejen Ved Ungdomsboligerne er ikke omfattet af lokalplanen og derfor ikke beskrevet i lokalplanteksten.

Kommunen har foretaget visuelle registreringer af parkerede biler i området Ved Ungdomsboligerne. Den parkering, der i dag finder sted inden for lokalplanområdet, vil kunne finde plads i det øvrige område Ved Ungdomsboligerne. Der foretages nyetablering af enkelte pladser i forbindelse med eksisterende parkeringsarealer.

Lokalplanforslaget indeholder bestemmelse om, at der skal etableres 1 p-plads pr. 5. ungdomsbolig. Det betyder, at der skal etableres 10 p-pladser på ”egen grund” – den grund hvorpå de nye ungdomsboliger opføres på.

Ændringsforslag:
Ingen

Bebyggelse

Der er indsigere, der har bemærkninger til størrelsen på en ny bygning og anfører, at nærheden til eksisterende bygninger vil skabe utryghed og mindre privatliv. Det anføres, at 5 etager er for højt i forhold til de eksisterende bygninger. Det anføres desuden, at den nye bygning vil skygge på de nærmest beliggende bygninger.

En indsiger nævner at lejlighederne ved ungdomsboligerne er fredet, og at de burde vedligeholdes, således af vigtig kulturarv ikke forgår.

Bemærkninger:
Området er tiltænkt studerende. Gentofte Kommune mangler boligtilbud til den gruppe. De nye beboere kan inddrages i de aktiviteter, som der i de senere år er gjort i området for at øge følelse af tryghed, sikkerhed og tilhørsforhold.

Skyggeforholdene er vurderet og beskrevet i miljørapporten:
"Da den nye bygning skal opføres i et eksisterende relativt tæt etageboligområde, vil det ikke kunne undgås, at der opstår visse skyggepåvirkninger på de nærmest beliggende bygninger på visse tidspunkter af dagen. Den nye bygning vil også blive lidt højere end de eksisterende bygninger, og derfor er skyggeforholdene undersøgt. Det er vurderet, at skyggeforholdene er acceptable set i forhold til, at det er et relativt tæt bebygget område."

Der er ingen fredede bygninger, men tre bevaringsværdige bygninger i området Ved Ungdomsboligerne. De bevaringsværdige bygninger vedligeholdes – ligesom de øvrige ungdomsboliger i området – efter behov.

Ændringsforslag:
Ingen

Nabostøj og tryghed

Flere henvendelser vedrører tryghed, støj fra naboer og beboersammensætningen i de eksisterende bygninger Ved Ungdomsboligerne.

Det nævnes blandt andet, at der bor mange, der ikke er unge, heriblandt flygtningefamilier. Boligerne i den nye bygning bør kun tilbydes unge.

En indsiger skriver, at der i det sidste 1 til 1½ år er gjort en stor indsats for at skabe en større fællesskabsfølelse blandt de forskellige befolkningsgruppe i området gennem en lang række aktiviteter. Dette har været med til at skabe en større tryghed og følelse af sikkerhed, som en ny subkultur i form af unge vil kunne ændre på.

En indsiger er bekymret for støj om natten fra kommende unge i den nye bygning.

Bemærkninger:
Området er tiltænkt studerende. Gentofte Kommune mangler boligtilbud til den gruppe. De nye beboere kan inddrages i de aktiviteter, som der i de senere år er gjort i området for at øge følelse af tryghed, sikkerhed og tilhørsforhold.

Gentofte Kommune er en fuldt udbygget kommune. Kommunen er forpligtet til at boligplacere de flygtninge, som udlængestyrelsen visiterer, og derfor har kommunen været nødsaget til at tage en række ungdomsboliger i brug til boligplacering af flygtninge. Der foretages en lang række boligsociale tiltag for at øge følelsen af tryghed, sikkerhed og tilhørsforhold i området.

Støj i forbindelse med byggeriet og nabostøj håndteres i henhold til gældende regler, jf. også miljørapporten:

"Forinden jordarbejder og byggearbejder kan påbegyndes, skal der foreligge alle nødvendige tilladelser fra henholdsvis vej- og miljømyndighederne, således at anlægs- og byggearbejderne kan foregå på betryggende vis i forhold til de eksisterende beboere og deres færdsel i området."

Ændringsforslag:
Ingen

Sammenfatning

Høringen har givet anledning til følgende ændringsforslag i lokalplanen:

Ændringsforslag:

§ 6.7 ændres til:

Langs Helsingørmotorvejen er der pålagt en vejbyggelinje 6 m fra vejskel. Vejbyggelinjen er pålagt uden højde- og passagetillæg. På arealet mellem vejbyggelinje og vejskel må der ikke uden tilladelse fra vejmyndigheden opføres nogen form for bebyggelse eller anlæg eller foretages andre ændringer af blivende art.

Afsnittet "**Trafikforhold og vejbyggelinjer**" under **Lokalplanens forhold til anden planlægning og lovgivning** ændres til:

Lokalplanen regulerer ikke etablering af fartdæmpende foranstaltninger, hastighedsnedsættelser eller andre trafikale forhold på vejarealerne.

Der er tinglyst en vejbyggelinje langs Helsingørmotorvejen. Vejbyggelinjen er beliggende 6 m fra vejskel. Vejbyggelinjen er pålagt uden højde- og passagetillæg ifølge bekendtgørelse af 25. maj 1976 med tilhørende plan Hs. 1701. Vejbyggelinjen er tinglyst den 31. 10. 1977. Vejbyggelinjens placering er anerkendt af Vejdirektoratet.

På arealet mellem vejbyggelinje og vejskel må der ikke opføres ny bebyggelse eller foretages andre ændringer af blivende art, uden tilladelse fra vejmyndigheden, der er Vejdirektoratet.

Relateret document 2/8

Dokument Navn:	**Kopi af høringssvar til LP 409.pdf**
Dokument Titel:	**Kopi af høringssvar til LP 409**
Dokument ID:	**3771052**

Høringssvar

Dato.: 21. januar 2021
Sag**s**nr.: EMN-2020-05557

Forslag til Lokalplan 409 for et område til ungdomsboliger, Ved Ungdomsboligerne, forslag til Tillæg 15 til Kommuneplan 2017 og tilhørende miljørapport.

Henvendelser indkommet i høringsperioden

1. Vejdirektoratet
2. Banedanmark
3. Gentofte Sogns Grundejerforening.
4. N. Falcke, Ved ungdomsboligerne 50, 2820 Gentofte
5. Tobias, Ved Ungdomsboligerne 12.2.th, 2820 Gentofte
6. Charlotte Hamburger, Ved Ungdomsboligerne, 49 1 th, 2820 Gentofte
7. Charlotte Hamburger, Ved Ungdomsboligerne, 49 1 th, 2820 Gentofte
8. Kathia Schierning, 50 Ved Ungdomsboligerne, 2820 Gentofte
9. Jane Mejlhede, Ved ungdomsboligerne 45, 2.th, 2820 Gentofte

Nr. 1
Vejdirektoratet
Kopi af skrivelsen fra Vejdirektoratet er indsat og kan læses sidst i dette dokument.

Nr. 2
Banedanmark
Banedanmark har via abonnementet på Plandata fået besked om jeres fremlagte forslag til lokalplan 409 med tilhørende kommuneplantillæg 15 for "Et område til ungdomsboliger, Ved Ungdomsboligerne".

Vi skal for god ordens skyld oplyse, at vi ikke har bemærkninger til forslagene.

Banedanmark er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores persondatapolitik på banedanmark.dk. Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på borger.dk eller virk.dk

Christian G. Holm
Studentermedhjælper
Banedanmark
Arealer & Forvaltningsmyndighed
Vasbygade 10
2450 København

Nr. 3
Gentofte Sogns Grundejerforening.

Høringssvar vedrørende forslag til lokalplan 409 for et område til ungdomsboliger; Ved Ungdomsboligerne og forslag til Tillæg 15 til Kommuneplan 2017

Grundejerforeningen for Gentofte og Vangede har gennemgået forslaget til lokalplan 409 med tilhørende bilag med fokus på de parkeringsforhold forslaget berører.

De generelle parkeringsforhold er ikke beskrevet De generelle parkeringsforhold for biler i det område lokalforslag 409 berører er ikke belyst. Det er alene anført, at "da boligerne opføres som ungdomsboliger, og hver boligenhed kun består af et værelse, fastsættes kravet til parkeringspladser til minimum 1 parkeringsplads pr. 5. ungdomsbolig, og der skal etableres cykelparkering svarende til 1 plads pr. ungdomsbolig".

I det materiale, der er udsendt sammen med lokalplansforslaget, er det ikke oplyst hvor mange parkeringspladser, der er til rådighed for de eksisterende 198 lejligheder. Hertil kommer, at det ikke er oplyst hvor mange parkeringspladser, det bortfalder, hvis bygningen med de 50 ungdomsboliger opføres.

Med forbehold kan det skønnes, at der er omkring 113 parkeringspladser til rådighed for de 198 boliger
Ved en optælling af det antal parkeringspladser der pt. er til rådighed for de 198 boliger, viser det sig, at der er 83 markerede parkeringspladser. Hertil kommer omkring de parkeringspladser, der er til rådighed ved parkering på vejen Ved Ungdomsboligerne. Skønsmæssigt udgør denne kapacitet omkring 30 parkeringspladser.
Med forbehold for usikkerhed i optællingen kan det skønnes, at der pt. er 113 parkeringspladser til rådighed for de 198 boliger

Krav til 1 til 2 parkeringspladser pr. bolig i kommunens seneste lokalplaner Der er praksis for, at der skal være mindst 1 til 2 parkeringspladser per bolig. Hertil kommer, at det ved ændringer af lokale forhold skal sikres, at eksisterende parkeringskapacitet opretholdes.
På nuværende tidspunkt er der omkring 113 parkeringspladser til rådighed for de 198 lejligheder i de 7 boligblokke på adressen Ved Ungdomsboligerne. Heraf er der 83 parkeringspladser med parkeringsfelter og 30 parkeringspladser uden parkeringsfelter på lokalvejen Ved Ungdomsboligerne. Det område, der i lokalplanen udlægges til opførelse af 50 ungdomsboliger, omfatter 41 parkeringspladser med parkeringsfelter. Bygningen af de 50 ungdomsboliger reducerer det antal parkeringspladser, der er til rådighed for de 198 eksisterende boliger fra omkring 113 til omkring 72. Relationen mellem antal parkeringspladser og antal boliger er således ikke i overensstemmelse med det krav til parkeringspladser kommunen i praksis fastsætter.

Anbefaling

Det anbefales, at lokalplanforslag 409 justeres, så det antal parkeringspladser der pt. er til rådighed for de 198 boliger ikke ændres. Der skal således etableres nye pladser i området til erstatning for pladserne på området, hvor der bygges. Herudover skal der etableres 10 nye parkeringspladser på området til de 50 ungdomsboliger.

Med venlig hilsen
På vegne af Gentofte Sogns Grundejerforening

Bjarne Skovsbøll
bestyrelsesformand
Gentoftegade 60
2820 Gentofte

Nr. 4
N. Falcke, Ved ungdomsboligerne 50, 2820 Gentofte

1. 5 etager er for højt! Det burde være sammenligneligt med øvrige bygninger i højden
2. Området er belastet af flygtninge, hvorfor at de nye bygninger udelukkende bør tilbydes unge og ikke flygtninge boliger.

Nr. 5
Tobias, Ved Ungdomsboligerne 12.2.th, 2820 Gentofte

Der vil opstå et problem omkring parkeringspladser, hvis der bliver bygget der. På nuværende tidspunkt er det ikke et problem, men ved at anvende det område til bebyggelse, vil der opstå dette problem.

Nr. 6
Charlotte Hamburger, Ved Ungdomsboligerne, 49 1 th, 2820 Gentofte

En kæmpeklods lige ud foran mit soveværelsesvindue! Det er helt ude af proportioner at lægge en ny bygning så tæt på de eksisterende. Det vil skabe endnu mere utryghed, samt mindre privatliv.

Nr. 7
Charlotte Hamburger, Ved Ungdomsboligerne, 49 1 th, 2820 Gentofte

Jeg bor Ved Ungdomsboligerne 49 1 th, lige ud for det område hvor man har planlagt at opføre en 5 etagers bygning med 50 boliger.
Jeg deltog i det virtuelle borgermøde som afholdtes tirsdag d. 8 december kl. 19. Det var under al kritik. Det var ikke muligt at stille spørgsmål, da chatfunktionen ikke virkede. Derfor forsøgte jeg at ringe på tlf. 21374798, som I havde angivet til teknisk support. Men tlf. nr. var til en overlæge på Svendborg sygehus!
Jeg har en del spørgsmål og indsigelser, og vi er flere herude der påtænker at starte en underskrift indsamling imod byggeriet.

- Hvorfor starter man ikke med at udleje de 20-30 tomme boliger der er herude?

- Hvordan kan man forsvare at tilføre et i forvejen yderst utrygt område 50 nye husstande? I forvejen er her tilknyttet 2 medarbejdere fra Gentofte Kommune, som har en lejlighed til deres disposition. Deres opgave er blandt andet at forsøge at gøre noget ved utrygheden herude.
- Hvad med mit privatliv, når jeg skal have en 5 etagers bygning lige uden for mit soveværelsesvindue? Foto fra mit soveværelsesvindue vedhæftes.
- Hvad med det manglende lysindfald, det uværgerligt vil føre med sig? Jeg mener gennemgangen var yderst utilfredsstillende på det virtuelle møde. Her er i forvejen yderst småt med lys. Fra altansiden er der heller ikke meget lys, pga. nogle alt for høje træer, som ikke er blevet beskåret i de 8 år jeg har boet her. Jeg har været i kontakt med kommunen, som intet kunne gøre, da de står udenfor skellet. Fik at vide at jeg skulle gå til vicevært og KAB. Begge dele er prøvet, men uden held. De træer tager dels skyggen, og dels ligger de inde i min stue, hvis der kommer en orkan.
- Hvad med de parkeringspladser der bliver inddraget?
- I forvejen er det svært at være 170 lejemål om 5 vaskemaskiner og 3 tørretumblere. Hvordan har man tænkt sig at løse det problem med 50 nye lejemål? Det er jo ikke tilladt at installere vaskemaskiner i lejlighederne, og selv om det var, er her næppe plads.
- Hvorfor bruger man ikke penge på at gøre noget ved de lurvede lejligheder mange bor i herude? Jeg vedlægger fotos af dels min opgang, dels mit køkken og gulv. Jeg har boet her i 8 år i en lejlighed anvist af kommunen da jeg ikke havde andre muligheder, hvilket jeg desværre stadig ikke har. Lejligheden var ikke ny istandsat da jeg flyttede ind, og der er ikke penge nok på min vedligeholdelseskonto til endsige at få malet stuen! Jeg har måttet bruge en del på at få istandsat badeværelset for et par år siden, da der var fyldt med huller i væggene og malingen på terrazzogulvet var skallet af flere steder. Mit køkkengulv vil man ikke reparere? Jeg kan ikke få skiftet en gammel radiator, som bruger 3 gange så meget som de andre radiatorer, trods jeg kan forevise aflæsninger for flere år tilbage. Da badeværelsesgulvet skulle laves, måtte jeg selv sørge for genhusning i en hel uge?
- Jeg bor lige ud til både motorvej og Lyngbyvej. Trafikstøjen kan høres inde i stuen, trods lukket altandør. Støjen derudefra er voldsomt generende, og langt over det tilladte. Jeg har været i kontakt med Teknik og Miljø flere gange, og der har jeg hver gang fået det svar, at man udmærket er klar over at støjen er over det tilladte, men at man desværre prioriterede at bruge penge på andre projekter, så der ville ikke blive bygget støjværn. Da jeg har været sygemeldt pga. stress mv siden 2015 og nu er blevet førtidspensionist, opholder jeg mig her rigtig meget. Hvad er planerne for os der skal bo klos op og ned af et nyt byggeri på den anden side? Bliver vi genhuset mens byggeriet står på? Eller forventes det at vi, udover ulidelig trafikstøj fra den ene side døgnet rundt, også skal leve med byggestøj på den anden side? Eller vil man fra kommunens side endelig være så venlige at tilbyde mig en anden lejlighed i et mere roligt område? Jeg vedlægger foto set fra min altan.

Jeg imødeser uddybende og tilfredsstillende svar på mine spørgsmål og indsigelser, og vil samtidig gerne vide hvad der skal til for at få byggeriet stoppet. Ligeledes forventer jeg, at borgmester Hans Toft modtager en kopi af min mail.

Nr. 8
Kathia Schierning, 50 Ved Ungdomsboligerne, 2820 Gentofte

Ved ungdomsboliger er ved at blive omdannet til Ghetto. Her bor rigtig mange flygtninge familier, hvor de bor 5-6 mennesker i en lejlighed på 60 kvm. Var det ikke meningen, at Gentofte kommune ville flytte dem ud af kommunen? Det kan da ikke være meningen, at de skal blive? Hvis man flytter dem ud, så bliver der plads til unge- som lejlighederne jo var ment til

Lejlighederne ved ungdomsboligerne er fredet, hele området er fredet- så man må vel ikke ændre i lokalplanen? Og inden man bygger nyt, så kunne man vel vedligeholde lejelighederne, så en vigtig kulturarv ikke forgår- De flygtninge, som bor her ødelægger boligerne så massivt, at området og boligerne er helt ødelagt

Er opførelsen af nye ungdomsboliger er påskud for, at undgå at betale regningen? Og at der dermed skal flere flygtning familier ind i denne Ghetto? Jeg ved at, hvis man ansøge om, at få opført ungdomsboliger, så fritages kommunen for at betale, og det dermed er staten, som betaler.

Jeg tæller at der er 30 lejligheder, som står tomme og hvis man flyttet flygtning familierne ud, så ville endnu flere boliger stå tomme, til unge som er i arbejde eller under studie- er det ikke dem vi burde satse på?

Nr. 9
Jane Mejlhede, Ved ungdomsboligerne 45, 2.th, 2820 Gentofte

Jeg har fire punkter, som jeg gerne vil have taget i betragtning, så der ikke gives tilladelse til opførelse af en ny bygning med ungdomsboliger.

1. Der er et helt lavpraktisk plan, som handler om, at der ikke er parkeringsmuligheder nok. I løbet af dagtimerne er parkeringspladsen ofte ret tom for biler, men om aftenen og natten, er stort set alle parkeringspladser samt alle pladser i højre side af selve vejen altid fyldt op.
Bygger man henover de eksisterende pladser, vil de dels mangle, og dels vil der mangle yderligere pladser for de beboere i den nye bygning, som har parkeringsbehov.
Det er væsentligt at tilføje, at der ikke er andre muligheder for parkering i nærheden, da vejen jo ligger ud til Lyngbyvej, hvor der ikke er muligt at parkere. Nærmeste vej er Sløjfen, en lille stikvej, hvor beboernes biler oftest fylder begge sider af vejen, og hvor beboerne nok vil være ret utilfredse med at se deres pladser optagede af andre. Alternativt er der parkeringspladser på Niels Steensensvej, som ligger temmelig langt væk, og Novo Nordisk vil næppe heller være begejstrede for at deres medarbejdere få endnu sværere ved at finde parkeringspladser. Endelig er der parkeringspladser ved stadion. Men de bliver jo også brugt til noget andet. Og det skal tilføjes, at både Niels Steensensvej og stadion ligger en lang gåtur væk for forældre med indkøbsposer og børn, der skal bæres.
2. Hertil kommer støjen, dels fra byggeriet og dels derefter fra en stor, ny beboergruppe, og en gruppe, som måske aldersmæssigt ikke altid overholder reglerne om "musik til ulempe" og anden støj på uhensigtsmæssige tidspunkter. Fx om natten, hvor det kan være meget generende for folk med små børn eller dem, der skal op og passe et arbejde næste dag. Mennesker, som der findes en del af i Ved ungdomsboligerne.
Det ville være rart, hvis det blev taget til efterretning, at beboerne i forvejen lever under ekstreme støjforhold via Lyngbymotorvejen samt de to tilkørselsveje, der tilsammen udgør den trekant, som Ved ungdomsboligerne omkranses af. Et af de få steder i kommunen, hvor man ikke har fundet det nødvendigt at opsætte støjværn, til trods for at larmen er massiv og konstant i alle døgnets timer, selvom den selvfølgelig minimeres om natten.
3. På et mere kulturelt niveau, vil det ikke være med til at øge trygheden og følelsen af samhørighed, hvis der midt i det, der allerede nu er en smeltedigel af forskellig kultur, skal nedplantes endnu en subkultur i form af unge. Jeg er klar over, at Ved ungdomsboligerne også i dag indeholder lejemål, som er de facto ungdomsboliger, men langt de fleste beboere er enten enlige forældre med lav indkomst, enlige, som livet har været lidt hårdt imod eller familier, som kommer fra et andet land (og det er mange forskellige lande, der er tale om), og hvor mange endnu ikke har lært sproget og den danske kultur. Gennem det sidste års tid eller halvandet, er der gjort en stor indsats for at skabe en større fællesskabsfølelse gennem en lang række aktiviteter, hvilket har været med til at skabe en større tryghed og følelse af sikkerhed. Jeg er alvorligt bekymret for, at dette bliver sat over styr både gennem den tid, byggeriet står på og også derefter.

4. Helt overordnet kan man stille spørgsmål ved det etisk, moralsk og måske endda økonomisk ansvarlige i, at lægge betydeligt pres på et område og en gruppe af (meget forskellige mennesker), men hvor rigtigt mange har det til fælles, at de i forvejen er under stort pres.

Vejdirektoratet

Gentofte Kommune
Bernstorffsvej 161
2920 Charlottenlund

Fremsendt pr. e-mail til plan-byg@gentofte.dk

Dato	17. december 2020
Sagsbehandler	Rikke Schade Weje
Mail	rsw@vd.dk
Telefon	+45 7244 2939
Dokument	20/14397-3
Side	1/6

Vejdirektoratets bemærkninger til Gentofte Kommunes forslag til Lokalplan 409 For et område til ungdomsboliger, Ved Ungdomsboligerne

Vejdirektoratet har den 28. oktober 2020 fra Plandata.dk modtaget meddelelse om Gentofte Kommunes forslag til Lokalplan 409 For et område til ungdomsboliger, Ved Ungdomsboligerne, og tilhørende forslag til tillæg 15 til Kommuneplan 2017 for Gentofte kommune. Planforslagene er i offentlig høring indtil den 23. december 2020.

Forslaget til kommuneplantillægget udlægger et nyt rammeområde 5.B54 til boligformål (etageboligbebyggelse), der muliggør yderligere boligbyggeri i området i forhold til rammebestemmelserne for det eksisterende rammeområde 5.B1 til boligformål (etageboligbebyggelse). Med kommuneplantillægget forøges bl.a. antallet af tilladte etager fra 3 til 5, bebyggelsesprocenten øges fra 40% til 190%, og den maksimale bygningshøjde øges fra 12 m til 18 m m.v.

Lokalplanforslaget muliggør boligbebyggelse i 5 etager med ca. 50 ungdomsboliger inden for lokalplanområdet.

Lokalplanområdet grænser mod vest op til Helsingørmotorvejens højre vejdel, tracéet for sydgående trafik (statsvej nr. 14, Helsingør - København) på strækningen ca. km 36,459 – 36,512, i venstre vejside. Helsingørmotorvejens venstre vejdel, tracéet for nordgående trafik, ligger umiddelbart øst for lokalplanområdet, dog adskilt af vejen Ved Ungdomsboligerne og beboelsesejendommen matr.nr. 7ca Vangede. Helsingørmotorvejen er en statsvej, som Vejdirektoratet er vejmyndighed for, og som følge heraf er lokalplanforslagets bestemmelser af interesse for Vejdirektoratet.

Indholdet af forslag til Lokalplan 409 For et område til ungdomsboliger, Ved Ungdomsboligerne, giver ikke Vejdirektoratet – som vejmyndighed for Helsingørmotorvejen (statsvej nr. 14, Helsingør - København) – anledning til at gøre indsigelse.

Bemærkninger
Vejdirektoratet har imidlertid nedenstående bemærkninger til lokalplanforslaget, som det forudsættes, at Gentofte Kommune forholder sig til og om muligt indarbejder i den endelige lokalplan.

Vejdirektoratet

Vedr. støj

Vejdirektoratet har noteret sig, at lokalplanforslaget giver mulighed for byggeri af boliger i et område, der er påvirket af støj fra vejtrafik på Helsingørmotorvejen på over 58 dB L_{den}, jf. lokalplanens redegørelse (side 26) og tilhørende miljøvurderingsrapport (side 15) inkl. støjnotat (bilag 1).

Ifølge Vejdirektoratets støjkortlægning er hele lokalplanområdet støjbelastet med et støjniveau, som er væsentligt højere end den vejledende grænse på 58 dB L_{den}, jf. fig. 1.

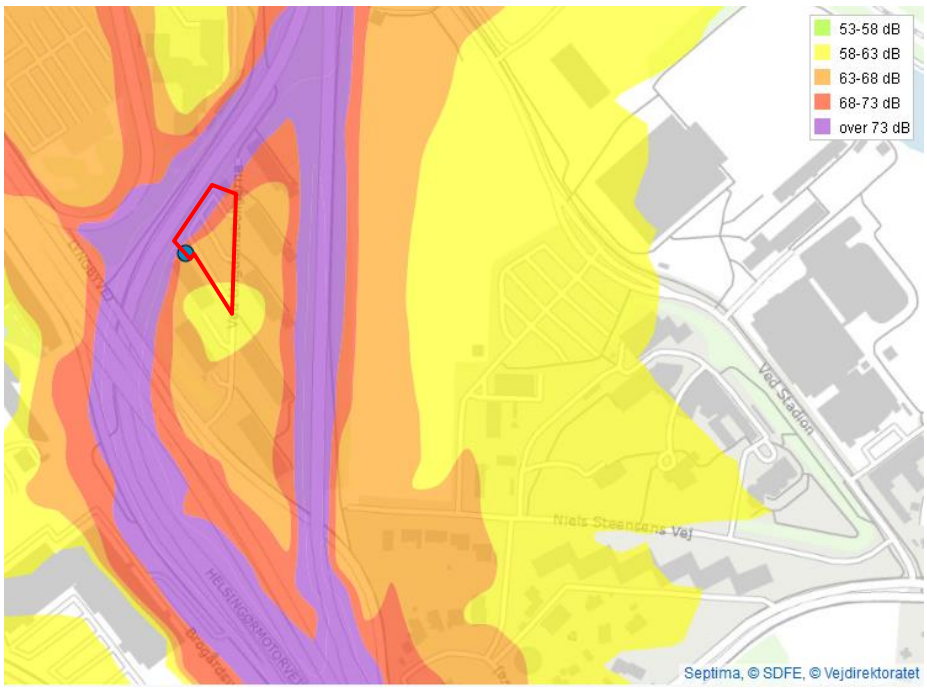


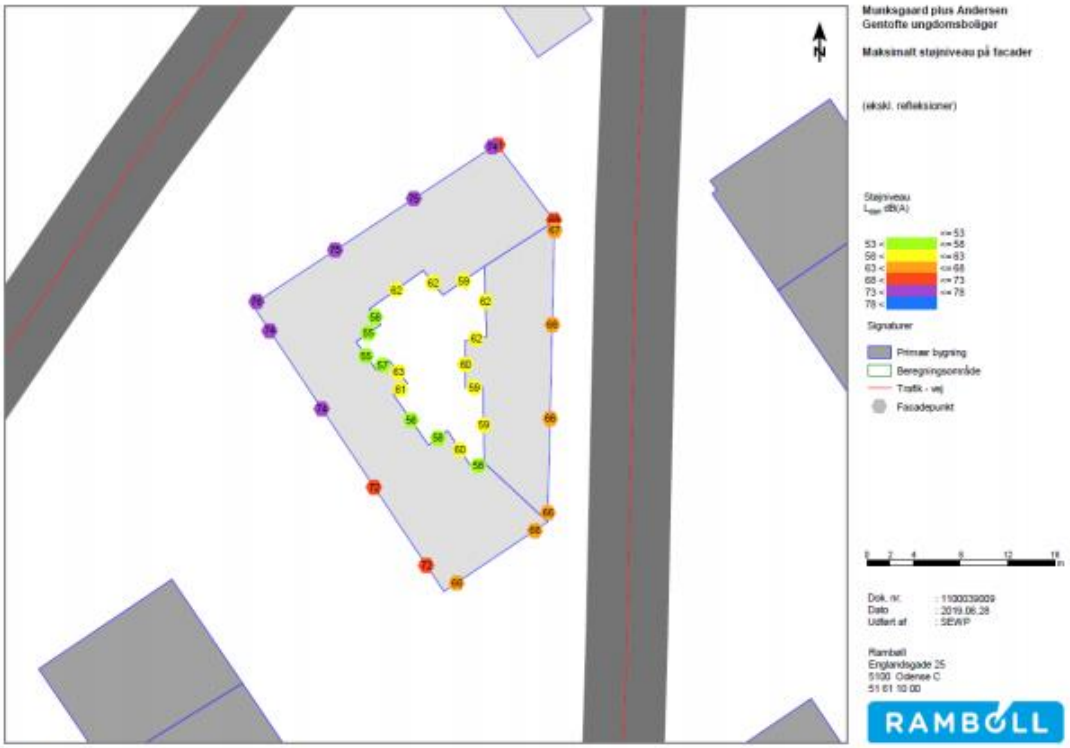
Fig. 1. Udsnit af Vejdirektoratets digitale støjkort, der viser støjbelastningen fra statens veje i 2017. Støjniveauet er vist i 1,5 m højde.

Planloven fastsætter ikke vejledende grænseværdier for støj, men henviser til Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. De vejledende grænseværdier for vejstøj er fastsat i Miljøstyrelsens vejledning om *Støj fra veje.*

Det fremgår af vejledningen, at et område er belastet af vejstøj, hvis støjbelastningen udendørs overstiger 58 dB L_{den}. Generelt gælder det, at grænseværdierne skal overholdes alle steder i området, man ser på, både på facaden af bygninger og på udendørs opholdsarealer. Der kan dog i lokalplanen fastlægges delområder, der ikke er støjfølsomme, fx parkeringspladser eller interne veje i lokalplanområdet.

Det er således de udendørs grænseværdier, som afgør, om et område er støjbelastet.

Bilag 1: trafikstøjbelastning på facade (som regnet af Rambøll)



Modtaget figur med indikation af trafikstøjniveauer (udført af Rambøll)

Fig. 2. Af bilag 1 til støjnotatet, som er indeholdt i Miljøvurderingen, fremgår det, at støjniveauet på facaderne af den planlagte nye boligbebyggelse vil overstige 58 dB$_{Len}$ på alle "udvendige" facader og på en del af de "indvendige" facader. På facaderne mod Helsingørmotorvejen vil facadestøjen være 73-78 dB L_{den}.

Vejdirektoratet har noteret sig, at lokalplanforslaget åbner mulighed for, at de vejledende støjgrænser *ikke* skal overholdes ved planlægning af det nye boligområde ved Ved Ungdomsboligerne. Gentofte Kommune anvender i stedet lempede støjkrav.

Lempede støjkrav udspringer af Miljøstyrelsens vejledning "Støj fra veje", hvoraf det fremgår:

> *I eksisterende boligområder og områder for blandede byfunktioner i bymæssig bebyggelse kan der opstå ønske om at forny eller vitalisere boligkvarterer, herunder også i forbindelse med byfornyelse og såkaldt "huludfyldning" i eksisterende karrébyggeri, selv om grænseværdien på 58 dB på ingen måde kan overholdes.*

I vejledningens afsnit vedr. nye "Nye boliger i eksisterende støjbelastede byområder" fremgår det tillige, at:

> *Der bør under ingen omstændigheder planlægges boliger, hvor støjniveauet er højere end 68 dB.*

Vejdirektoratet er uforstående overfor Gentofte Kommunes begrundelse for brug af de lempede støjgrænser i denne planlægningssituation, hvor der er tale om planlægning af en ny selvstændig

etagebebyggelse med boliger på en ubebygget grund, hvor støjniveauet på væsentlige dele af arealet er højere end 68 dB L_{den}. Den planlagte bebyggelse gives ikke fysisk sammenhæng med de eksisterende karréer (stokbebyggelser) i området, og der synes derfor ikke at være tale om "huludfyldning" i et eksisterende boligkarrébyggeri.

Lokalplanforslaget ses ikke at indeholde bestemmelser om eller krav til graden af støjafskærmning mellem støjkilden (Helsingørmotorvejen) og de fremtidige boliger. Dette er efter Vejdirektoratets vurdering en mangel, når der ikke synes at være tale om en "huludfyldning", der lukker en karré af for vejtrafikstøj mod f.eks. en bygade, ligesom der heller ikke er tale om byomdannelse eller byfornyelse i et tæt byområde.

Det er Vejdirektoratets vurdering, at det fremlagte lokalplanforslag giver mulighed for etablering af boliger, der vil blive støjramt ud over de vejledende støjgrænser i en grad, hvor det er forudsigeligt, at der vil komme krav fra områdets fremtidige beboere om, at trafikstøjen fra Helsingørmotorvejen dæmpes.

Opfyldelse af krav om støjdæmpning i henhold til lokalplan, lovgivningen eller anden bestemmelse om dæmpning af trafikstøj på byggeri påhviler planmyndigheden og bygherre og dermed ikke Vejdirektoratet som vejmyndighed for motorvejen.

Vejdirektoratet har, som statslig vejmyndighed imidlertid en generel planinteresse i at afbøde vejtrafikkens genevirkninger, herunder at støjgener fra trafikken på eksisterende statsveje foregribes gennem den fysiske planlægning.

Når et lokalplanområde åbenlyst støjbelastes af trafikstøj, og der ikke er fastsat bestemmelser i lokalplanen om etablering af afskærmningsforanstaltninger mv., der kan sikre den fremtidige anvendelse mod støjgener, gør Vejdirektoratet normalt indsigelse efter planloven, jf. planlovens §§ 28 og 29, stk. 3. Baggrunden er som nævnt, at vi har erfaring for, at støjplagede beboere i støjbelastede bebyggelser nær statsveje efterfølgende vil henvende sig til Vejdirektoratet som vejmyndighed med ønsker og krav om støjdæmpning, og at det på sigt vil øge udgifterne til støjafskærmning langs statens veje.

De eksisterende boliger, som er beliggende i området omkring Ved Ungdomsboligerne, er kortlagt i den af Vejdirektoratet udarbejdede "Støjhandlingsplan for statens veje, 2018-2023, Rapport 593" som særligt støjbelastede boligområder, der er udsat for støj over 65 dB L_{den}. Området indgår således i Vejdirektoratets videre undersøgelser af prioritering af evt. fremtidige midler, som Folketinget måtte bevillige til støjafskærmning.

Set i lyset af, at der i det eksisterende boligområde, som er beliggende omkring Ved Ungdomsboligerne, mellem de to vejgrene af Helsingørmotorvejen, allerede er placeret et stort antal boligenheder, som er støjbelastede, og som allerede er kortlagt som sådan i støjhandlingsplanen, er det Vejdirektoratets vurdering, at planlægningen for yderligere 50 boligenheder i det samme område ikke vil påføre staten yderligere udgifter til støjafskærmning i forhold til de udgifter, som opsætning af støjafskærmning omkring det eksisterende boligområde måtte medføre. Udgiften hertil indgår således på nuværende tidspunkt allerede i prioriteringen af evt. fremtidige midler til støjafskærmning langs statsvejene.

Vejdirektoratet gør på den baggrund ikke indsigelse mod Gentofte Kommunes forslag til lokalplan 409 For ungdomsboliger, Ved Ungdomsboligerne, og tilhørende forslag til tillæg 15 til

Vejdirektoratet

Kommuneplan 2017 for Gentofte Kommune, men vil alene påpege, at planforslaget giver grundlaget for, at der i Gentofte kan bygges nye boliger, der allerede fra starten er påvirket af støj over den vejledende grænseværdi på 58 dB L_{den}.

Det er i den sammenhæng vigtig at bemærke, at Vejdirektoratet vurderer, at en evt. fremtidig støjafskærmning langs Helsingørmotorvejen ved boligområdet *ikke* kan forventes at bringe støjpåvirkningen fra motorvejen ned under 58 dB L_{den} indenfor hele lokalplanområdet.

Eventuelle nuværende eller senere krav om støjbeskyttelse i området er Vejdirektoratet, som vejmyndighed for Helsingørmotorvejen, uvedkommende.

Vedr. vejbyggelinjen
Vejdirektoratet har noteret sig, at det fremgår af lokalplanens redegørelse vedr. "Trafikforhold og vejbyggelinjer" (side 22) og af den tilhørende bestemmelse § 6.7 inkl. note (side 11), at der er tinglyst en vejbyggelinje langs Helsingørmotorvejen, og at der på arealet mellem vejbyggelinjen og vejskel ikke må opføres ny bebyggelse eller foretages andre ændringer af blivende art uden tilladelse fra vejmyndigheden, som er Vejdirektoratet. Vejbyggelinjen er indtegnet på lokalplanforslagets kortbilag.

Andre anlæg og indretninger af blivende art kan f.eks. være: Parkeringsarealer, interne veje, støjvolde, støjafskærmninger, hegnsmure, faststøbte og/eller belyste skilte, flagstænger, belysningsanlæg m.v.

Vejdirektoratet bemærker i sammenhæng hermed, at det ikke i tekst eller på kort er oplyst, at vejbyggelinjen er pålagt i en afstand på 6 m regnet fra vejskel mod Helsingørmotorvejen. Hertil kommer et højde- og passagetillæg på 2 gange højdeforskellen mellem terræn og vejniveau samt minimum 1 m til fri passage. Dette forhold bør tilføjes lokalplanforslagets redegørelsesdel og tilføjes i bestemmelsen § 6.7. I sammenhæng hermed bør det tilføjes kortbilagets signaturforklaring, at vejbyggelinjen vises *uden* højde- og passagetillæg. Vejbyggelinjen er pålagt lokalplanområdet, jf. tinglyst deklaration af 31. oktober 1977.

Det fremgår af lokalplanens redegørelse vedr. "Lokalplanens forhold til anden planlægning og lovgivning" (side 23), at lokalplanens virkeliggørelse ikke er afhængig af tilladelser eller dispensationer fra andre myndigheder end kommunalbestyrelsen. Vejdirektoratet forudsætter på baggrund af denne oplysning, at det vejbyggelinjepålagte areal (inkl. højde- og passagetillægget) langs Helsingørmotorvejen *ikke* planlægges anvendt. Med henblik på at tydeliggøre dette forhold bør der i lokalplanforslaget indarbejdes et byggefelt, der afgrænser det område indenfor hvilket, det planlagte byggeri m.v. må etableres. Byggefeltet forudsættes, jf. ovenfor, at blive placeret udenfor det vejbyggelinjepålagte areal langs motorvejen.

Forhandlede forhold
Med henvisning til planlovens § 19, stk. 3, bemærker Vejdirektoratet, at nedennævnte af lokalplanforslagets bestemmelser tilgodeser de statslige vejinteresser, og bestemmelserne anses derfor for forhandlet med Gentofte Kommune således, at disse *ikke* kan ændres uden en fornyet høring af Vejdirektoratet:

Vejdirektoratet

§ 6 Bebyggelsens omfang og placering

6.7 På arealet mellem vejbyggelinje og vejskel langs Helsingørmotorvejen må der ikke uden tilladelse fra vejmyndigheden opføres nogen form for bebyggelse eller anlæg eller foretages andre ændringer af blivende art.

Ad. 6.7
Vejdirektoratet er vejmyndighed i forhold til vejbyggelinje langs Helsingørmotorvejen.

6.9 Belysning, der er placeret på bygningen, skal være afskærmet, således at belysningen ikke er til gene for hverken beboerne i bygningen, omkringboende eller trafikanter.

§ 7 Bebyggelsens udseende

7.6 Udvendige bygningsflader må ikke beklædes med reflekterende materialer, der kan være til gene for naboer, ejendommens beboere, eller trafikanter på Helsingørmotorvejen.

§ 8 Ubebyggede arealer

8.2 Langs skel til Helsingørmotorvejen skal træer og buske, som skaber en visuel barriere mod Helsingørmotorvejen, bevares. Der kan opsættes trådhegn i forbindelse med den grønne beplantning.

Ad. 8.5
For at sikre, at der ikke foretages uhensigtsmæssige terrænreguleringer nær offentlige veje, er følgende fastsat i Lov om offentlige veje § 73, stk. 3: Det kræver vejmyndighedens tilladelse at foretage udgravning eller påfyldning nærmere vejens areal end 3 meter samt nærmere vejens areal end svarende til to gange højdeforskellen mellem udgravning eller påfyldning og vejens areal.

Vejdirektoratet har ikke yderligere bemærkninger til lokalplanforslaget.

Afsluttende bemærkninger
Såfremt ovennævnte bemærkninger giver anledning til spørgsmål, kan undertegnede sagsbehandler kontaktes på direkte tlf.nr. 7244 2939 eller på e-mail rsw@vd.dk.

Venlig hilsen



Rikke Schade Weje
Landinspektør

Kopi af dette brev er sendt til orientering til:
- Erhvervsstyrelsen, Langelinie Allé 17, 2100 København Ø. pr. e-mail til planloven@erst.dk
- Miljøstyrelsen, Tolderlundsvej 5, 5000 Odense C pr. e-mail til mst@mst.dk

Relateret document 3/8

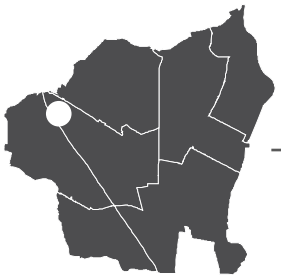
Dokument Navn: **Lokalplan 409.pdf**

Dokument Titel: **Lokalplan 409**

Dokument ID: **3777569**

GENTOFTE KOMMUNE

Lokalplan 409 - forslag



For et område til ungdomsboliger, Ved Ungdomsboligerne



Indholdsfortegnelse

Lokalplanens baggrund 1

Eksisterende forhold 2

Lokalplanens formål og indhold 3

Lokalplanbestemmelser 5

§ 1 Formål 6

§ 2 Område og zonestatus 7

§ 3 Anvendelse 8

§ 4 Udstykning 9

§ 5 Veje, stier og parkering 10

§ 6 Bebyggelsens omfang og placering 11

§ 7 Bebyggelsens udseende 13

§ 8 Ubebyggede arealer 14

§ 9 Støj 15

§ 10 Forudsætninger for ibrugtagning 16

§ 11 Retsvirkninger 17

Kort 18

Bilag A - udstykningsforslag 19

Lokalplanens forhold til anden planlægning og lovgivning 20

Miljøvurdering 25

Lokalplanens midlertidige retsvirkninger 26

Status 27

Lokalplanens baggrund

Kommunalbestyrelsen har vedtaget en plan for tilvejebringelse af 150 ungdomsboliger, heriblandt 50 almene ungdomsboliger på Ved Ungdomsboligerne.

Der foreligger nu forslag til lokalplan, der giver mulighed for, at der kan opføres en bygning i 5 etager med ca. 50 ungdomsboliger.

Eksisterende forhold

Lokalplanområdet ligger i den nordvestlige del af kommunen og har et areal på ca. 1.350 m^2. Området afgrænses af Helsingørmotorvejen mod nordvest, mod øst af vejen Ved Ungdomsboligerne og mod syd af boligbebyggelse.

Lokalplanområdet omfatter det meste af en ubebygget ejendom.

Den ubebyggede ejendom er en ud af 4 ejendomme, der tilsammen danner et større og sammenhængende boligområde. Den eksisterende bebyggelse er opført som stokbebyggelse med i alt 7 beboelsesbygninger, alle opført i gult murværk.

Den første bebyggelse, der blev opført i 1949, består af 3 etagebygninger, der er tegnet af Arne Jacobsen og udpeget som bevaringsværdige med en høj bevaringsværdi på 2.

Den øvrige bebyggelse består af 4 etagebygninger, hvor 2 af bygningerne er opført i 1963 og 2 i 1969.

Hele boligområdet vejbetjenes fra Lyngbyvej ad vejen Ved Ungdomsboligerne, som i den nordlige del af området ender blindt for motoririserede køretøjer. Området er belastet af trafikstøj fra de omkransende motorveje.

Området ligger stationsnært i forhold til Jægersborg Station.

I den nordligste del af området er der fra vejen Ved Ungdomsboligerne direkte forbindelse til en offentlig sti i eget tracé i et tunnelforløb under Helsingørmotorvejen til Sløjfen, hvorfra der via Ørnegårdsvej og Ved Stadion er vejadgang til Gentofte Sportspark, som er kommunens største sportsområde, og Jægersborg Station. I den sydligste del af området findes ligeledes en stiforbindelse langs Lyngbyvej til Niels Stensens Vej, hvorfra der også er adgang til Gentofte Sportspark.

Lokalplanens formål og indhold

Formålet med lokalplanen er at give mulighed for, at der kan opføres en bygning i 5 etager med ungdomsboliger.

Den samlede bebyggelse i området er opført som stokbebyggelse i gult murværk. For at fastholde en arkitektonisk sammenhæng i området skal den nye bygning tilpasses omgivelserne med hensyn til farve- og materialevalg.

Lokalplanområdet er belastet af trafikstøj fra de omkringliggende motorveje, så udnyttelsen af lokalplanområdet må kun ske under overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.

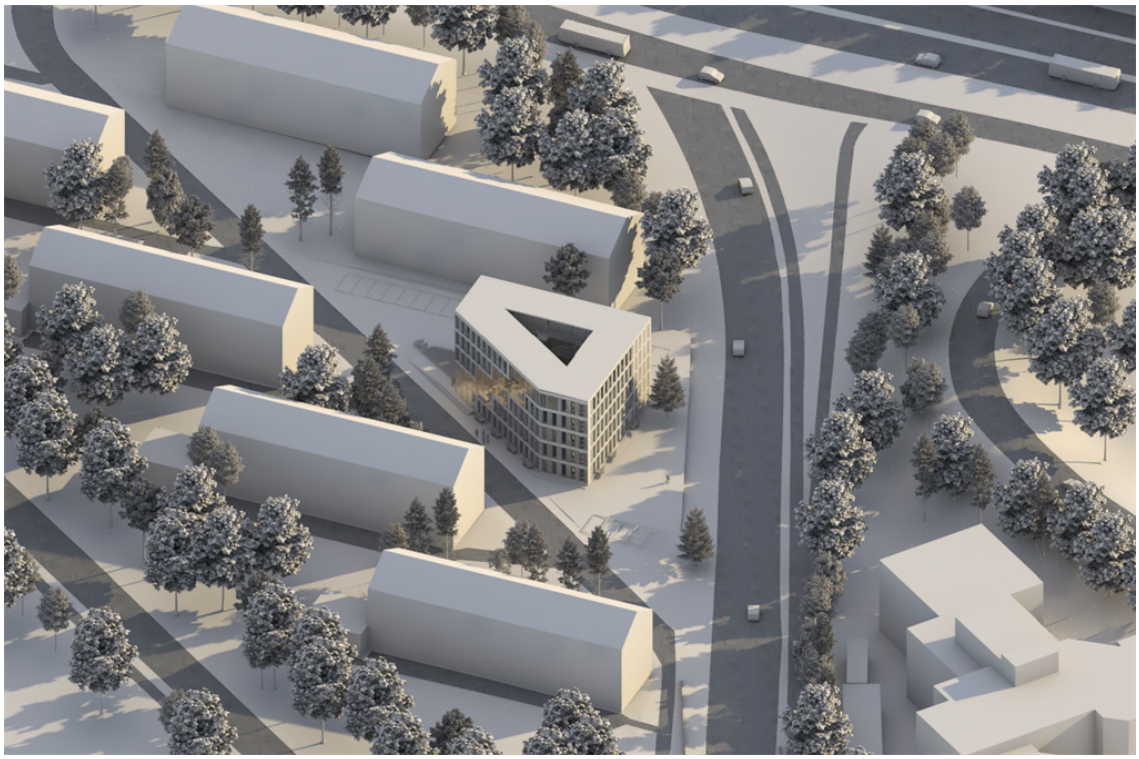
Da lokalplanområdet er udlagt til boligformål i kommuneplanen og i øvrigt er beliggende i et område med eksisterende boliger, anvendes normerne i Miljøstyrelsens støjvejledning ved huludfyldning.

Derfor er der behov for, at bebyggelsens ydre klimaskærm får en skærmende og lydisolerende funktion, så boligerne kan sikres mod støjgener, og bebyggelsen skal udformes, så der dannes et indre gårdrum til ophold.

Da boligerne opføres som ungdomsboliger, og hver boligenhed kun består af et værelse, fastsættes kravet til parkeringspladser til minimum 1 parkeringsplads pr. 5. ungdomsbolig, og der skal etableres cykelparkering svarende til 1 plads pr. ungdomsbolig.

Arealerne omkring bygningskroppen skal for at skabe en grøn karakter omkring bygningen beplantes med træer, buske og græs.

Langs skel til Helsingørmotorvejen skal træer og buske bevares, så der fortsat vil være en fysisk og visuel barriere til motorvejen. I og langs skel mod nabo til anden ejendom, undtaget skel mod vejlitra, kan der etableres levende hegn i form af ubrudt hæk i en lav højde.



Eksempel på nyt byggeri.

Lokalplanbestemmelser

I henhold til lov om planlægning, Lovbekendtgørelse nr. 1157 af 1. juli 2020 med senere ændringer, fastsættes herved følgende bestemmelser for det i § 2 beskrevne område:

§ 1 Formål

1.1

Det er lokalplanens formål at fastlægge områdets anvendelse til helårsboliger i form af ungdomsboliger i etagebyggeri.

§ 2 Område og zonestatus

2.1

Lokalplanen afgrænses som vist på *kortet*.

2.2

Lokalplanen omfatter følgende matrikler samt alle nye matrikler, der udstykkes fra disse: del af matr. nr. 7e, Vangede, og del af vejareal 7000ch, Vangede.

2.3

Lokalplanens område ligger i byzone.

§ 3 Anvendelse

3.1

Lokalplanens område må kun anvendes til etageboliger i form af ungdomsboliger, helårsbeboelse.

3.2

Der kan etableres anlæg til teleinfrastruktur med radiokommunikationsformål.

§ 4 Udstykning

4.1

Der skal ske udstykning i overenstemmelse med udstykningsforslaget, jf. bilag A, før anlægs- og byggearbejder kan igangsættes.

§ 5 Veje, stier og parkering

5.1

Vejadgang til lokalplanområdet må kun ske fra vejen Ved Ungdomsboligerne og skal udformes som en kørende adgang.

Kommentar til 5.1

Detailprojekt visende kørende adgang og placering skal godkendes af vejmyndigheden inden anlæg.

5.2

Der skal anlægges parkeringspladser svarende til minimum 1 parkeringsplads pr. 5. ungdomsbolig, og der skal etableres cykelparkering svarende til 1 plads pr. ungdomsbolig.

5.3

Parkeringsarealer skal anlægges med græsarmering.

Pladser til handicapparkering er dog undtaget herfra.

Kommentar til 5.3

Ved håndtering af regnvand ved nedsivning kræves en forudgående tilladelse fra Gentofte Kommune, Natur og Miljø.

---

§ 6 Bebyggelsens omfang og placering

6.1

Der må maksimalt opføres 2.500 m^2 etageareal inden for lokalplanområdet.

6.2

Bebyggelsen skal udformes således, at der dannes et ikke overdækket, støjafskærmet indre gårdrum til ophold.

6.3

Bebyggelsens højde må maksimalt være 18 m.

6.4

Bebyggelse må opføres i højst 5 etager.

6.5

Bebyggelse skal opføres med fladt tag, og der må ikke etableres opholdsareal på tagfladen.

6.6

Bebyggelse må ikke opføres nærmere vejskel mod Ved Ungdomsboligerne end 1 meter, som vist på kortet.

6.7

På arealet mellem vejbyggelinje og vejskel langs Helsingørmotorvejen må der ikke uden tilladelse fra vejmyndigheden opføres nogen form for bebyggelse eller anlæg eller foretages andre ændringer af blivende art.

Kommentar til 6.7

Vejdirektoratet er vejmyndighed i forhold til vejbyggelinje langs Helsingørmotorvejen.

6.8

Sekundære bygninger i form af småbygninger må kun opføres i 1 etage.

6.9

Belysning, der er placeret på bygningen, skal være afskærmet, således at belysningen ikke er til gene for hverken beboerne i bygningen, omkringboende eller trafikanter.

Lysamaturer må kun opsættes ved døre og porte.

6.10

Maksimalt etageantal, jvf. § 6.4, og maksimal bygningshøjde, jvf. § 6.3, gælder ikke for tekniske anlæg og teleinfrastruktur med radiokommunikationsformål.

6.11

Inden for området må fritstående antenner og parabolantenner med en diameter over 1 meter kun opstilles på terræn. Højden må ikke overstige 1,8 meter, og de skal placeres i en afstand af mindst 2,5 meter fra skel mod naboejendom og mindst 10 meter fra skel mod vej.

Tagantenner må ikke gives en højde på mere end 2,5 meter over den enkelte ejendoms højeste bygningsdel.

Andre placeringer og udformninger af tagantenner og parabolantenner med en diameter over 1 meter kræver Kommunalbestyrelsens tilladelse i hvert enkelt tilfælde.

§ 7 Bebyggelsens udseende

7.1

Ydervægge må kun opføres i blank murværk i en gul farve, der harmonerer med den øvrige bebyggelse i området.

7.2

Tage skal beklædes med et ikke reflekterende materiale.

7.3

Bebyggelsens vinduer og døre samt andre mindre bygningsdele, der ikke er opført i blank mur, skal farvesættes i en jord- eller hvid farve, der harmonerer med farvesætningen på områdets eksisterende bygninger.

7.4

Uanset ovenstående bestemmelser kan der anvendes andre materialer, farver og taghældninger på sekundære bygninger.

7.5

Der må kun opsættes skilte med navne og adresser påsat facaden ved døre og porte.

Lysarmatur til belysning af navne- og adresseskilte skal være indirekte belysning.

Placeringen og vinklingen af lyset skal optimeres i forhold til det eller de skilte, der skal belyses.

Belysning af hele eller dele af rene facader må ikke finde sted. Reklamering og lysskilte er ikke tilladt.

7.6

Udvendige bygningsflader må ikke beklædes med reflekterende materialer, der kan være til gene for naboer, ejendommens beboere, eller trafikanter på Helsingørmotorvejen.

§ 8 Ubebyggede arealer

8.1

Det i § 6.2 nævnte indre gårdrum udgør ejendommens opholdsareal og skal indrettes som sådan.

8.2

Langs skel til Helsingørmotorvejen skal træer og buske, som skaber en visuel barriere mod Helsingørmotorvejen, bevares. Der kan opsættes trådhegn i forbindelse med den grønne beplantning.

8.3

Der må ikke hegnes med fast hegn i eller langs naboskel eller vejskel mod Ved Ungdomsboligerne.

Der kan etableres levende hegn i form af ubrudt hæk i eller langs naboskel til anden ejendom, dog undtaget skel mod vejlitra, i en maksimal højde på 1.25 meter. Hækken skal klippes til en højde på maksimalt 1.25 meter mindst en gang årligt.

8.4

Arealer, der ikke anvendes til vej eller bebyggelse, skal beplantes med græs, træer og/eller buske.

8.5

Der må ikke ske terrænregulering på mere end +/- 0,5 meter. Terrænet må ikke reguleres tættere på naboskel til anden ejendom end 0,5 meter.

Kommentar til 8.5

For at sikre, at der ikke foretages uhensigtsmæssige terrænreguleringer nær offentlige veje, er følgende fastsat i Lov om offentlige veje § 73, stk. 3:

Det kræver vejmyndighedens tilladelse at foretage udgravning eller påfyldning nærmere vejens areal end 3 meter samt nærmere vejens areal end svarende til to gange højdeforskellen mellem udgravning eller påfyldning og vejens areal.

8.6

Belysning på terræn må maksimalt have en højde på 1 meter og skal være udformet som pullert eller parkbelysning. Dette er også gældende for parkerings- og vejareal.

8.7

Oplag, herunder parkering af ikke indregistrerede køretøjer, henstilling af containere mv., må ikke finde sted.

§ 9 Støj

9.1

Bebyggelsen skal udformes, så der dannes et støjafskærmet indre gårdrum til ophold, og bebyggelsens ydre klimaskærm skal fungere som støjafskærmning, således at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier kan overholdes.

§ 10 Forudsætninger for ibrugtagning

10.1

Forinden ny bebyggelse tages i brug til støjfølsom anvendelse, skal det sikres, at Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007, "Støj fra veje" overholdes.

10.2

Forinden ny bebyggelse tages i brug, skal der være etableret parkeringspladser til biler og cykler i overensstemmelse med § 5.2.

§ 11 Retsvirkninger

11.1

Når lokalplanen er endeligt vedtaget og offentliggjort, må ejendomme, der er omfattet af planen, kun udstykkes, bebygges eller anvendes i overensstemmelse med planens bestemmelser.

Den eksisterende, lovlige anvendelse af en ejendom må fortsætte som hidtil. Lokalplanen medfører heller ikke i sig selv pligt til at udføre de anlæg, der er indeholdt i planen.

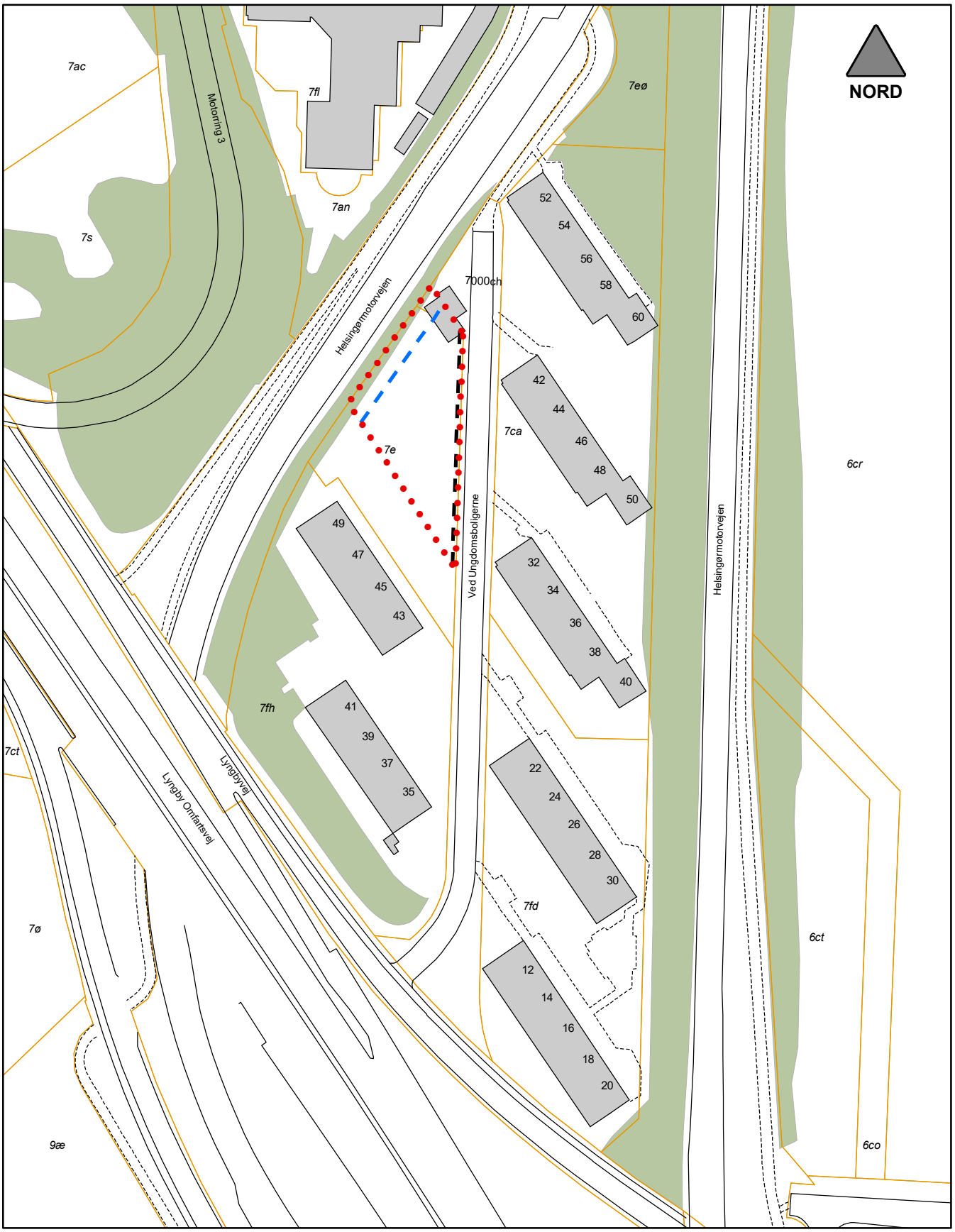
Kommunalbestyrelsen kan dispensere fra lokalplanens bestemmelser, hvis dispensationen ikke er i strid med principperne i planen, eller tidsbegrænses til maksimalt 3 år, dog 10 år for studieboliger. Videregående afvigelser fra lokalplanen kan kun gennemføres ved en ny lokalplan.

Dispensation kan kun ske efter en skriftlig orientering af naboer mfl., medmindre kommunalbestyrelsen skønner, at dispensationen er af uvæsentlig betydning for de pågældende.

En lokalplan tilsidesætter ikke anden lovgivning, medmindre dette er særligt hjemlet i lovgivningen.

Private bygge- og tilstandsservitutter, der er uforenelige med lokalplanens bestemmelser, fortrænges af lokalplanen.

Kommunalbestyrelsen kan ekspropriere fast ejendom, der tilhører private, eller private rettigheder over fast ejendom, når ekspropriationen vil være af væsentlig betydning for virkeliggørelsen af lokalplanen.



KORT **MÅL 1:1.500**

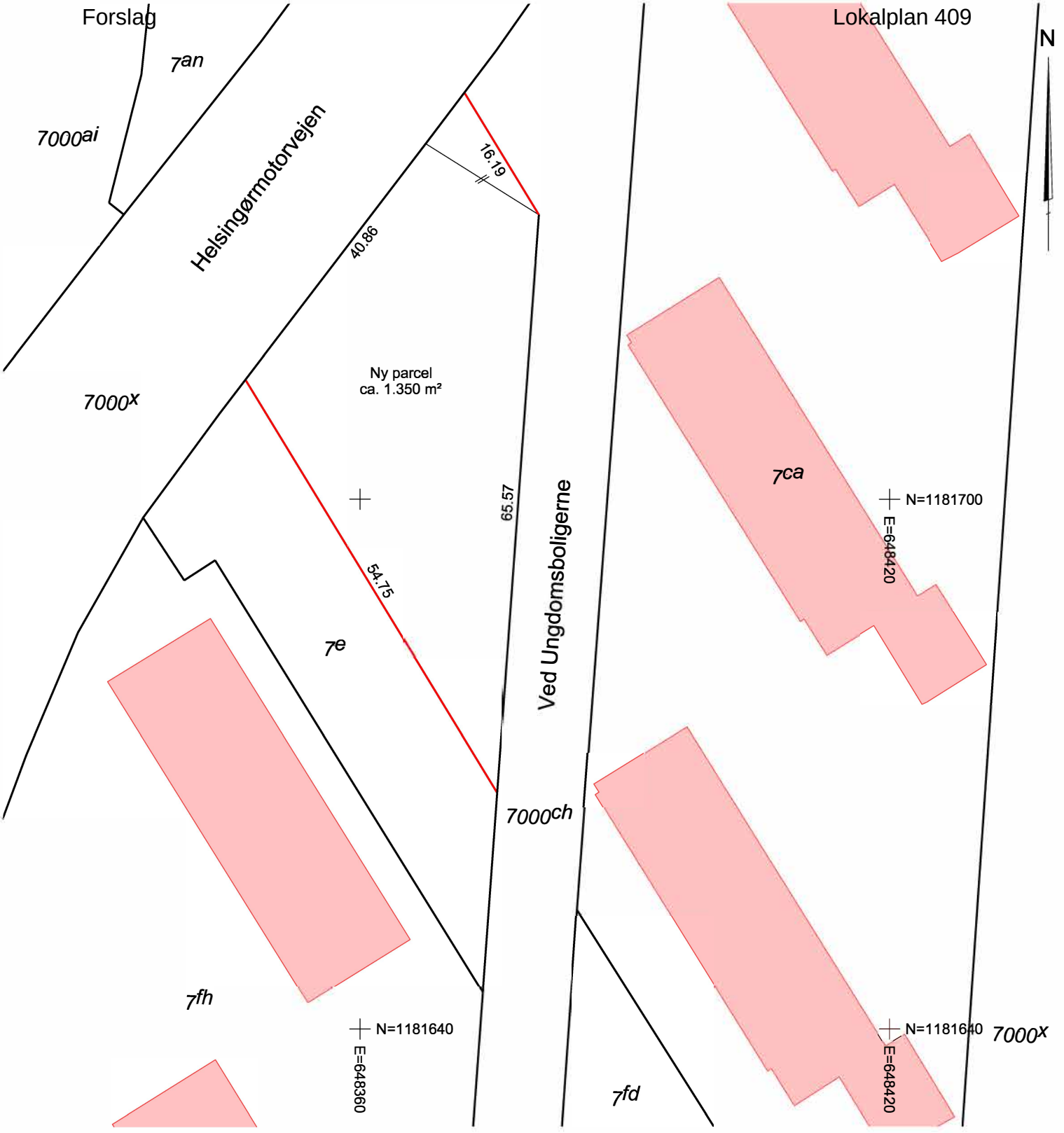
Lokalplan 409 for et område til ungdomsboliger, Ved Ungdomsboligerne

Lokalplanafgrænsning

Byggelinje

Vejbyggelinje

GENTOFTE KOMMUNE, PLAN OG BYG 2020



UDSTYKNINGSFORSLAG

1:600 0 30 60

Bilag A

Signaturforklaring

- Skel
- Skel (nyt)
- Skel (slettes)
- Bygninger fra FOT

0866312 63- 01

Lokalplanens forhold til anden planlægning og lovgivning

Kommuneplan 2017

Lokalplanområdet indgår i enkeltområde 5.B1 i Kommuneplan 2017 for Gentofte Kommune. Lokalplanen er ikke i overensstemmelse med rammebestemmelserne i kommuneplanen.

Der er udarbejdet et Tillæg 15 til Kommuneplan 2017, der muliggør opførelse af byggeri i overensstemmelse med lokalplanens bestemmelser, og som er udsendt i offentlig høring sammen med lokalplanforslaget.

Se kommuneplantillægget her

Byplanvedtægter og lokalplaner

Nærværende lokalplanområde er ikke omfattet af byplanvedtægter eller lokalplaner.

Servitutter

Ifølge planlovens bestemmelser bortfalder private byggeservitutter og andre tilstandsservitutter, der ikke indholdsmæssigt er forenelige med lokalplanen.

Private byggeservitutter og andre tilstandsservitutter, der ikke bortfalder som følge af disse bestemmelser, vil fortsat være gældende.

Servitutter kan indeholde bestemmelser om fredede træer, bygningshøjder, udsigt mv.

Klimatilpasning

Anvendelse af Lokal Afledning af Regnvand (LAR) i forbindelse med klimatilpasning skal være i overensstemmelse med spildevandsplanen.

Hvis der er ønske om nedsivning af regnvand, kræver det en forudgående tilladelse fra Gentofte Kommune, Natur og Miljø.

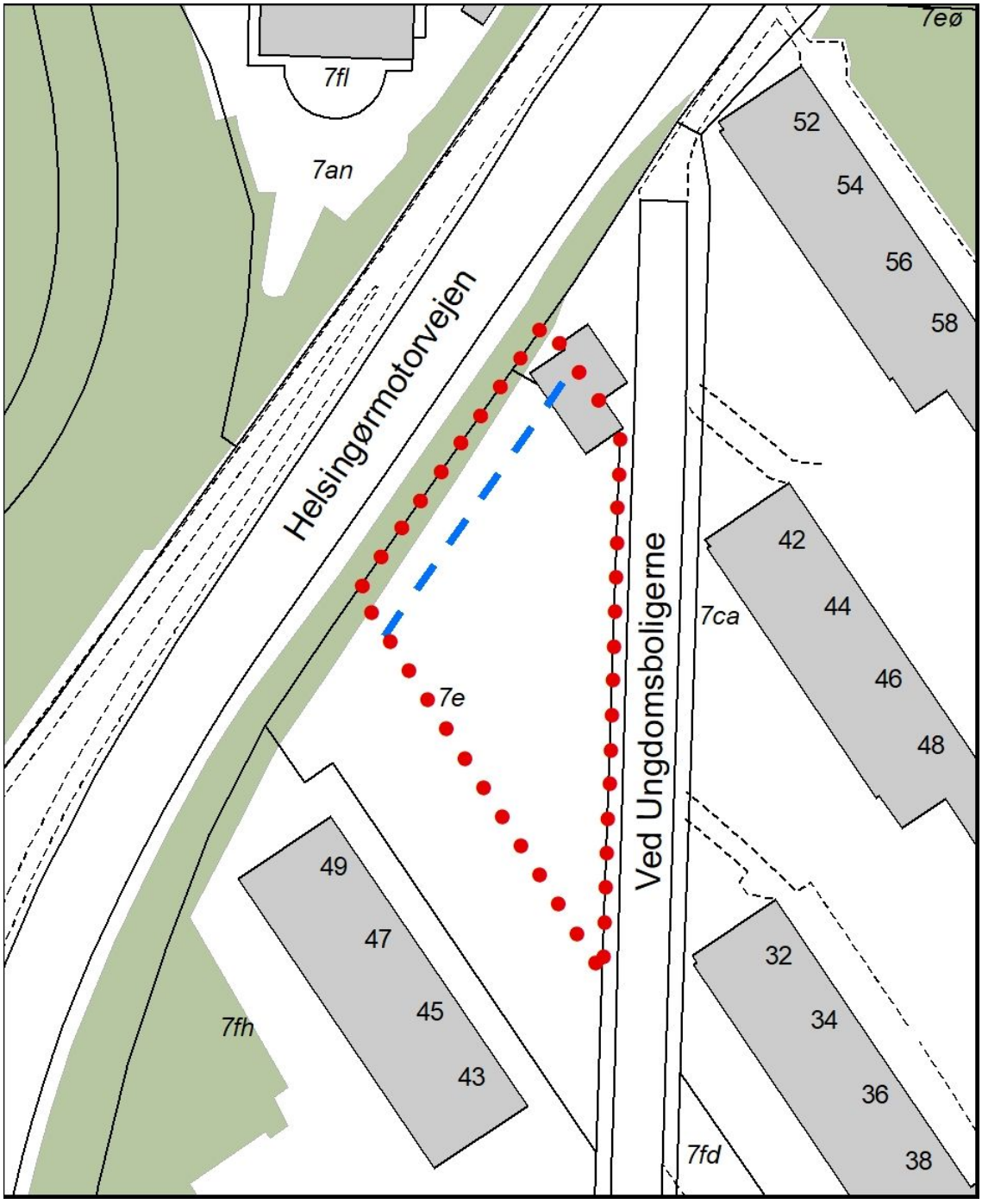
Tilgængelighed og handicapforhold

Bebyggelse og ubebyggede arealer skal opfylde bestemmelserne om tilgængelighed i bygningsreglementet. Områdets bebyggelse og friarealer, herunder veje, stier og parkeringsarealer, skal indrettes og udføres således, at tilgængeligheden for mennesker med funktionsnedsættelse sikres.

Trafikforhold og vejbyggelinjer

Lokalplanen regulerer ikke etablering af fartdæmpende foranstaltninger, hastighedsnedsættelser eller andre trafikale forhold på vejarealerne.

Der er tinglyst en vejbyggelinje langs Helsingørmotorvejen. På arealet mellem vejbyggelinje og vejskel langs Helsingørmotorvejen må der ikke opføres ny bebyggelse eller foretages andre ændringer af blivende art, uden tilladelse fra vejmyndigheden, der er Vejdirektoratet.



Vejbyggelinje.

Miljøforhold

Lokalplanområdet ligger i et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD) og i Ermelundens indvindingsopland.

Hele Gentofte Kommune er byzone og dermed omfattet af områdeklassificeringen vedrørende jordforurening. Det betyder, at jorden som udgangspunkt er lettere forurenet, og jordflytninger skal derfor anmeldes til miljømyndigheden i Gentofte Kommune.

Indenfor lokalplanområdet er der ved lokalplanens vedtagelse ikke kendskab til kortlagt jordforurening. Grundejer har pligt til at rette henvendelse til miljømyndigheden i Gentofte Kommune, såfremt grundejer ligger inde med oplysninger om eller får kendskab til andre jord- eller grundvandsforureningsforhold.

Spildevand

Det samlede afløb for den enkelte ejendom må ikke overstige den vandmængde, der svarer til spildevandsplanens fastsatte afløbskoefficient.

I tilfælde af at afløbskoefficienten ikke kan overholdes, skal regnvandet forsinkes eller på anden måde håndteres lokalt på egen grund.

Håndtering af regnvand på egen grund kræver forudgående tilladelse fra Gentofte Kommune, Natur og Miljø.

Området ligger i spildevandsopland Enghaverenden.

Varmeplanlægning

I henhold til lov om varmeplanlægning har Gentofte Kommunalbestyrelse vedtaget planer for varmeforsyningen i kommunen med delplan for fjernvarmeforsyning og delplan for naturgasforsyning.

Lokalplanområdet forsynes med fjernvarme i henhold til delplan for fjernvarmeforsyning.

Kystnærhed

Lokalplanen er ikke omfattet af planlovens bestemmelser for de kystnære dele af byzoneområder.

Tilladelser fra andre myndigheder

Lokalplanens virkeliggørelse er ikke afhængig af tilladelser eller dispensationer fra andre myndigheder end Kommunalbestyrelsen.

Ekspropriation

Ifølge planloven skal der i alle lokalplaner oplyses om betingelserne for ekspropriation i forbindelse med en lokalplan. Det følgende afsnit er udelukkende en oplysning om de gældende regler for ekspropriation og er ikke nødvendigvis et udtryk for, at der vil ske ekspropriation i forbindelse med lokalplanen.

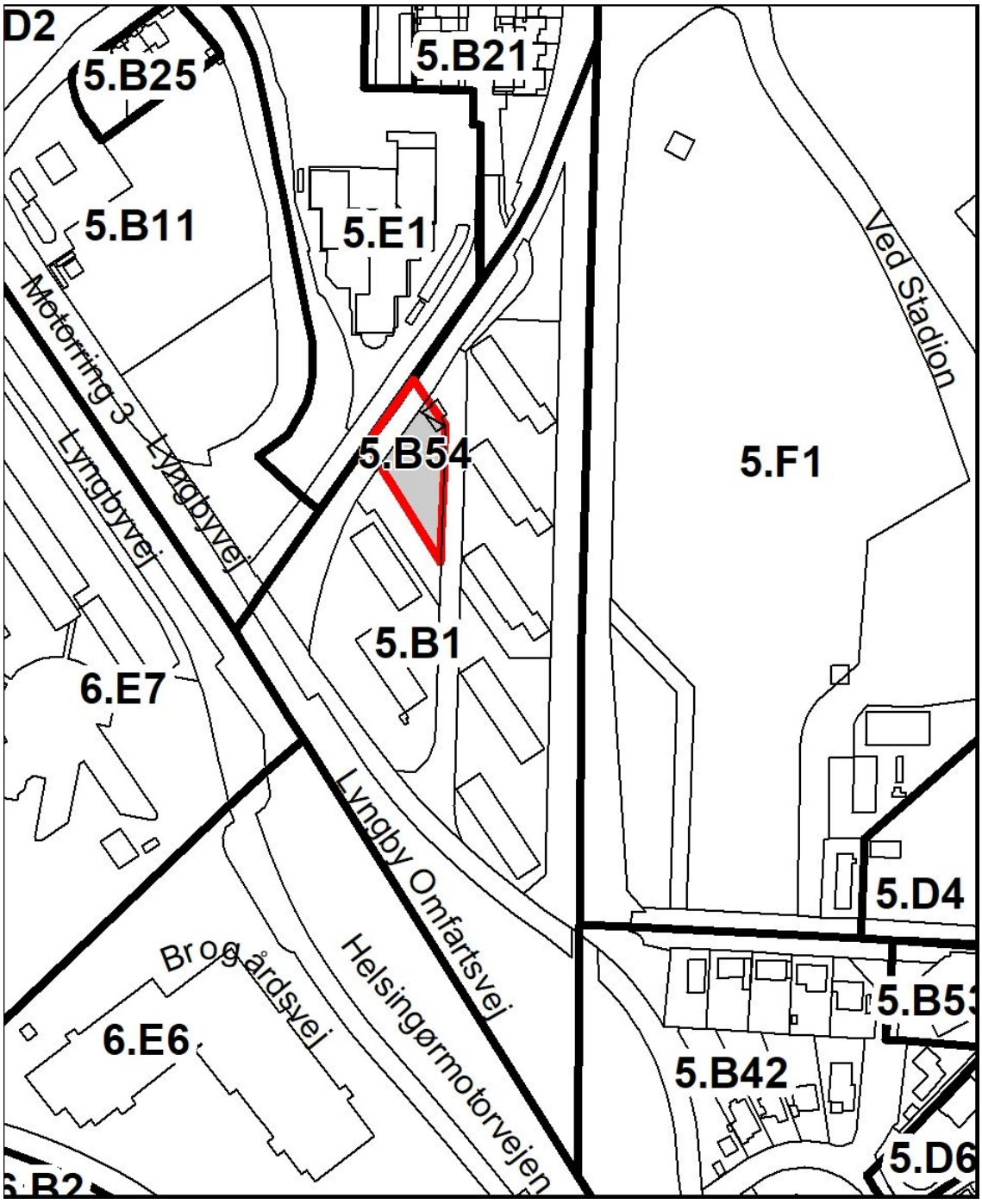
Kommunalbestyrelsen kan i medfør af planloven ekspropriere fast ejendom, der tilhører private, eller

private rettigheder over fast ejendom, når ekspropriationen vil være af væsentlig betydning for virkeliggørelsen af en endeligt vedtaget lokalplan eller byplanvedtægt og for varetagelsen af almene samfundsinteresser.

Ekspropriation er tvungen afståelse af ejendom og kan efter grundlovens § 73 kun ske ifølge lov hvor almenvellet kræver det og mod fuldstændig erstatning.

Efter praksis gælder desuden en række betingelser, som skal være opfyldt ved en ekspropriation. Ekspropriationen skal således være lovlig, nødvendig og tidsmæssigt aktuel for realiseringen af ekspropriationsformålet. Herunder skal ekspropriationen være rimelig i den konkrete situation.

En mere detaljeret gennemgang af betingelserne for ekspropriation og processen herfor kan bl.a. findes i Erhvervsstyrelsens "Vejledning om reglerne for ekspropriation efter planloven" og Vejdirektoratets "Vejledning i lov om offentlige veje" afsnit "Ekspropriation og taksationsmyndighederne".



Kommuneplan 2017 - Nyt rammeområde

Miljøvurdering

Der er i henhold til § 8, stk. 2, i Lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter (LBK 973 af 25. juni 2020), foretaget en vurdering af, om planen kan få væsentlig indvirkning på miljøet.

Forslaget til lokalplan giver mulighed for opførelse af en bygning til boligformål. Området er støjbelastet med over 58 dB fra vejtrafik, og da boliger er støjfølsom anvendelse, skal der foretages en nærmere vurdering af støjens påvirkning og redegøres for støjforanstaltninger.

Der er gennemført en screening, og på den baggrund er det vurderet, at planen vil kunne få væsentlig indvirkning på miljøet, og der er derfor udarbejdet en miljørapport.

Det er vurderet, at følgende emner skal behandles i en miljørapport:

- Trafikstøj
- Trafikale forhold
- Visuelle forhold

Det er også vurderet, at planen ikke vil beskadige eller ødelægge bilag IV-arters raste og ynglepladser.

Miljørapporten kan ses via dette *link*

Lokalplanens midlertidige retsvirkninger

Når lokalplanforslaget er offentliggjort, må ejendomme, der er omfattet af forslaget, ikke bebygges eller i øvrigt udnyttes på en måde, der kan foregribe indholdet i den endelige plan.

Eksisterende lovlig bebyggelse og eksisterende lovlig anvendelse af en ejendom vil kunne fortsætte som hidtil, også efter lokalplanens endelige vedtagelse.

Når fristen for fremsættelse af indsigelser og ændringsforslag er udløbet, kan Kommunalbestyrelsen give tilladelse til, at en ejendom bebygges eller anvendes i overensstemmelse med forslaget, såfremt det er i overensstemmelse med kommuneplanen, og der ikke er tale om at påbegynde et større bygge- eller anlægsarbejde.

Tilladelse kan dog ikke meddeles, så længe en indsigelse fra Miljøministeren eller en nabokommune opretholdes.

Disse midlertidige retsvirkninger gælder fra den 28. oktober 2020 og indtil forslaget er endeligt vedtaget, dog højst indtil den 28. oktober 2021.

Status

Forslag til Lokalplan 409 for et område til ungdomsboliger, Ved Ungdomsboligerne er:

- vedtaget af Gentofte Kommunalbestyrelse den 26. oktober 2020,
- offentliggjort den 28. oktober 2020
- i høring frem til den 23. december 2020.

Relateret document 4/8

Dokument Navn:	**Forslag til Tillæg 15 til Kommuneplan 2021.pdf**
Dokument Titel:	**Forslag til Tillæg 15 til Kommuneplan 2021**
Dokument ID:	**3777570**

GENTOFTE KOMMUNE

Kommuneplan 2017











Indholdsfortegnelse

Forslag til Tillæg 15 - Ved Ungdomsboligerne 3

Forslag til ny ramme 4

5.B54 - Område til ungdomsboliger 5

Eksisterende ramme 8

5.B1 - Ved Ungdomsboligerne 9

Forslag til Tillæg 15 - Ved Ungdomsboligerne

Høringsfrist 23. december 2020

Kommunalbestyrelsen har den 26. oktober 2020 vedtaget at sende forslag til Tillæg 15 til Kommuneplan 2017 i høring. Tillægget er i høring i perioden den 28. oktober 2020 til og med den 23. december 2020. *Du kan se tillægget som en pdf her.*

Eventuelle høringssvar skal være indsendt senest den 23. december 2020. Høringssvar indsendes via linket *"din kommentar", som du finder øverst på siderne i forslag til Lokalplan 409 her*.

Baggrund

Kommunalbestyrelsen vil give mulighed for, at der kan opføres en 5 etages bygning til ungdomsboliger på det ubebyggede areal indenfor rammeområde 5.B1. Det forudsætter, at der vedtages et tillæg til kommuneplanen, der muliggør yderligere byggeri i området.

Inden der kan vedtages en lokalplan for et område ved Ved Ungdomsboligerne, skal der således være tilvejebragt et tillæg til Kommuneplan 2017.

Miljøvurdering

Der er i henhold til § 8, stk. 2, i Lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter (LBK 973 af 25. juni 2020), foretaget en vurdering af, om planen kan få væsentlig indvirkning på miljøet.

Da området er støjbelastet fra trafikken på motorvejene, og boligformål er støjfølsom anvendelse, skal der nærmere redegøres for støjforhold.

Der er gennemført en screening, og på denne baggrund er det vurderet, at planen vil kunne få væsentlig indvirkning på miljøet, og der er derfor udarbejdet en miljøvurderingsrapport.

Det er vurderet, at følgende emner skal behandles i en miljørapport:

- Trafikstøj
- Trafikale forhold
- Visuelle forhold.

Det er også vurderet, at planen ikke vil beskadige eller ødelægge bilag IV-arters raste- og ynglepladser.

Se miljøvurderingsrapporten her.

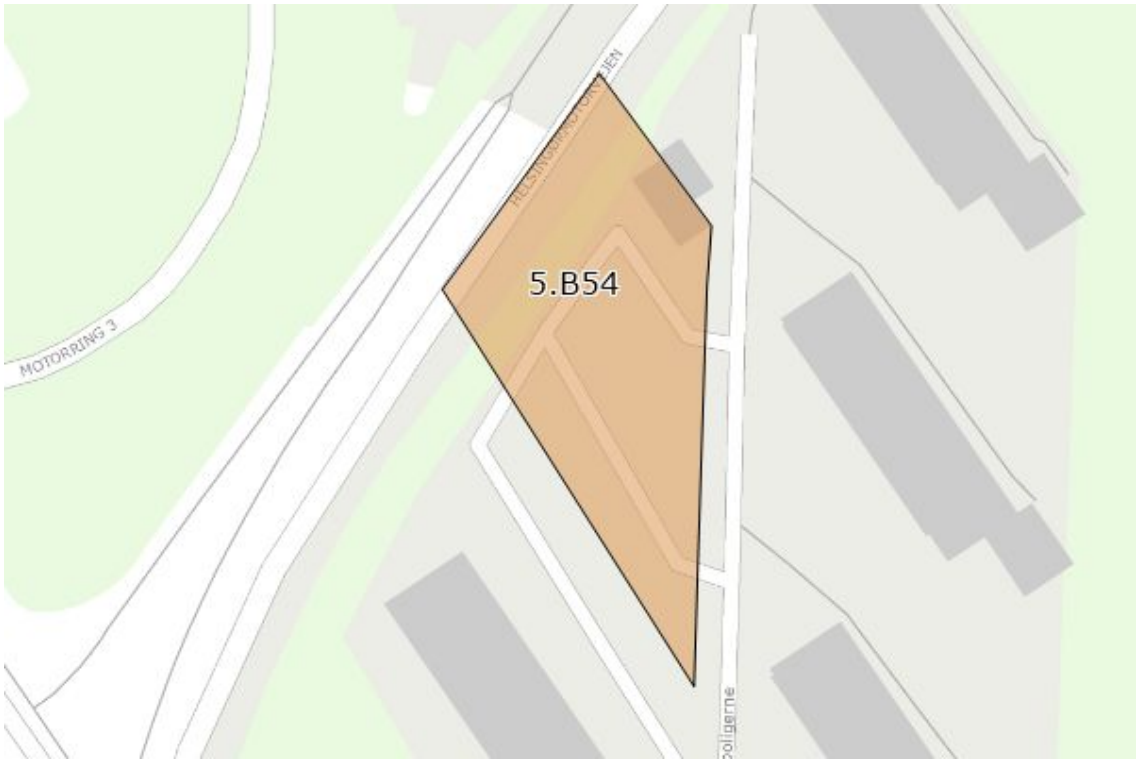
Forslag til ny ramme

Der oprettes et nyt rammeområde 5.B54 Område til ungdomsboliger. Anvendelsen fastsættes til boligområde/etagebolig med en bebyggelsesprocent på 190 for den enkelte ejendom og et etageantal på maksimalt 5 og en maksimal bygningshøjde på 18 meter. Derudover skal der udlægges parkeringspladser svarende til minimum 1 parkeringsplads pr. 5. ungdomsbolig, og der skal etableres cykelparkering svarende til 1 plads pr. ungdomsbolig.

Bebyggelsen skal udformes således, at der dannes et ikke overdækket, støjafskærmet indre gårdrum, som udgør områdets opholdsareal. Dermed skal der ikke for rammeområde 5.B54 udlægges opholdsareal svarende til mindst 80 % af boligetagearealet.

Se forslag til rammeområde 5.B54 herunder.

5.B54 - Område til ungdomsboliger



Anvendelse

Generel anvendelse er **boligområde**

Specifik anvendelse er angivet til **etageboligbebyggelse**

Generelle anvendelsesbestemmelser

Inden for området må boligerne kun benyttes til helårsbeboelse. Der kan i stueetagen, i lokaler der tidligere har været indrettet til erhvervsformål, indrettes liberale erhverv. Der kan opføres eller indrettes bebyggelse til institutioner og boliger til offentlige formål.

Nyindretning af beboelse i eksisterende, udnyttelige tagetager kan tillades i tilknytning til underliggende lejligheder.

Hvorvidt tagetagen er udnyttelig vil bero på en konkret vurdering.

Nyindretning af selvstændige boliger i eksisterende, udnyttelige tagetager kan tillades, såfremt krav til friarealer (ophold og parkering) kan opfyldes.

I eksisterende ejendomme med 3 etager og derover er det en forudsætning, at der etableres elevator i forbindelse med nyindretning af selvstændig beboelse i tagetagen. Det kan i særlige tilfælde godkendes, at der afviges fra kravet om elevator. Dette vil bero på en konkret vurdering.

Såfremt indretning af beboelse i tagetagen (3. etage og der over) er i forbindelse med underliggende lejligheder, stilles der ikke krav om etablering af elevator.

Inden for den enkelte ejendom skal der udlægges mindst:

- 2 parkeringspladser pr. bolig

Inden for den enkelte ejendom skal der udlægges opholdsareal svarende til mindst 80 % af boligetagearealet.

Garager, carporte, skure og lignende bygninger, kan etableres med symmetrisk sadeltag med en taghøjde på maksimalt 2,8 m, og en facadehøjde på maks. 2,5 m inden for en afstand af skel mod vej, sti og nabo på 2,5 m. Gavlen skal vende mod vej, såfremt småbygninger placeres ved vejskel. Hvis bygningen ligger mod vejskel på en hjørnegrund, må højden ikke overstige 2,5 m.

Zonestatus

Planlagt zone er **byzone**

Bebyggelsesomfang

For 'Etageboligbebyggelse' gælder

Maksimal bebyggelsesprocent er **190%** af den enkelte ejendom
Maksimale antal etager er **5**
Maksimal højde er **18 m**

Udstykning

Rammen regulerer ikke udstykning

Opholds- og friarealer

Bebyggelsen skal udformes således, at der dannes et ikke overdækket, støjafskærmet indre gårdrum, som udgør områdets opholdsareal. Dermed skal der ikke for rammeområde 5.B54 udlægges opholdsareal svarende til mindst 80 % af boligetagearealet.

Særlige bestemmelser

Der skal udlægges parkeringspladser svarende til minimum 1 parkeringsplads pr. 5. ungdomsbolig, og der skal etableres cykelparkering svarende til 1 plads pr. ungdomsbolig.

Eksisterende ramme

Forslag til Lokalplan 409 for et område til ungdomsboliger, Ved Ungdomsboligerne er beliggende indenfor rammeområde 5.B1 i Kommuneplan 2017, som fastlægger anvendelsen til boligområde/etagebolig med en bebyggelsesprocent for den enkelte ejendom på 40.

Se den nuværende gældende ramme her.

Rammeområde 5.B1 ændrer afgrænsning, som vist i linket herunder. Rammebestemmelserne fastholdes.

5.B1 - Ved Ungdomsboligerne



Anvendelse

Generel anvendelse er **boligområde**

Specifik anvendelse er angivet til **etageboligbebyggelse**

Generelle anvendelsesbestemmelser

Inden for området må boligerne kun benyttes til helårsbeboelse. Der kan i stueetagen, i lokaler der tidligere har været indrettet til erhvervsformål, indrettes liberale erhverv. Der kan opføres eller indrettes bebyggelse til institutioner og boliger til offentlige formål.

Nyindretning af beboelse i eksisterende, udnyttelige tagetager kan tillades i tilknytning til underliggende lejligheder.

Hvorvidt tagetagen er udnyttelig vil bero på en konkret vurdering.

Nyindretning af selvstændige boliger i eksisterende, udnyttelige tagetager kan tillades, såfremt krav til friarealer (ophold og parkering) kan opfyldes.

I eksisterende ejendomme med 3 etager og derover er det en forudsætning, at der etableres elevator i forbindelse med nyindretning af selvstændig beboelse i tagetagen. Det kan i særlige tilfælde godkendes, at der afviges fra kravet om elevator. Dette vil bero på en konkret vurdering.

Såfremt indretning af beboelse i tagetagen (3. etage og der over) er i forbindelse med underliggende lejligheder, stilles der ikke krav om etablering af elevator.

Inden for den enkelte ejendom skal der udlægges mindst:

- 2 parkeringspladser pr. bolig

Inden for den enkelte ejendom skal der udlægges opholdsareal svarende til mindst 80 % af boligetagearealet.

Garager, carporte, skure og lignende bygninger, kan etableres med symmetrisk sadeltag med en taghøjde på maksimalt 2,8 m, og en facadehøjde på maks. 2,5 m inden for en afstand af skel mod vej, sti og nabo på 2,5 m. Gavlen skal vende mod vej, såfremt småbygninger placeres ved vejskel. Hvis bygningen ligger mod vejskel på en hjørnegrund, må højden ikke overstige 2,5 m.

Zonestatus

Planlagt zone er **byzone**

Bebyggelsesomfang

For 'Etageboligbebyggelse' gælder

Maksimal bebyggelsesprocent er **40%** af den enkelte ejendom
Maksimale antal etager er **3**
Maksimal højde er **12 m**

Udstykning

Rammen regulerer ikke udstykning

Særlige bestemmelser

Der må ikke opføres yderligere bebyggelse bortset fra mindre bygninger nødvendige for områdets drift.
Bevaringshensyn.

5.B1 - Ved Ungdomsboligerne



Status og type

Plantype	Kommuneplanramme
Planstatus	Vedtaget d. 28/8/2017

Anvendelse

Generel anvendelse	Boligområde
Specifik anvendelse	Etagebolig

Bebyggelse

Maksimal bebyggelsesprocent	40% af den enkelte ejendom
Maximale antal etager	3
Maksimal højde	12 m

Bemærkning

Der må ikke opføres yderligere bebyggelse bortset fra mindre bygninger nødvendige for områdets drift. Bevaringshensyn.

Generelle anvendelsesbestemmelser

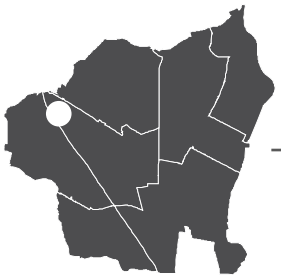
Inden for området må boligerne kun benyttes til helårsbeboelse. Der kan i stueetagen, i lokaler der tidligere har været indrettet til erhvervsformål, indrettes liberale erhverv. Der kan opføres eller indrettes bebyggelse til institutioner og boliger til offentlige formål.
Nyindretning af beboelse i eksisterende, udnyttelige tagetager kan tillades i tilknytning til underliggende lejligheder.
Hvorvidt tagetagen er udnyttelig vil bero på en konkret vurdering.
Nyindretning af selvstændige boliger i eksisterende, udnyttelige tagetager kan tillades, såfremt krav til friarealer (ophold og parkering) kan opfyldes.
I eksisterende ejendomme med 3 etager og derover er det en forudsætning, at der etableres elevator i forbindelse med nyindretning af selvstændig beboelse i tagetagen. Det kan i særlige tilfælde godkendes, at der afviges fra kravet om elevator. Dette vil bero på en konkret vurdering.
Såfremt indretning af beboelse i tagetagen (3. etage og der over) er i forbindelse med underliggende lejligheder, stilles der ikke krav om etablering af elevator.
Inden for den enkelte ejendom skal der udlægges mindst:
? 2 parkeringspladser pr. bolig
Inden for den enkelte ejendom skal der udlægges opholdsareal svarende til mindst 80 % af boligetagearealet.
Garager, carporte, skure og lignende bygninger, kan etableres med symmetrisk sadeltag med en taghøjde på maksimalt 2,8 m, og en facadehøjde på maks. 2,5 m inden for en afstand af skel mod vej, sti og nabo på 2,5 m. Gavlen skal vende mod vej, såfremt småbygninger placeres ved vejskel. Hvis bygningen ligger mod vejskel på en hjørnegrund, må højden ikke overstige 2,5 m.

Relateret document 5/8

Dokument Navn:	**Miljørapport. Forslag til Lokalplan 409.pdf**
Dokument Titel:	**Miljørapport. Forslag til Lokalplan 409**
Dokument ID:	**3770980**

GENTOFTE KOMMUNE

Miljørapport



Miljøvurdering af forslag til Lokalplan 409 og forslag til Tillæg 15 til Kommuneplan 2017



Indholdsfortegnelse

Miljøvurderingsrapport - forslag til Lokalplan 409 og forslag til Tillæg	3
Forord	4
Baggrund	5
Planforhold	7
Forslag til Lokalplan 409	8
Forslag til Tillæg 15 til Kommuneplan 2017	10
Ikke teknisk resume	12
Trafikstøj, trafikale og visuelle forhold	13
Miljøvurdering	14
Trafikstøj	15
Trafikale forhold	16
Visuelle forhold	17
Alternativer	18
Kumulative effekter	19
Sammenfatning	20
Overvågning	21
Forhold til anden planlægning	22
Vandplan og landsplandirektiv	23
Fingerplan	24
Kommuneplan for Gentofte	25
Klimatilpasning	26
Lovgrundlag	27
Lov om miljøvurdering af planer og programmer	28
Metode	29
Referencer	30
Bilag	31

Forslag til Lokalplan 409 og forslag til Tillæg 15 til Kommuneplan 2017

Forord

Denne rapport er en miljøvurdering af forslag til Lokalplan 409 for et område til ungdomsboliger, Ved Ungdomsboligerne og forslag til Tillæg 15 til Kommuneplan 2017.

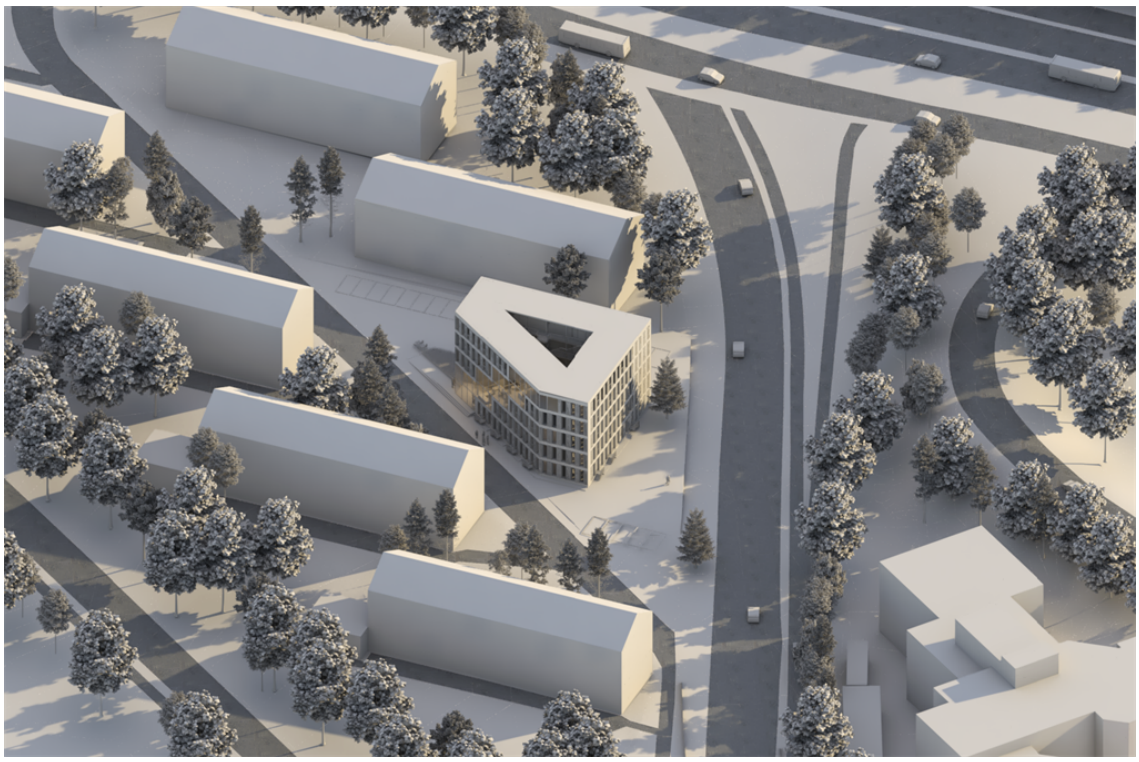
Miljørapporten er ledsagende til planforslagene og sendes derfor i høring sammen med forslagene.

Rapporten indeholder baggrunden for og en beskrivelse af planforslagene, forholdet til anden planlægning samt en beskrivelse og en vurdering af relevante og sandsynlige miljøforhold, som potentielt vil kunne have væsentlige virkninger på miljøet ved en realisering af forslagene.

Baggrund

Gentofte Kommunalbestyrelse har ønske om, at der skal opføres en ny bygning med ungdomsboliger på et ubebygget areal i et eksisterende boligområde Ved Ungdomsboligerne.

Forslag til Lokalplan 409 for et område til ungdomsboliger, Ved Ungdomsboligerne og forslag til Tillæg 15 til Kommuneplan 2017 fastlægger rammer for fremtidige anlægstilladelser og arealanvendelser. Planforslagene er derfor omfattet af lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter.



Eksempel på nyt boligbyggeri

Der er i henhold til § 8, stk. 2, i Lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter (LBK 973 af 25. juni 2020), foretaget en vurdering af om planen kan få væsentlig indvirkning på miljøet.

Formålet med miljøvurderingen er at beskrive potentielle væsentlige miljøpåvirkninger ved en realisering af planernes bestemmelser.

Der er gennemført en screening, og på denne baggrund er det vurderet, at planen vil kunne få væsentlig indvirkning på miljøet, og der er derfor udarbejdet en miljørapport.

Området ligger mellem motorveje, og der skal derfor redegøres for støjforhold. Det er også vurderet, at planen ikke vil beskadige eller ødelægge bilag IV-arters raste- og ynglepladser.

Følgende miljøfaktorer er behandlet i denne miljørapport:

- Trafikstøj
- Trafikale forhold
- Visuelle forhold.

Planforhold

Dette afsnit beskriver kort indholdet i de planforslag, der skal miljøvurderes.

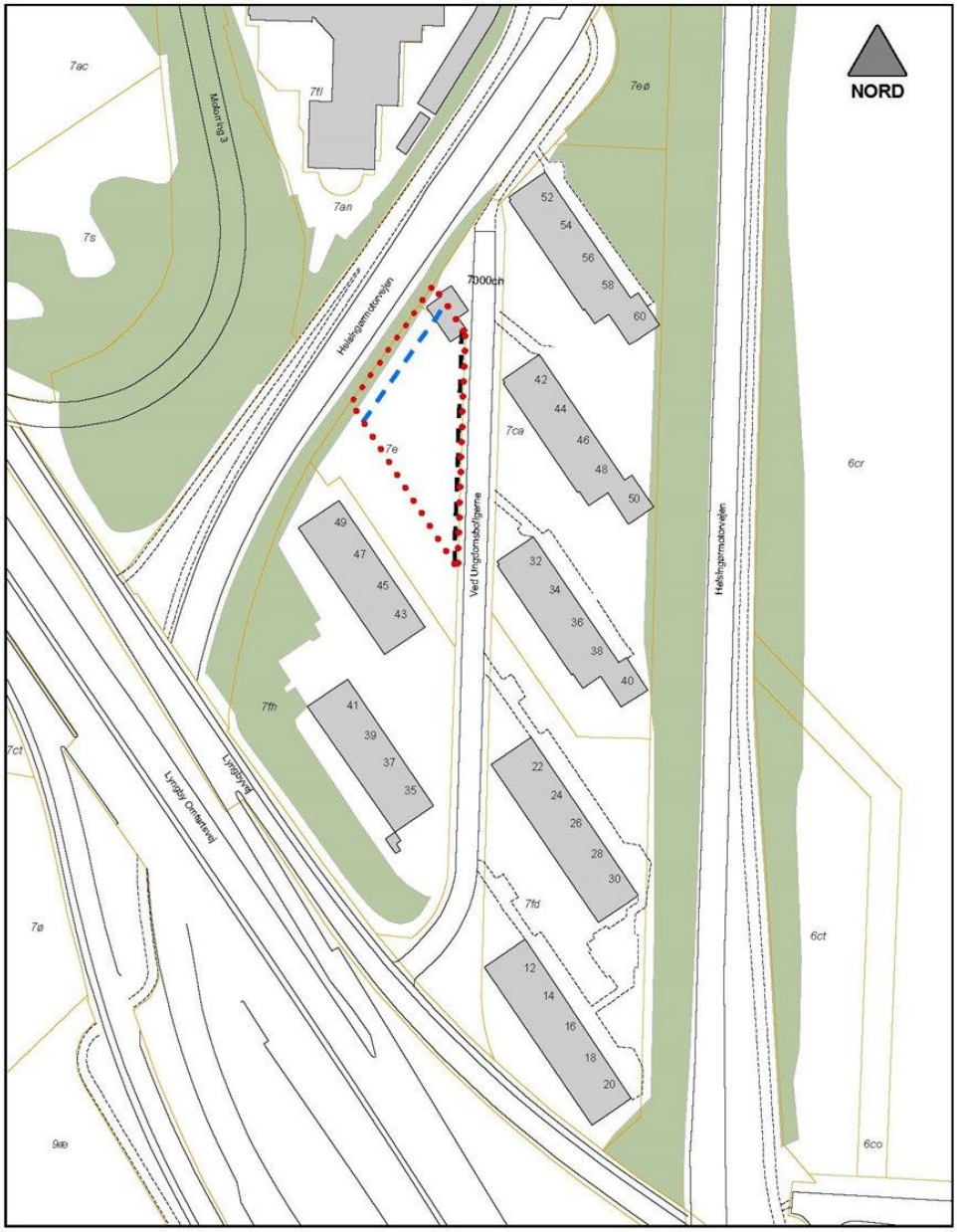
Forslag til Lokalplan 409

Formålet med Lokalplan 409 for et område til ungdomsboliger, Ved Ungdomsboligerne er at give mulighed for, at der kan opføres en bygning indeholdende omkring 50 ungdomsboliger på et ubebygget areal i området Ved Ungdomsboligerne. Bebyggelse må opføres i 5 etager med en maksimal højde på 18 meter.

Den nye bebyggelse skal udformes således, at der dannes et støjafskærmet indre gårdrum til ophold, og det skal ved støjforanstaltninger sikres, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier overholdes.

Den ubebyggede ejendom er del af et større og sammenhængende boligområde. Den eksisterende bebyggelse er opført som stokbebyggelse med i alt 7 beboelsesbygninger, alle opført i gult murværk.

Se målfast kort her



KORT **MÅL 1:1.500**

Lokalplan 409 for et område til ungdomsboliger, Ved Ungdomsboligerne

Lokalplanafgrænsning

Byggelinje

Vejbyggelinje

GENTOFTE KOMMUNE, PLAN OG BYG 2020

Kortbilag til lokalplanen. Kortet er ikke målfast.

Forslag til Tillæg 15 til Kommuneplan 2017

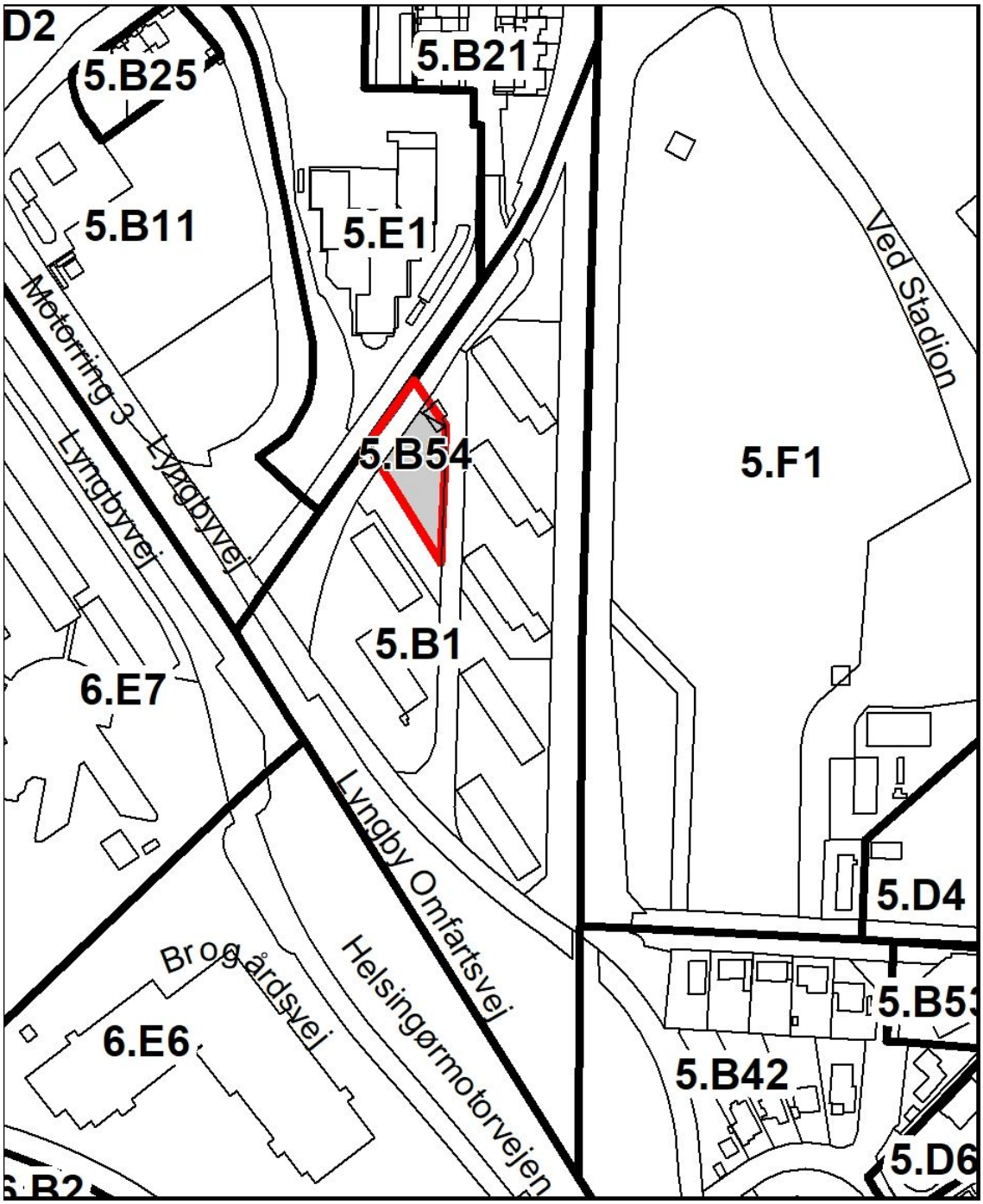
Kommunalbestyrelsen vil give mulighed for, at der kan opføres en 5 etages bygning til ungdomsboliger på et ubebygget areal indenfor rammeområde 5.B1. Det forudsætter, at der vedtages et tillæg til kommuneplanen, der muliggør yderligere byggeri i området.

Der oprettes et nyt rammeområde 5.B54 *Område til ungdomsboliger.* Anvendelsen fastsættes til boligområde/etagebolig med en bebyggelsesprocent på 190 for den enkelte ejendom, et etageantal på maksimalt 5 og en maksimal bygningshøjde på 18 meter.

Derudover skal der udlægges parkeringspladser svarende til minimum 1 parkeringsplads pr. 5. ungdomsbolig, og der skal etableres cykelparkering svarende til 1 plads pr. ungdomsbolig. Bebyggelsen skal udformes således, at der dannes et ikke overdækket, støjafskærmet indre gårdrum, som udgør områdets opholdsareal. Dermed skal der ikke for rammeområde 5.B54 udlægges opholdsareal svarende til mindst 80 % af boligetagearealet

Rammebestemmelserne i gældende rammeområde 5.B1 fastholdes, men afgrænsningen ændres som følge af, at der oprettes nyt rammeområde.

Kortbilag til kommuneplantillægget kan ses *her*



Rammeområde 5.B54

Ikke teknisk resume

Dette afsnit er et kort resume af de miljøfaktorer, som er miljøvurderet og nærmere beskrevet i næste afsnit "Miljøvurdering".

Trafikstøj, trafikale og visuelle forhold

Eksisterende forhold

Lokalplanområdet, der ligger i den nordvestlige del af kommunen, omfatter et ubebygget areal, hvor der planlægges at skulle bygges ungdomsboliger. Arealet bliver vejbetjent fra Ved Ungdomsboligerne, der ender blindt i den nordlige del af området, og som også vejbetjener øvrige ejendomme i området.

Miljøvurdering af den potentielle påvirkning

Trafikstøj

Lokalplanområdet er belastet af trafikstøj fra de omkringliggende motorveje, så udnyttelsen af lokalplanområdet må kun ske under overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.

Derfor er der behov for, at bebyggelsens ydre klimaskærm får en skærmende og lydisolerende funktion, så boligerne kan sikres mod støjgener, og bebyggelsen skal udformes, så der dannes et indre gårdrum til ophold.

Trafikale forhold

Nybyggeriet vil kun medføre en ubetydelig belastning på biltrafikken og derfor ikke medføre en væsentlig miljøpåvirkning i driftsperioden.

I anlægsperioden vil al til- og frakørsel, med blandt andet byggematerialer, skulle transporteres med lastvogne fra Lyngbyvej og via Ved Ungdomsboligerne til lokalplanområdet.

Forinden jordarbejder og byggearbejder kan påbegyndes, skal der foreligge alle nødvendige tilladelser fra henholdsvis vej- og miljømyndighederne, således at anlægs- og byggearbejderne kan foregå på betryggende vis i forhold til de eksisterende beboere og deres færdsel i området.

Visuelle forhold

Da den nye bygning skal opføres i et eksisterende relativt tæt etageboligområde, vil det ikke kunne undgås, at der opstår visse skyggepåvirkninger på de nærmest beliggende bygninger på visse tidspunkter af dagen. Den nye bygning vil også blive lidt højere end de eksisterende bygninger, og derfor er skyggeforholdene undersøgt. Det er vurderet, at skyggeforholdene er acceptable set i forhold til, at det er et relativt tæt bebygget område.

Miljøvurdering

Dette afsnit omfatter de miljøfaktorer, som er fundet relevante at miljøvurdere i forhold til planforslagene.

Under hver miljøfaktor beskrives "Eksisterende forhold", som de er i dag før planforslagenes realisering og "Miljøvurdering af den potentielle påvirkning", som er potentielle miljømæssige konsekvenser ved en realisering.

Trafikstøj

Eksisterende forhold

De gældende planlægningsrammer for lokalplanområdet er boligområde/etageboliger. Det ubebyggede areal, som lokalplanen omfatter, ligger i et bebygget boligområde, der vejbetjenes fra Ved Ungdomsboligerne, og som er omkranset af motorveje.

Det betyder, at støjniveauet fra trafikken er højt, også højere end Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for trafikstøj.

Miljøvurdering af den potentielle påvirkning

I vedlagte støjnotat er der foretaget vurderinger af den nødvendige grad af støjdæmpning i bygningsfacader for overholdelse af myndighedskrav til trafikstøjbelastning fra nærliggende veje.

I notatet er der med de anførte trafikstøjbelastninger regnet eksempler på lydkrav til vindueskonstruktioner, der vil være nødvendige for at overholde de indendørs grænser for trafikstøj i beboelsesrum.

Da lokalplanområdet er belastet af trafikstøj fra de omkringliggende motorveje, må udnyttelsen af lokalplanområdet kun ske under overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.

Da lokalplanområdet er udlagt til boligformål i kommuneplanen, og i øvrigt er beliggende i et område med eksisterende boliger, anvendes normerne i Miljøstyrelsens støjvejledning ved huludfyldning.

Der er behov for, at bebyggelsens ydre klimaskærm får en skærmende og lydisolerende funktion, så boligerne kan sikres mod støjgener, og bebyggelsen skal udformes, så der dannes et indre gårdrum til ophold.

Bygningens form og placering på grunden, støjisolering mv. skal sikre overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier i forhold til lukkede og åbne vinduer samt på opholdsareal.

Trafikale forhold

Eksisterende forhold

Der er kun kørende vejadgang til boligområdet Ved Ungdomsboligerne fra Lyngbyvej, da Ved Ungdomsboligerne ender blindt i den nordvestlige del af området.

I den nordlige del af området og mod syd langs Lyngbyvej er der stiforbindelser til de omkringliggende områder.

En del beboere i den nordlige ende parkerer deres bil på kørebanen langs fortovet tæt på deres bolig. Denne situation kan opleves utryg, når man som fodgænger skal krydse vejen. Områdets mange børn krydser vejen, da der leges på begge sider.

Vejen Ved Ungdomsboligerne er ikke en del af lokalplanområdet og derfor ikke beskrevet i lokalplanteksten.

Miljøvurdering af den potentielle påvirkning

Der ønskes opført omkring 50 ungdomsboliger, og i den forbindelse etableres ca. 10 parkeringspladser og ca. 50 cykelparkeringspladser på egen grund.

Da afstanden til Jægersborg Station er ca. 400 meter, og da cykel er et ofte anvendt transportmiddel for mange unge, er det vurderet, at nybyggeriet kun vil medføre en ubetydelig belastning på biltrafikken og parkeringspladser og derfor ikke medføre en væsentlig miljøpåvirkning i driftsperioden.

I anlægsperioden vil al til- og frakørsel, med blandt andet byggematerialer, skulle transporteres med lastvogne fra Lyngbyvej og via Ved Ungdomsboligerne til lokalplanområdet.

Dette vil stille krav til bygherre om trafiksikker transport gennem området. Forinden jordarbejder og byggearbejder kan påbegyndes, skal der foreligge alle nødvendige tilladelser fra henholdsvis vej- og miljømyndighederne.

Der skal være en særlig opmærksomhed på fodgængere i perioden, hvor der foregår anlægs- og byggearbejder, således at fodgængere kan krydse vejen på betryggende vis.

Visuelle forhold

Eksisterende forhold

Lokalplanområdet omfatter et ubebygget areal og ligger i et eksisterende boligområde, der består af 3 andre ejendomme med i alt 7 etagebygninger, opført som stokbebyggelse.

Miljøvurdering af den potentielle påvirkning

Den nye bygnings placering og orientering på grunden samt bygningsformen vil adskille sig fra den øvrige bebyggelse, som tilsammen udgør en stokbebyggelse. For at sikre harmoni og tilpasning til eksisterende bebyggelse stiller lokalplanen krav til farve- og materialevalg.

Da den nye bygning skal opføres i et eksisterende relativt tæt etageboligområde, vil det ikke kunne undgås, at der opstår visse skyggepåvirkninger på de nærmest beliggende bygninger på visse tidspunkter af dagen. Den nye bygning vil også blive lidt højere end de eksisterende bygninger, og derfor er skyggeforholdene undersøgt. Det er vurderet, at skyggeforholdene er acceptable set i forhold til, at det er et relativt tæt bebygget område.

Sidst på eftermiddagen i foråret og tidlig efterår vil den nye bygning kaste en del skygge på ca. halvdelen af lejemålene på en af de eksisterende bygninger. I juni måned vil skyggedannelsen ske lidt senere på dagen.

Alternativer

I miljøvurderingen skal der indgå rimelige alternativer, herunder 0-alternativ, som anvendes som sammenligningsgrundlag i vurderingerne af den potentielle miljøpåvirkning.

0-alternativet betegner en status quo situation, og denne situation skal ses i forhold til ønsket om at kunne tilbyde flere boliger til unge i Gentofte Kommune. Det har været undersøgt, om der kunne findes andre bedre egnede arealer, men det har ikke været muligt at finde bedre egnede arealer.

Boligerne skal opføres som almene ungdomsboliger, hvilket betyder, at de samlede omkostninger skal holdes inden for et fastsat rammebeløb, der inkluderer køb af grund. Hvis ønsket og behovet for flere almene boliger skal opfyldes, og det ikke kan ske i området Ved Ungdomsboligerne, vil der skulle findes et andet areal i Gentofte Kommune. Blandt de få ubebyggede arealer, som Gentofte Kommune råder over, er der kun fundet få brugbare placeringer.

Kumulative effekter

Der ses ikke at være kumulative effekter, da det primært er støjbelastningen fra trafikken, der er en væsentlig miljøfaktor i forhold til at bygge til støjfølsom anvendelse.

Sammenfatning

Det er vurderet, at der i forbindelse med projekteringen af et kommende boligbyggeri skal tages højde for negative miljøpåvirkninger i form af trafikstøj, og at der skal tages særlige trafikale forholdsregler i anlægsfasen.

Den samlede vurdering giver ikke anledning til anbefaling af særlig overvågning på grund af væsentlige miljøpåvirkninger på nuværende planstadie.

Overvågning

Planforslaget er ramme for en videre realisering i området, og det er derfor vurderet, at der ikke på dette niveau af planlægningen vil være behov for særlig overvågning.

Overvågning af planforslagets indvirken på miljøet vil ske gennem lovgivning, der særskilt regulerer de forskellige aktiviteter, herunder den kommunale kontrol med overholdelse af bestemmelser i lokalplanen og anden lovgivning, eksempelvis byggeloven.

Overvågning af miljøpåvirkninger på omgivelserne i anlægsfasen vil ske gennem det almindelige kommunale tilsyn med anlægsarbejder. Opmærksomheden skal henledes på denne rapports afsnit om trafikale forhold.

Grundvandsressourcen i området beskyttes gennem spildevandsplanen og ved efterfølgende tilladelser vedrørende udledning, nedsivning og tilslutning samt øvrige tilladelser og godkendelser.

Forhold til anden planlægning

I det følgende beskrives overordnede statslige planer, kommunale planer, strategier og politiker, som har relevans i forhold til en miljøvurdering af forslagene til Kommunetillæg 15 og Lokalplan 409.

Vandplan og landsplandirektiv

Planlægning inden for OSD og indvindingsoplande
Planforslagene er beliggende inden for et område, der er omfattet af den statslige vandområdeplan for hovedvandopland 2.3 Øresund, vedtaget i juni 2016.

Området er udpeget som område med særlige drikkevandsinteresser (OSD) og indvindingsoplande. I henhold til Bekendtgørelse om krav til kommuneplanlægning inden for områder med særlige drikkevandsinteresser og indvindingsoplande til almene vandforsyninger uden for disse (BEK nr. 1697 af 2016) skal kommunalbestyrelsen i kommuneplanlægningen friholde OSD og indvindingsoplande for virksomhedstyper og anlæg, der medfører væsentlig fare for forurening af grundvandet.

Lokalplanforslag 409 muliggør ingen grundvandstruende aktiviteter.

Fingerplan

Fingerplan 2019

Gentofte Kommune indgår i Fingerplanens indre storbyområde. Lokalplanområdet er i kommuneplanen karakteriseret som stationsnært. I henhold til Fingerplanen skal stationsnære områder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed.

Kommuneplan for Gentofte

Kommuneplan 2017
Kommuneplanen fastlægger hovedstrukturen for de overordnede mål med kommunens udvikling og arealanvendelse. Derudover består planen af visioner og politiske mål, retningslinjer samt rammer for den underliggende planlægning og fastlægger de overordnede ønsker til kommunens udvikling.

Rammer for lokalplanlægning
Lokalplanområdet er omfattet af rammebestemmelser i 5.B1, der er udlagt til boligformål i Kommuneplan 2017 for Gentofte Kommune.

Indholdet i Lokalplan 409 er ikke i overensstemmelse med rammebestemmelserne i 5.B1, da rammen ikke rummer mulighed for yderligere byggeri i området.

Der er udarbejdet et tillæg 15 til Kommuneplan 2017, hvor der er oprettet nyt rammeområde 5.B54, og rammeområde 5.B1 har ændret afgrænsning.

Klimatilpasning

Klimatilpasning

Retningslinjer

Lokalplanområdet er omfattet af kommunens spildevandsplan 2015-18. Spildevandsplanen har blandt andet følgende mål for håndtering af spildevand:
Fastholde sikker og effektiv bortledning af spildevand og bidrage til klimatilpasning.

Målene kan opnås ved flere strategier, blandt andet ved at håndtere regnvand lokalt, håndtere ekstremregn og separere regn- og spildevand.

Kommuneplanen fastlægger bl.a., at øget regnvandsafstrømning fra veje og befæstede arealer i byen skal reguleres ved hjælp af bl.a. ændrede vejprofiler, så vandet ledes hen til mindre sårbare områder, som eks. rekreative områder og sportsarealer.

Hvor muligt kan regnvandet afkobles fra spildevandssystemet og enten tilbageholdes eller nedsives lokalt. For områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD) skal det sikres, at etablering af nedsivningsløsninger for regnvand sker uden risiko for forurening af grundvandet.

Nybyggeri skal etableres med et tostrenget system til håndtering af spildevand, således at regnvand kan separeres, når spildevandssystemet giver mulighed her for.

Lovgrundlag

Dette afsnit beskriver det lovmæssige grundlag for udarbejdelsen af denne miljørapport.

Lov om miljøvurdering af planer og programmer

Forslag til Lokalplan 409 og forslag til Tillæg 15 til Kommuneplan 2017 er omfattet af § 2 i lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter (LBK nr. 973 af 25. juni 2020), da planforslagene fastsætter rammer for fremtidige anlægstilladelser og arealanvendelser.

Afgrænsning
Kommunen har på baggrund af en screening vurderet, at der skal gennemføres en miljøvurdering af planforslagene i henhold til lovens § 8, stk. 2. Formålet med miljøvurderingen er at gennemføre en vurdering af, om en realisering af planforslagene kan få væsentlig indvirken på miljøet.

Efterfølgende er der foretaget en afgrænsning af miljørapportens indhold.

Afgrænsningen - hvilke miljøfaktorer, der vil være relevante at behandle i forhold til planlægningen - har været sendt i høring hos berørte myndigheder. Formålet er at fastlægge hvilke miljøfaktorer, der skal indgå i miljørapporten.

Scopingen har været sendt i høring hos Park og Vej samt Natur og Miljø i Gentofte Kommune.

Miljøvurderingen er således afgrænset til at omfatte de miljøfaktorer, der forventes at have potentielle væsentlige miljøpåvirkninger ved en realisering af lokalplanens bestemmelser.

- Trafikstøj
- Trafikale forhold
- Visuelle forhold

Metode

Beskrivelsen af de miljømæssige forhold er begrænset til at omfatte de i scopingen udvalgte miljøfaktorer, og miljøvurderingen behandler de udvalgte miljøfaktorer på et niveau, der svarer til planforslagenes niveau.

Der er en kort beskrivelse af de overordnede planlægnings- og lovgivningsmæssige forhold, der er relevante i forhold til planforslagene, herunder det statslige landsplandirektiv og vandplan, Fingerplan samt Gentofte Kommunes kommuneplan, for en vurdering af om planforslagene er i overensstemmelse med anden planlægning.

Referencer

Den statslige vandområdeplan for hovedvandopland 2.3 Øresund, vedtaget i juni 2016.

Naturstyrelsen, Fingerplan 2019

Gentofte Kommune, Kommuneplan 2017

Gentofte Kommunes Spildevandsplan 2015-18

Gentofte Kommunes Støjhandleplan 2014

Bilag

Bilag

1. Støjnotat.

2. Visualisering, skyggediagram.

Relateret document 6/8

Dokument Navn:	**Støjnotat 09.10.20.pdf**
Dokument Titel:	**Støjnotat 09.10.20**
Dokument ID:	**3770982**

GADE & MORTENSEN • AKUSTIK A/S

Notat

9. oktober 2020

JN/HJ/trafikstøj og lydisolation.09.10.20.docx

Sag: 20.358
Antal sider: 8

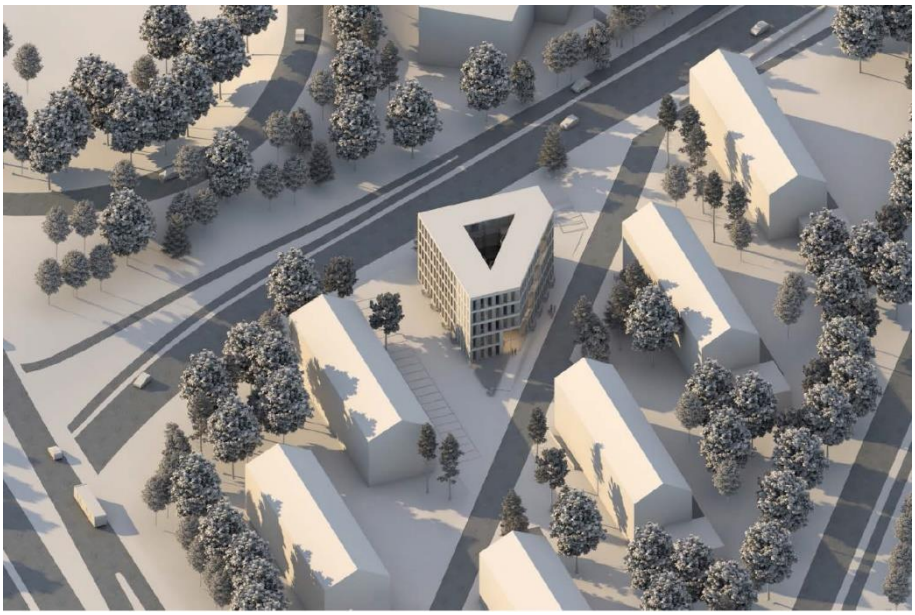
Sag : **Ved Ungdomsboligerne, Gentofte**

Emne : **Facadelydisolation**

---

1 Indledning

I forbindelse med planer om fremtidig etablering af ny bebyggelse til boliger Ved Ungdomsboligerne i Gentofte er der foretaget vurderinger af den nødvendige grad af støjdæmpning i bygningsfacader for at overholde myndighedskrav til trafikstøjbelastning fra nærliggende veje.



Figur 1: *Illustration af bebyggelse ved nærliggende motorvej*

Vurderingerne tager udgangspunkt i de af Rambøll udførte beregninger af støjbelastninger på bygningens facader.

2 Myndighedskrav

Bygningsreglementet foreskriver, at støj fra trafik, L_{den}, indendørs i boliger med lukkede vinduer ikke må overstige 33 dB.

Det gælder, at facaderne i støjbelastede boliger skal udformes således, at der indendørs i sove- og opholdsrum med delvist åbent vindue ikke

er støjniveauer, L_{den}, på over 46 dB fra vejtrafik, jf. Miljøstyrelsens vejledning 4/2007, "Støj fra veje".
I samme vejledning er desuden anført krav om højest L_{den} 58 på udendørs opholdsarealer.

3 Grundlag for vurderinger af lydisolationskrav

Grundlaget for støjberegningerne har været:

- Arkitektskitser dateret 11.05.2020
- Facadestøjberegninger (Rambøll, 28.06.2019).

Af de udførte facadestøjberegninger ses det, at trafikstøjbelastningen væsentligt overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på L_{den} 58 dB for bygningens ydre facader. Rambølls beregnede støjniveauer er vist i bilag 1.
Der er beregnet op til L_{den} 75 dB foran mest udsatte vinduer mod nordvest. Mod sydvest er støjbelastningen vist op til L_{den} 74 dB, og mod sydøst op til L_{den} 66 dB.

Bebyggelsen forventes opført som en lukket karré, der omslutter et gårdrum med opholdsarealer. På de indre facader regnes der for de fleste etager støjniveauer under støjgrænsen på L_{den} 58 dB, på øverste etage (4. sal) dog op til 62 dB.

Med henvisning til trafikstøjbelastningen vil det være nødvendigt at planlægge byggeriet i henhold til Miljøstyrelsens lempede støjgrænser i forbindelse med huludfyldning. Behovet for støjdæmpende foranstaltninger kan opfyldes som beskrevet i de følgende afsnit.

4 Vurderinger af trafikstøjbelastninger og lydkrav til facader

Med vejtrafikstøjniveauer på op til L_{den} 75 dB på facaden vil der kræves støjdæmpende tiltag til at nedbringe støjen indendørs i sove- og opholdsrum til under støjgrænserne.

På baggrund af de fastsatte grænseværdier for indendørs støjniveauer er der vurderet krav til facadernes lydisolation med åbne og lukkede vinduer med udgangspunkt i de beregnede støjbelastninger på facaderne, tegningsmaterialets anførte vindues- og rumstørrelser og en efterklangstid på 0,5 sek. Det antages, at der ikke anvendes friskluftventiler i facaden.

Der er ved beregningerne af lydkravene anvendt et spektrum fra beregninger af vejstøjen fra en igangværende bebyggelse i området langs Helsingørmotorvejen.

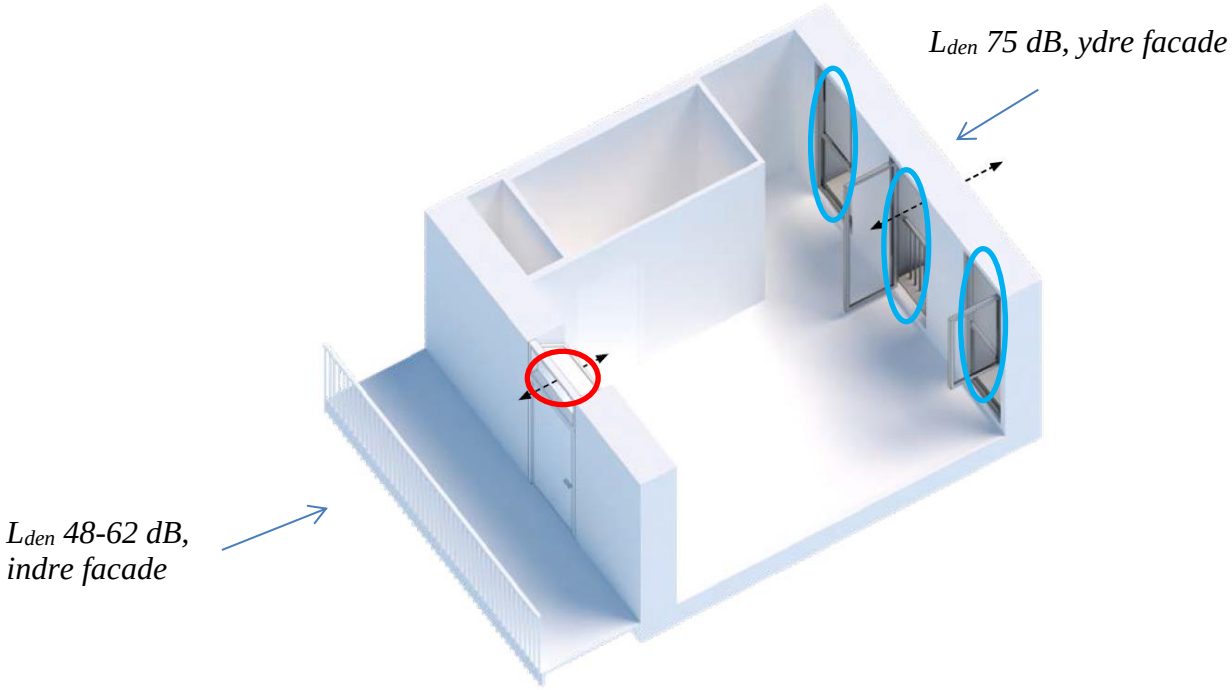
I det følgende er der indledende redegjort for de nødvendige lydkrav for de mest støjbelastede fremtidige boliger.



Figur 2: *Oversigt over foreslået disponering af lejligheder. Små lejligheder markeret med rødt, store med blåt.*

4.1 Små lejligheder

De mest støjbelastede små lejligheder er placeret med facade mod nordvest og for øverste etager er både de indre og de ydre facader belastede af trafikstøj.



Figur 3: *Indretning af boliger med markering af kritiske facadedele i forhold til de små lejligheder. Vinduesopluk markeret med rødt, lydvinduer med blåt.*

Ydre facader

Det støjbelastede lille værelse vist på figur 5 vil både belastes af støj gennem vinduer samt gennem hoveddør.

Overholdelse af Bygningsreglementets støjgrænse på L_{den} 33 dB kræver følgende lydkrav til facadedelene:

	Forventet støjbelastning ude, L_{den}	**Areal**	**Lydkrav**	**Støjbidrag inde**
Vinduer i ydre facade	74 dB	6 m^2	$R_w+C \geq 46$ dB	30,4 dB
Hoveddør	62 dB	1,8 m^2	Lydklasse 35 dB	25,7 dB
Vindue i indre facade	62 dB	2 m^2	$R_w+C \geq 35$ dB	< 20 dB
Totalt				< 32,1 dB

Med konstruktioner, der opfylder ovenstående lydkrav, vil den indendørs støjgrænse på L_{den} 33 dB være overholdt.

Vinduer i ydre facade kan udføres som lydruder med forsatsvinduer, for at der opnås tilstrækkelig god facadelydisolation. Sådanne forsatsvinduer kan leveres af flere fabrikanter, og vinduerne kan samtidigt anvendes som redningsåbninger.

For at overholde grænsen for indendørs støj med åbent vindue på L_{den} 46 dB vil det være nødvendigt at orientere oplukket mod den stille indre facade. For størstedelen af boligerne vil det ikke kræve særlige opluksløsninger, men for enkelte boliger på 4. sal, hvor støjbelastningen på indre facade overstiger 58 dB, kan det blive nødvendigt at etablere en form for afskærmet opluk eller lignende løsning (evt. ventilationsvindue) der kan dæmpe støjen med 1-4 dB i forhold til et åbent vindueshul i facaden. Løsning kan evt. indbygges i felt ved siden af hoveddør.

Med henblik på at dæmpe støjen på de indre facader til under Miljøstyrelsens støjgrænse på 58 dB, vil det blive nødvendigt at afskærme eller delvist inddække dele af svalegangene på 4. sal.

4.2 Store lejligheder

Der er tilsvarende udført beregninger af støjbelastningen på de store lejligheder, hvor støjbelastningen er op til L_{den} 75 dB.

	Forventet støjbelastning, L_{den}	**Areal**	**Lydkrav**	**Støjbidrag inde**
Vinduer i ydre facade	75 dB	8 m^2	$R_w+C \geq 45$ dB	29,4 dB
Hoveddør	62 dB	1,8 m^2	Lydklasse 35 dB	22,8 dB
Vindue i indre facade	62 dB	2 m^2	$R_w+C \geq 35$ dB	< 20 dB
Totalt				< 32,3 dB

Med konstruktioner, der opfylder ovenstående lydkrav, vil den indendørs støjgrænse på L_{den} 33 dB være overholdt.

Vinduer i ydre facade kan udføres som lydruder med forsatsvinduer, for at der opnås tilstrækkelig god facadelydisolation. Sådanne forsatsvinduer kan leveres af flere fabrikanter, og vinduerne kan samtidigt anvendes som redningsåbninger.

For at overholde grænsen for indendørs støj med åbent vindue på L_{den} 46 dB vil det være nødvendigt at orientere oplukket mod den stille indre facade. For størstedelen af boligerne vil det ikke kræve særlige opluksløsninger, men for enkelte boliger på 4. sal, hvor støjbelastningen på indre facade overstiger 58 dB, kan det blive nødvendigt at etablere en form for afskærmet opluk eller lignende løsning, der kan dæmpe støjen med 1-2 dB i forhold til et åbent vindueshul i facaden. Løsning kan evt. indbygges i felt ved siden af hoveddør.

4.3 Store hjørnelejligheder med mange vinduer

Der er tilsvarende udført beregninger af støjbelastningen på en stor hjørnelejlighed, hvor støjbelastningen er op til L_{den} 74 dB på den ene del af den ydre facade og L_{den} 71 dB på den anden del.

	Forventet støjbelastning, L_{den}	**Areal**	**Lydkrav**	**Støjbidrag inde**
Vinduer i ydre facade, 1	74 dB	6 m^2	$R_w+C \geq 44$ dB	31,4 dB
Vinduer i ydre facade, 2	71 dB	6 m^2	$R_w+C \geq 44$ dB	27,4 dB
Hoveddør	59 dB	1,8 m^2	Lydklasse 35 dB	< 20 dB
Vindue i indre facade	59 dB	2 m^2	$R_w+C \geq 35$ dB	< 20 dB
Totalt				< 32,7 dB

Den indendørs støjgrænse vil være overholdt ved anvendelse af lydruder med forsatsruder svarende til løsningen vist for de øvrige store lejligheder.

5 Orientering af opluk og evt. altandøre

For de mest støjbelastede facader er der begrænsede muligheder for at etablere indadgående vinduer/altandøre, hvorfor der må arbejdes med udadgående partier samt evt. supplerende lyddæmpende tiltag på enkelte altandøre.

6 Konklusion

Ud fra de anførte trafikstøjbelastninger er der regnet eksempler på lydkrav til vindueskonstruktioner, der vil være nødvendige for at overholde de indendørs grænser for trafikstøj i beboelsesrum.

Grundet den relativt høje støjbelastning fra trafikstøj skal der anvendes effektivt lydisolerende vinduer med forsatsruder i de mest støjbelastede facader, hvor der er beregnet lydkrav til vinduerne på op til R_w+C 46 dB.

Støjgrænsen med åbent vindue kan forventes opfyldt ved orientering af vinduesopluk mod mere stille indre facader. For størstedelen af boligerne kan støjgrænsen forventes opfyldt uden yderligere tiltag, men for enkelte boliger på 4. sal kan det være nødvendigt at etablere afskærmede vinduesopluk, ventilationsvindue eller afskærmning af svalegange for at overholde kravet, hvilket vurderes muligt i det foreliggende projekt.

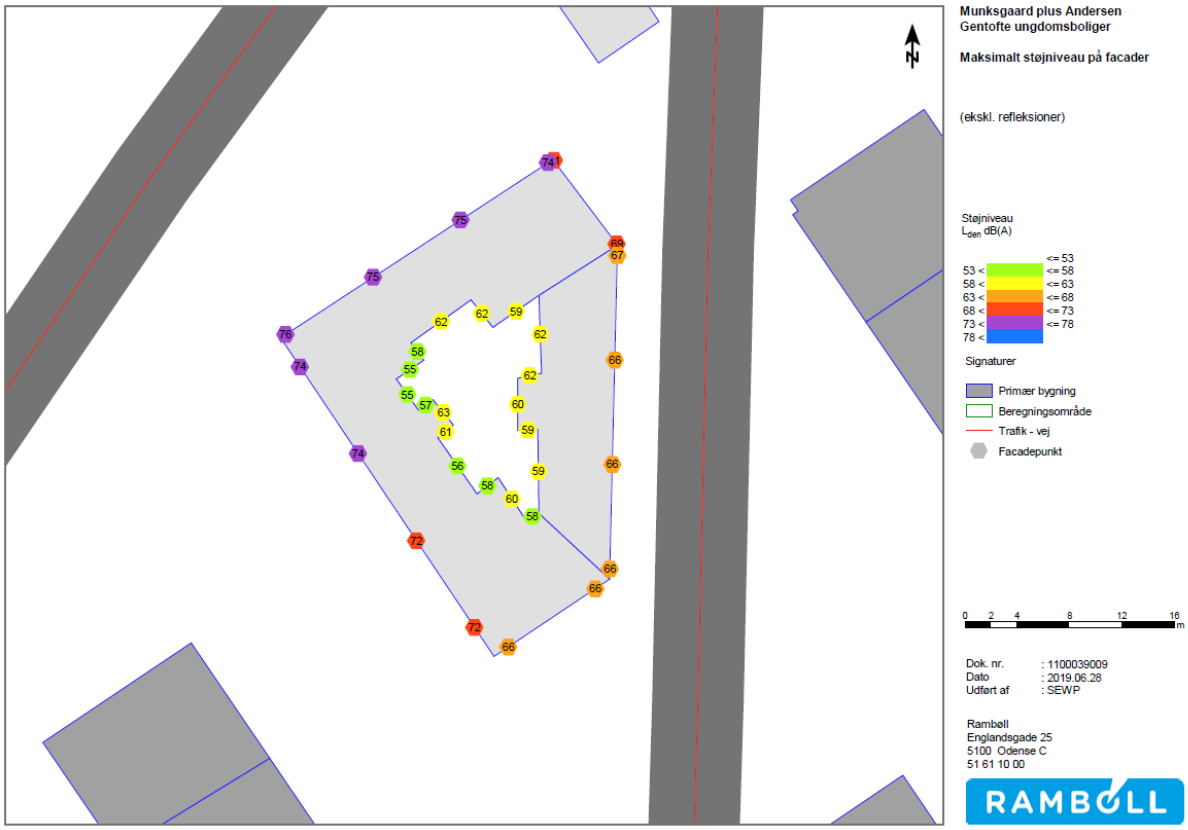
For de mest støjbelastede facader er der begrænsede muligheder for at etablere indadgående vinduer/altandøre, hvorfor der må arbejdes med

udadgående partier samt evt. supplerende lyddæmpende tiltag på enkelte altandøre.

Charlottenlund, d. 9. oktober 2020

Jens Niros

Bilag 1: trafikstøjbelastning på facade (som regnet af Rambøll)

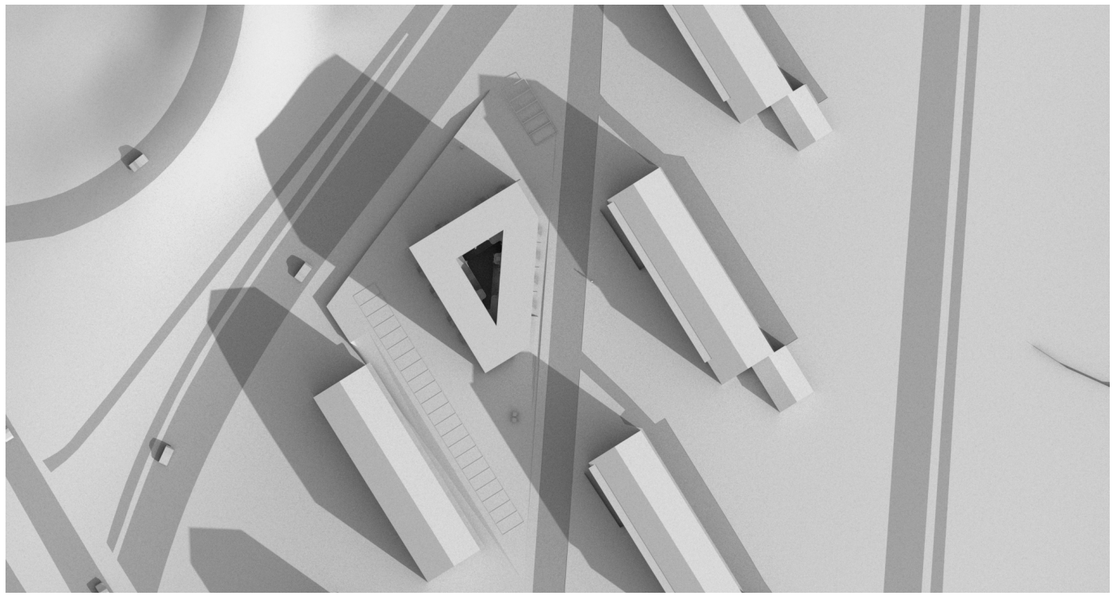


Modtaget figur med indikation af trafikstøjniveauer (udført af Rambøll)

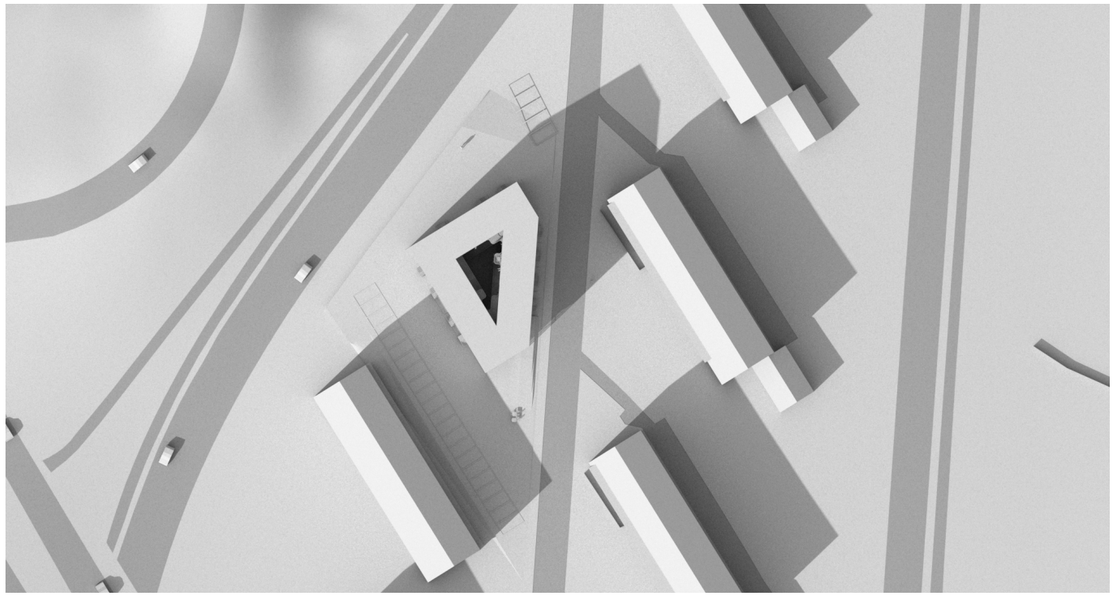
Relateret document 7/8

Dokument Navn:	**Skyggediagrammer.pdf**
Dokument Titel:	**Skyggediagrammer**
Dokument ID:	**3770990**

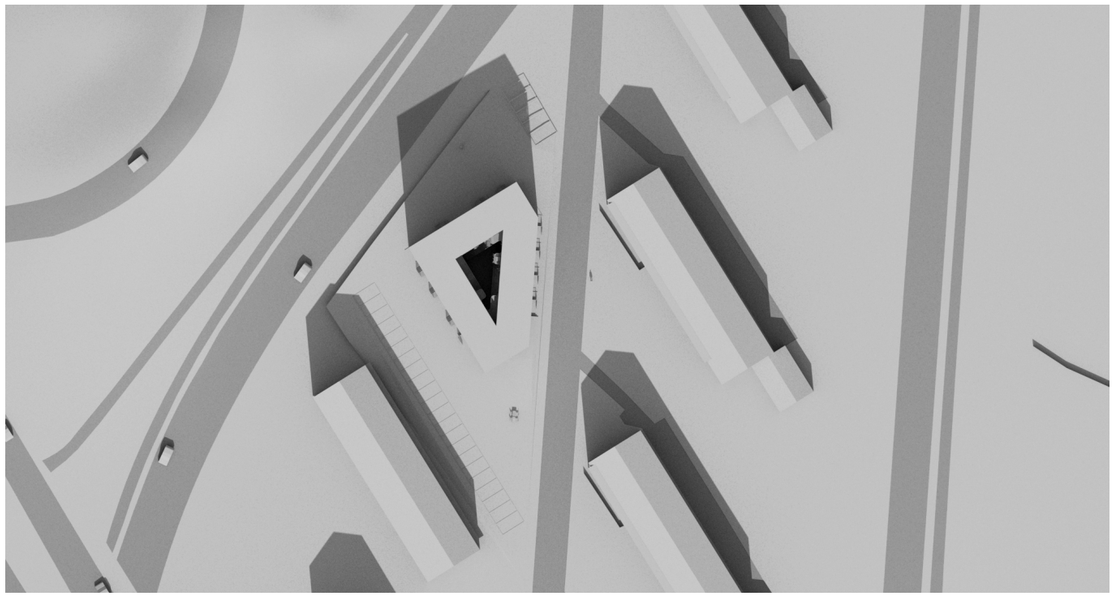
Marts/September - planen



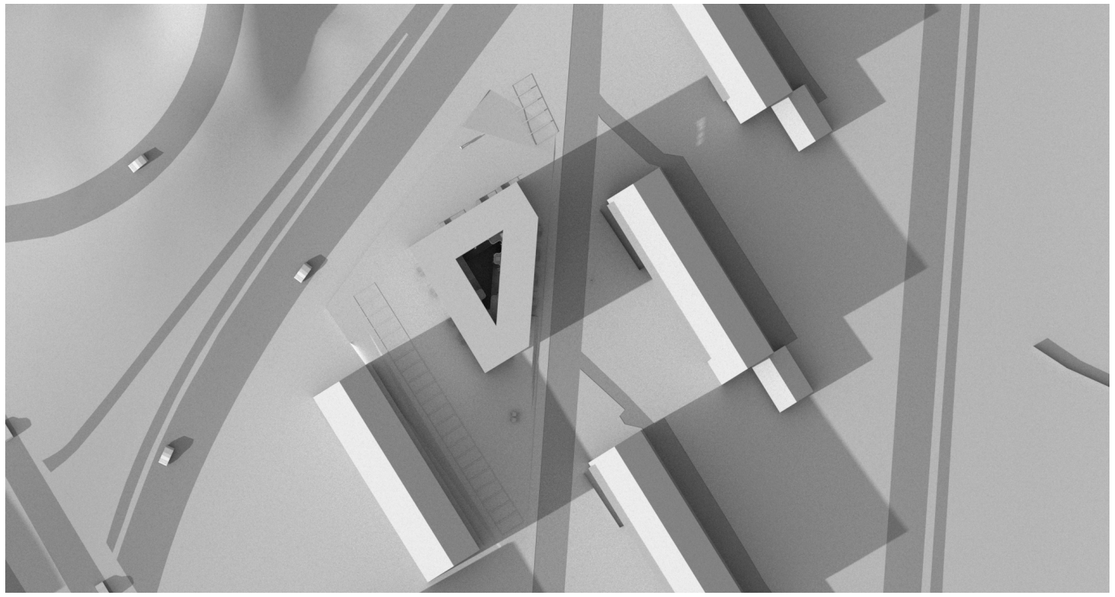
03.21 / 09.21
09:00



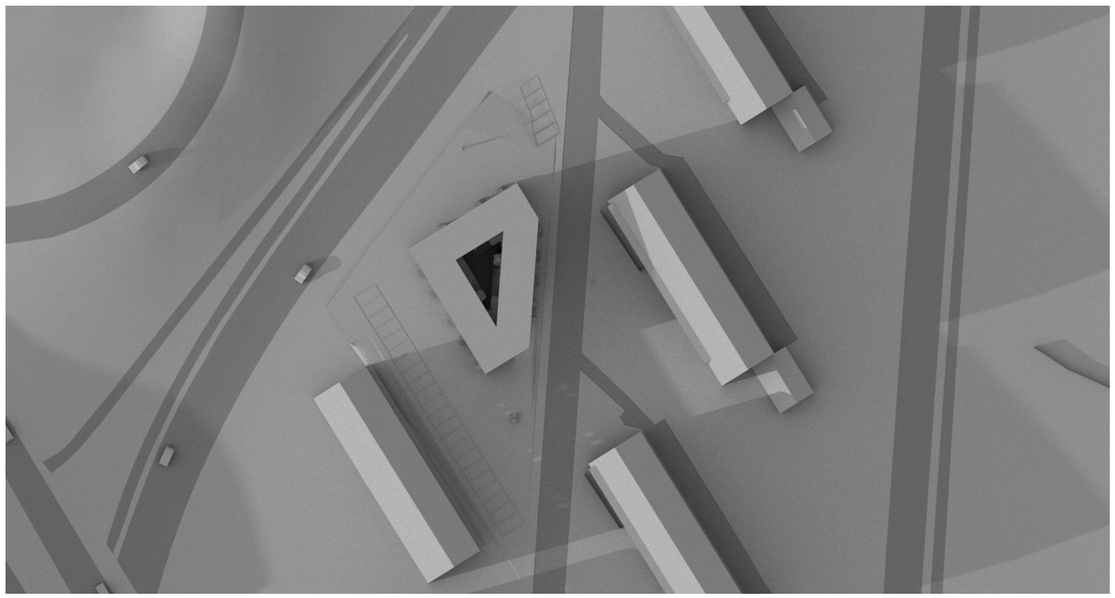
03.21 / 09.21
15:00



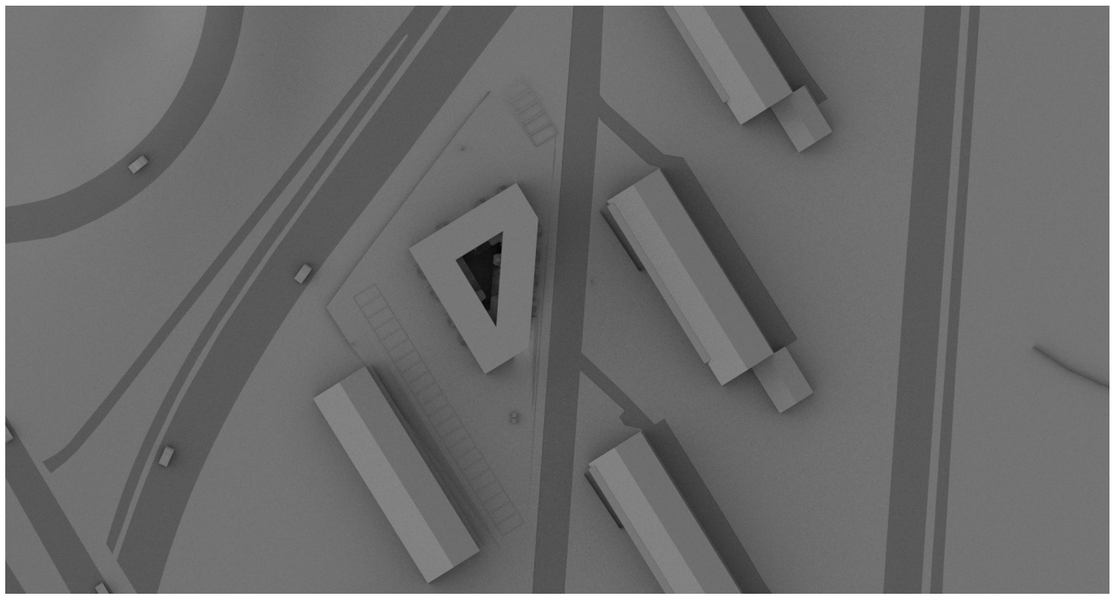
03.21 / 09.21
12:00



03.21 / 09.21
16:00

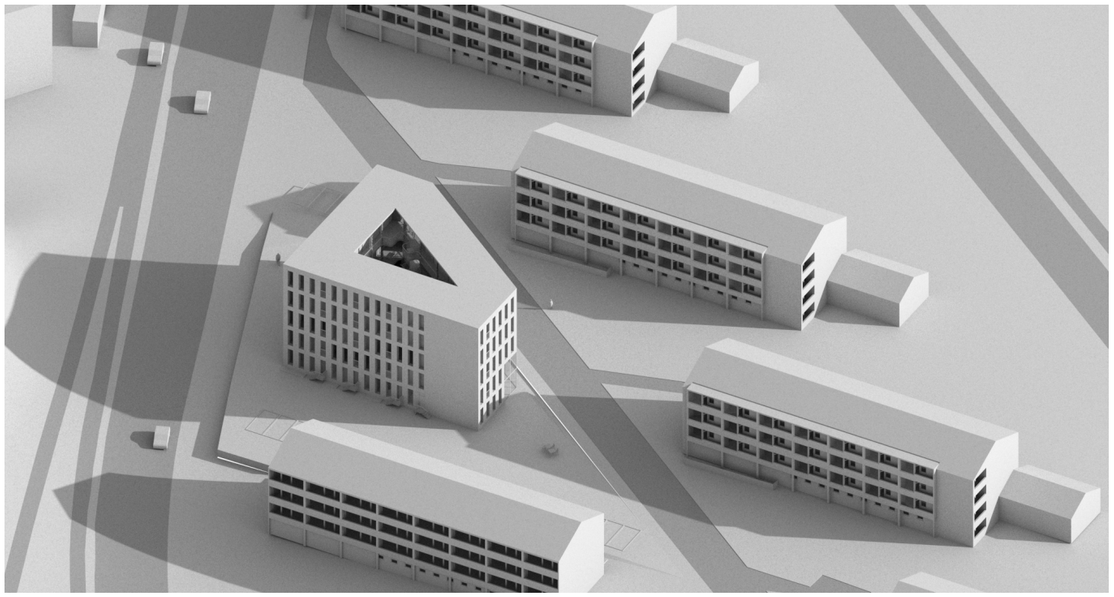


03.21 / 09.21
17:00

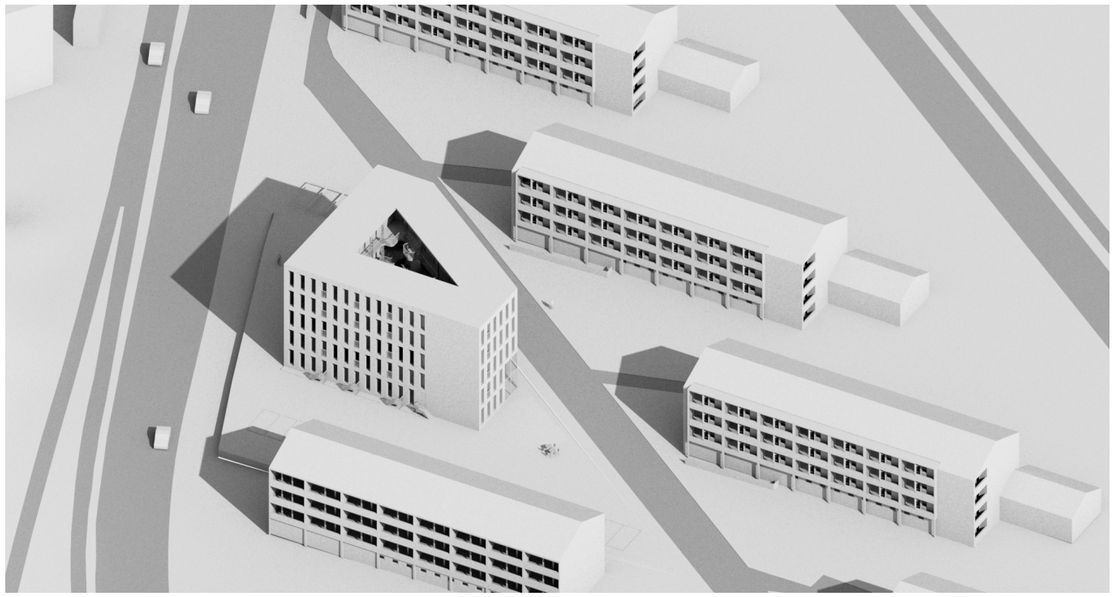


03.21 / 09.21
18:00

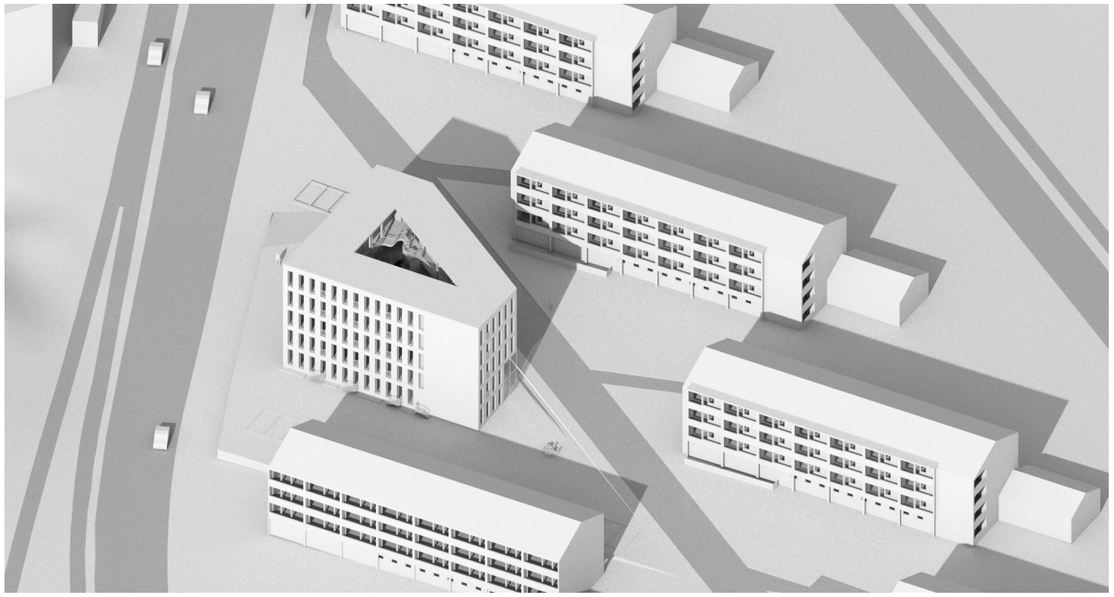
Marts/September - aksonometri



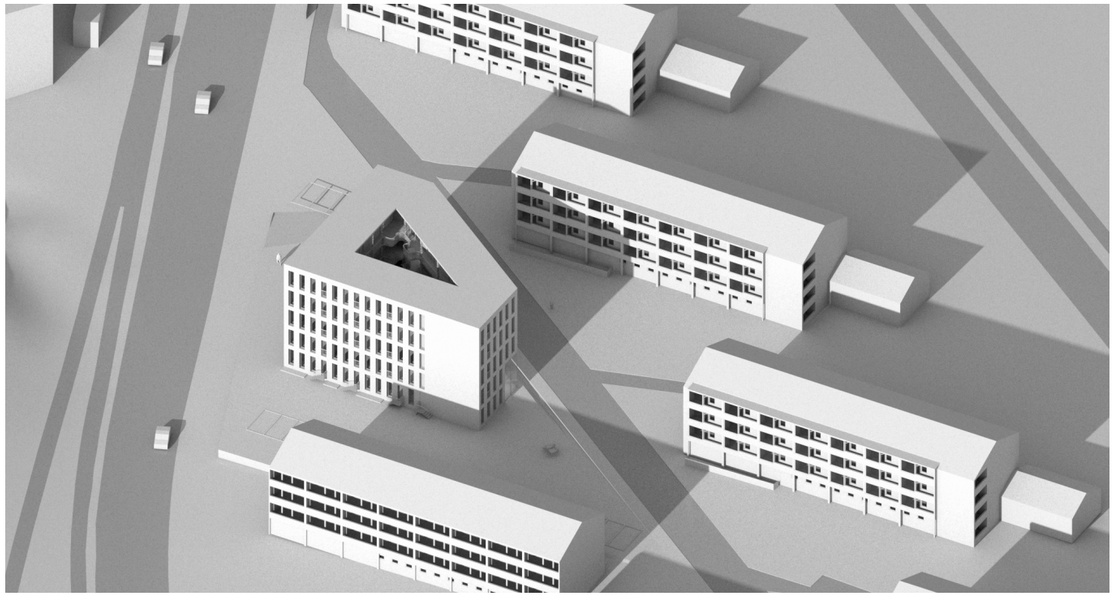
03.21 / 09.21
09:00



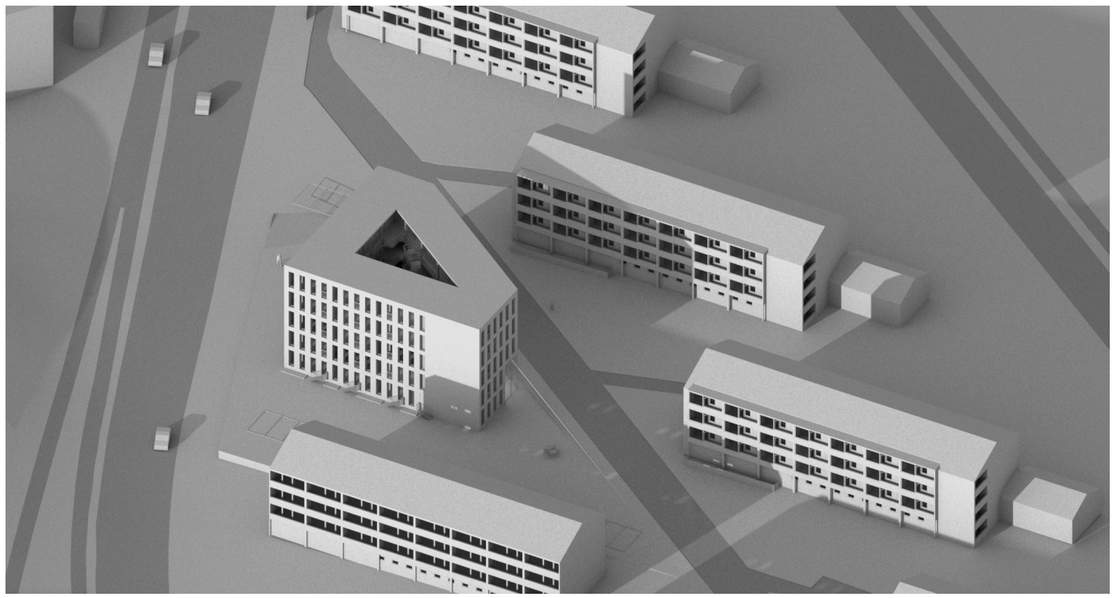
03.21 / 09.21
12:00



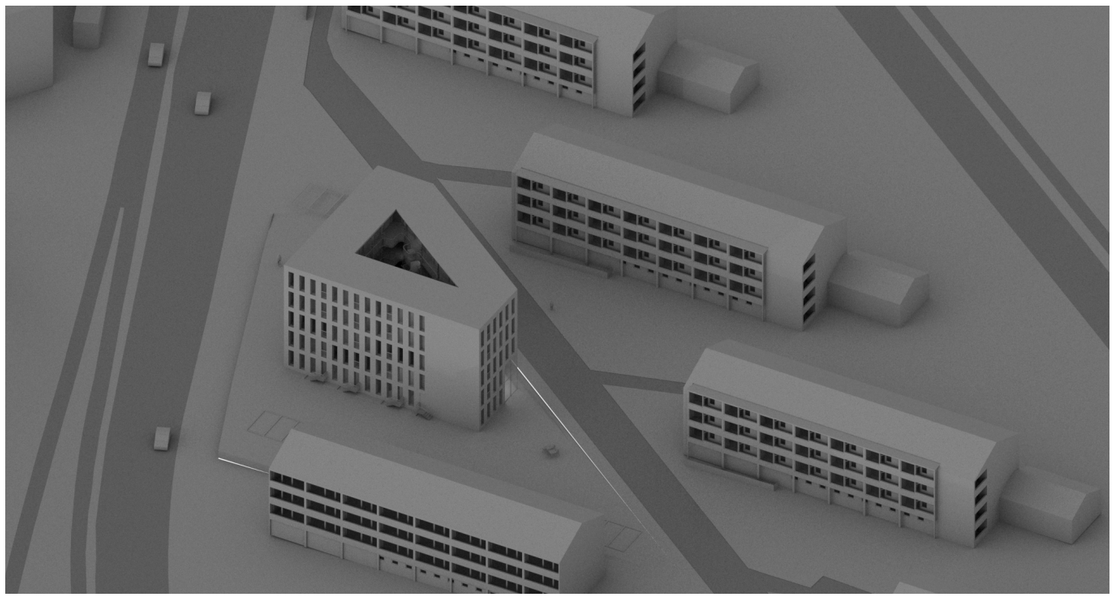
03.21 / 09.21
15:00



03.21 / 09.21
16:00

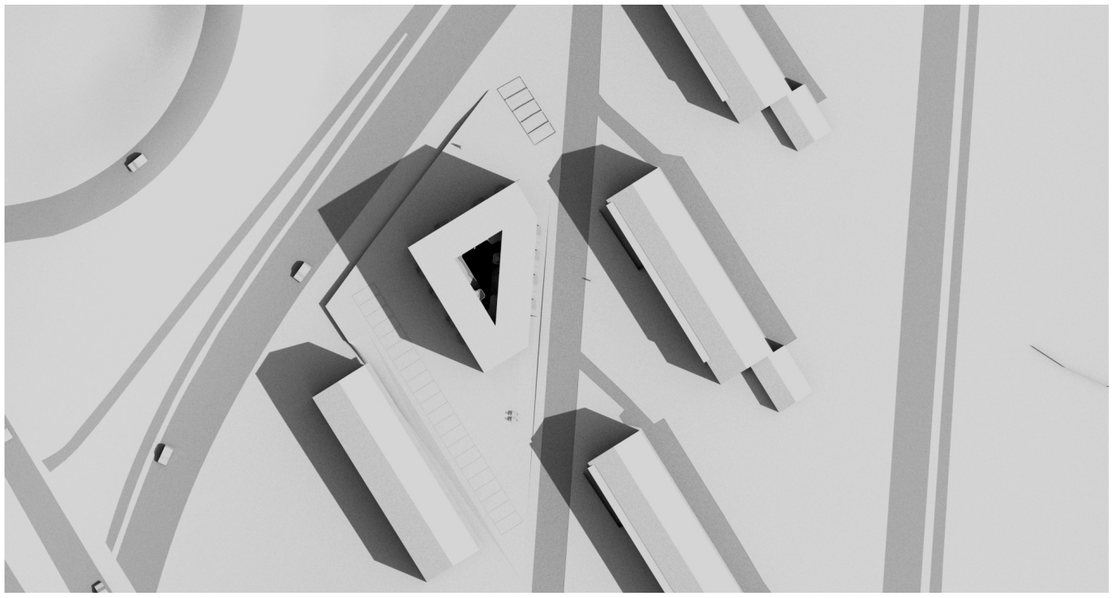


03.21 / 09.21
17:00

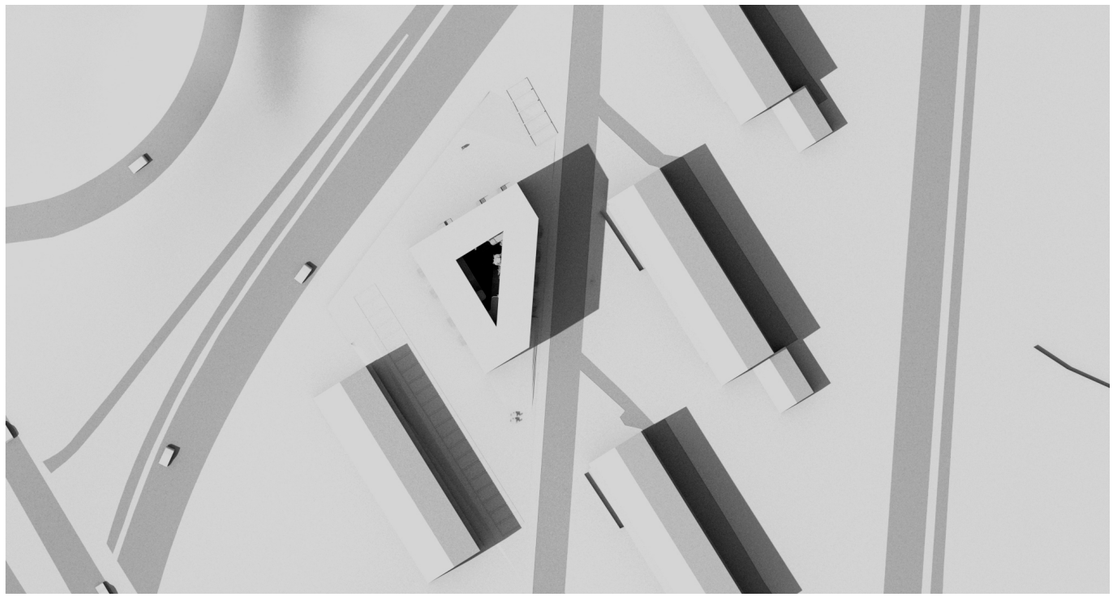


03.21 / 09.21
18:00

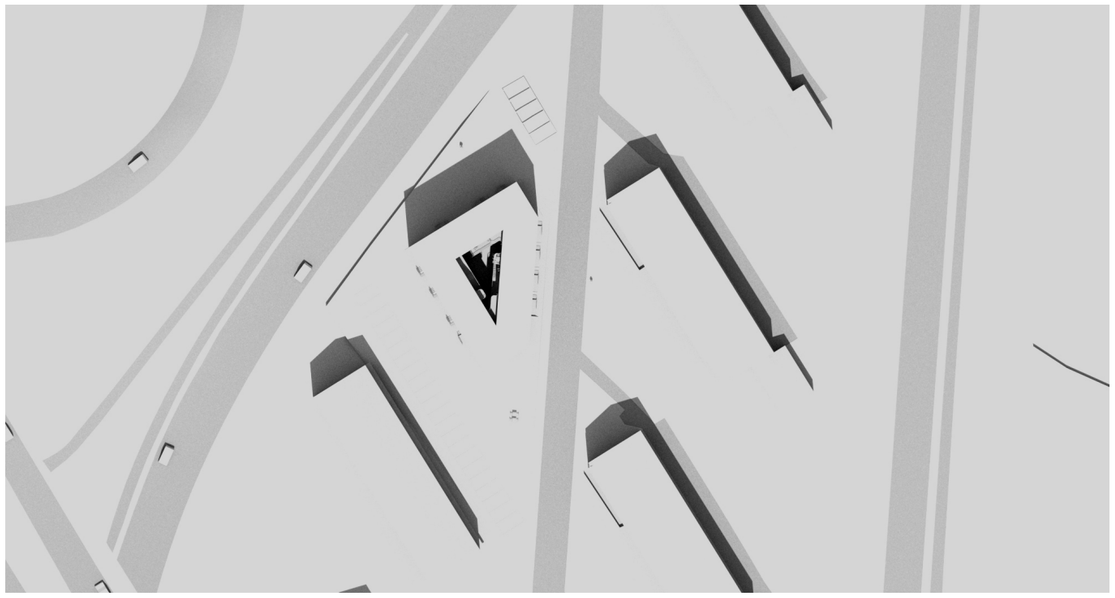
Juni - planen



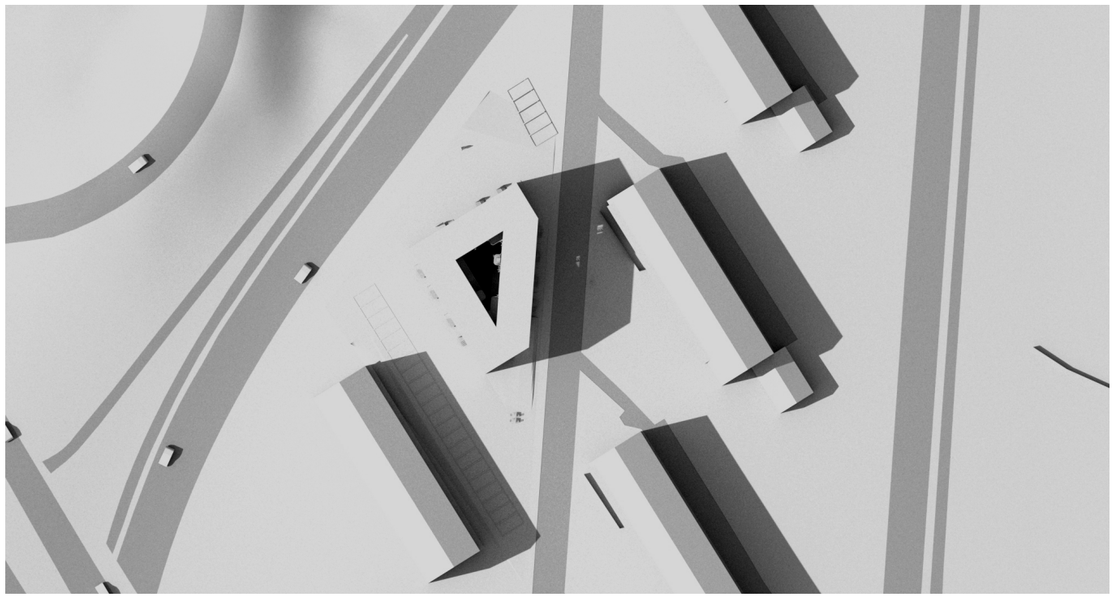
06.21
09:00



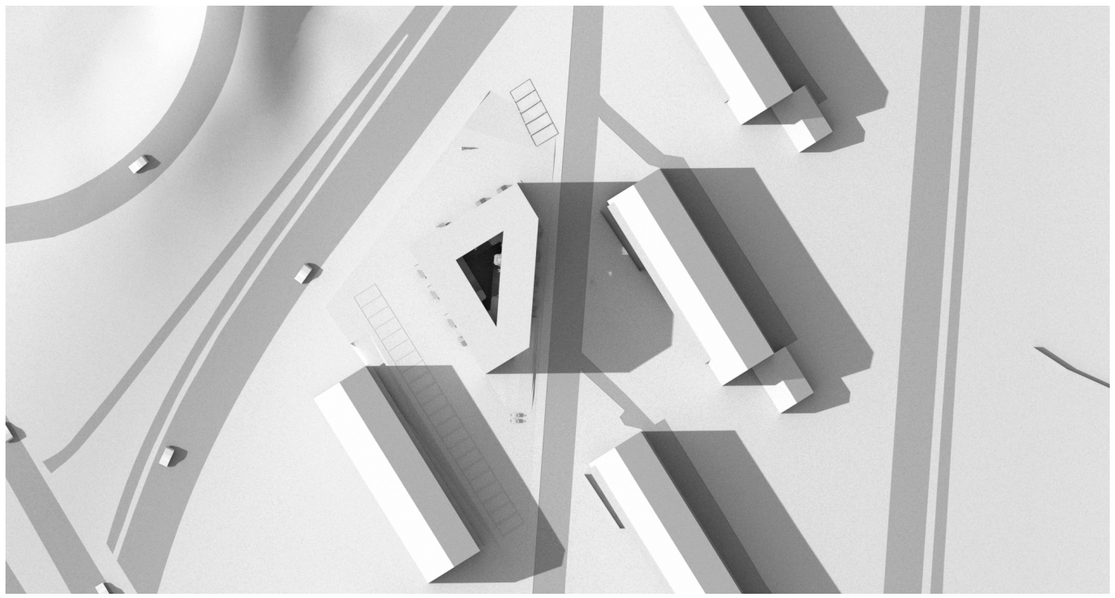
06.21
15:00



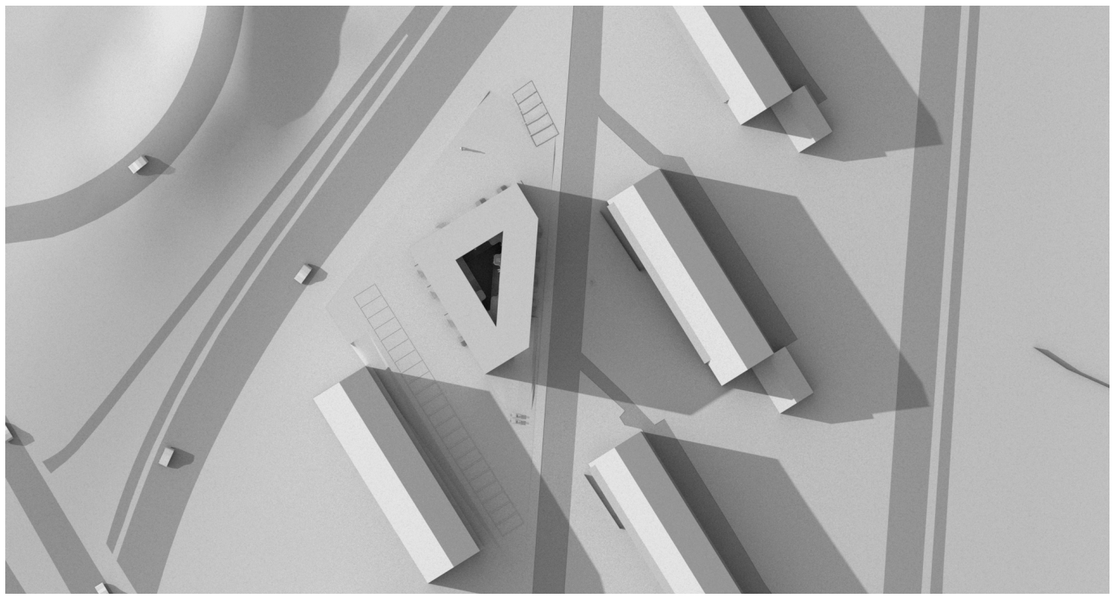
06.21
12:00



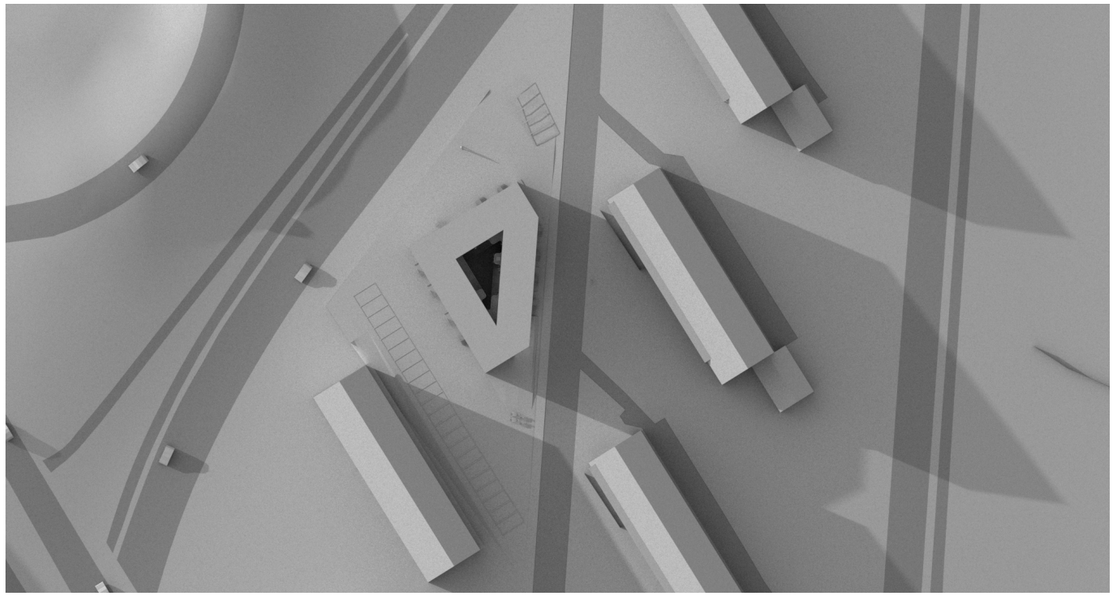
06.21
16:00



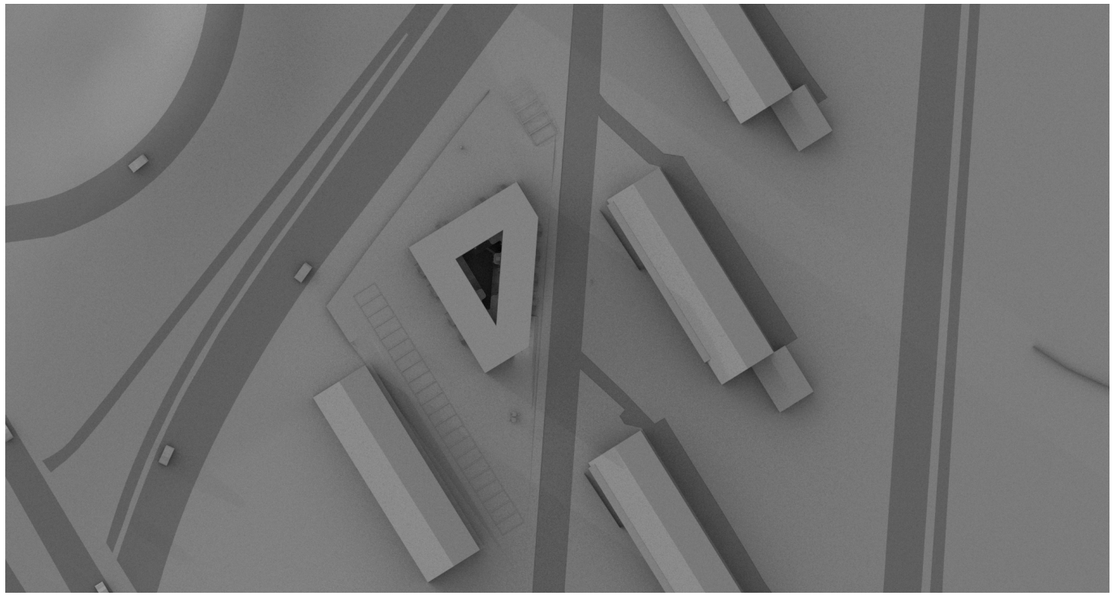
06.21
17:00



06.21
18:00

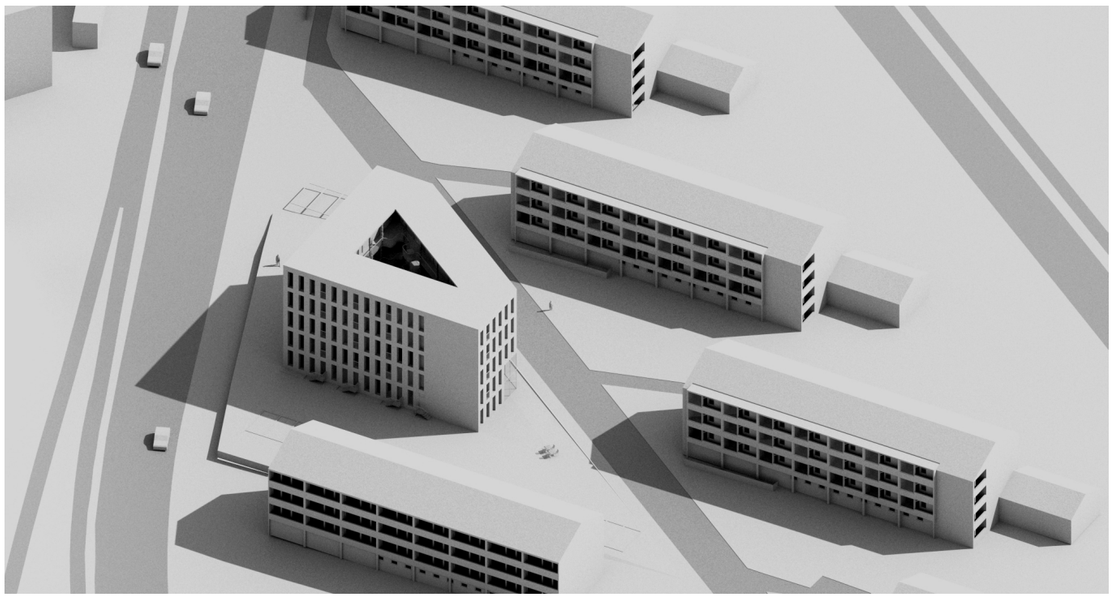


06.21
19:00

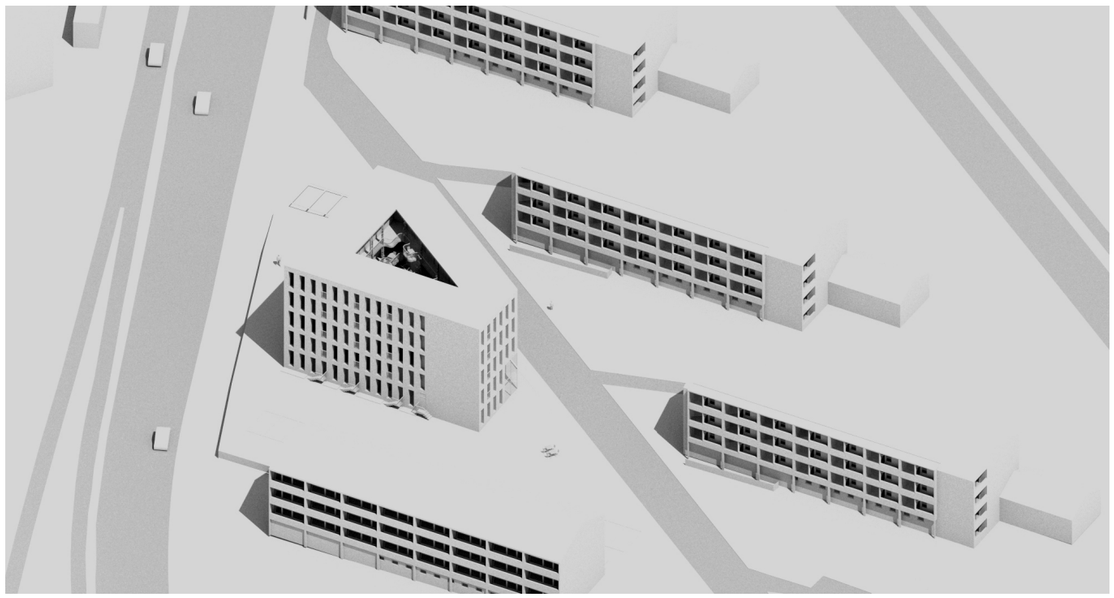


06.21
20:00

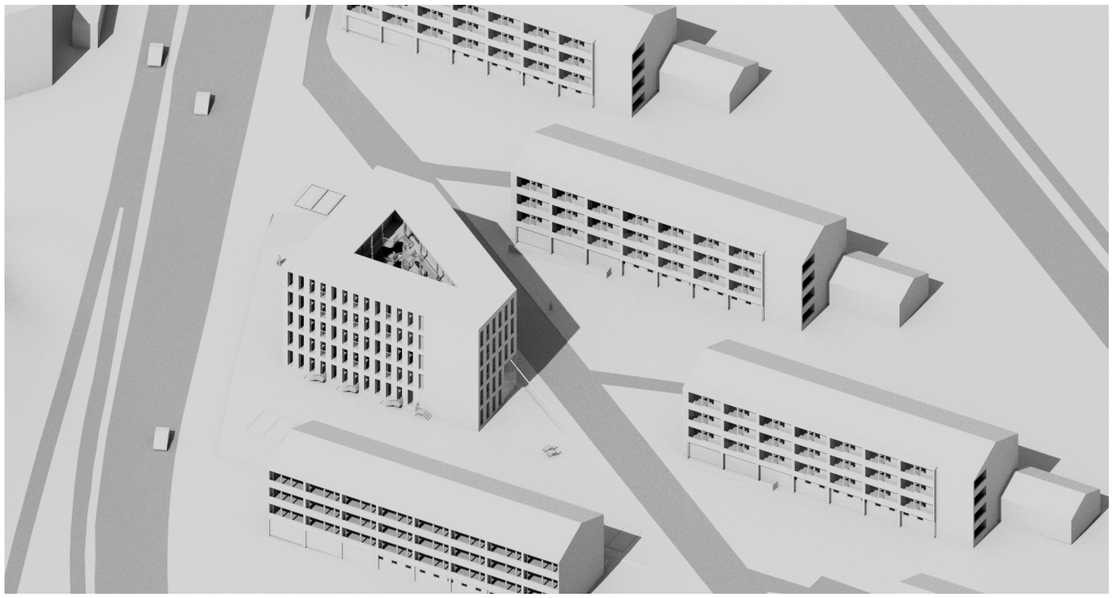
Juni - aksonometri



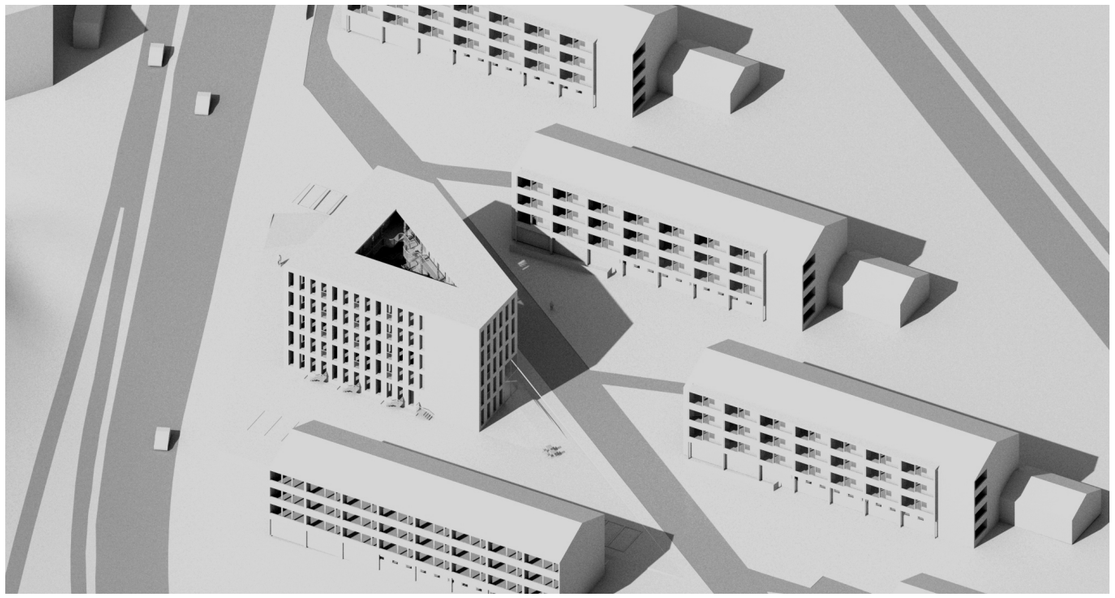
06.21
09:00



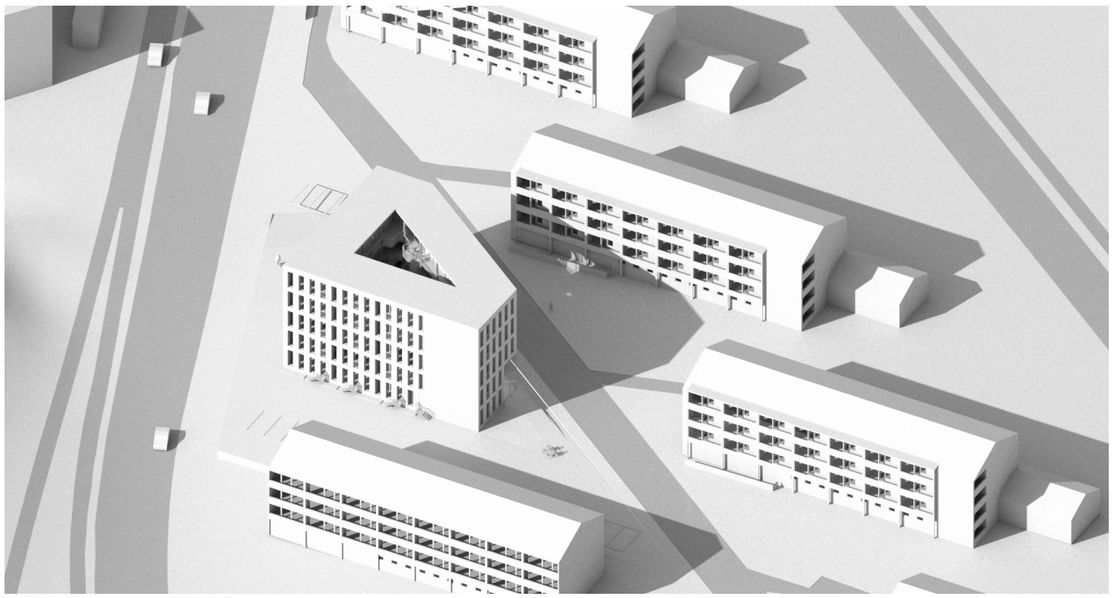
06.21
12:00



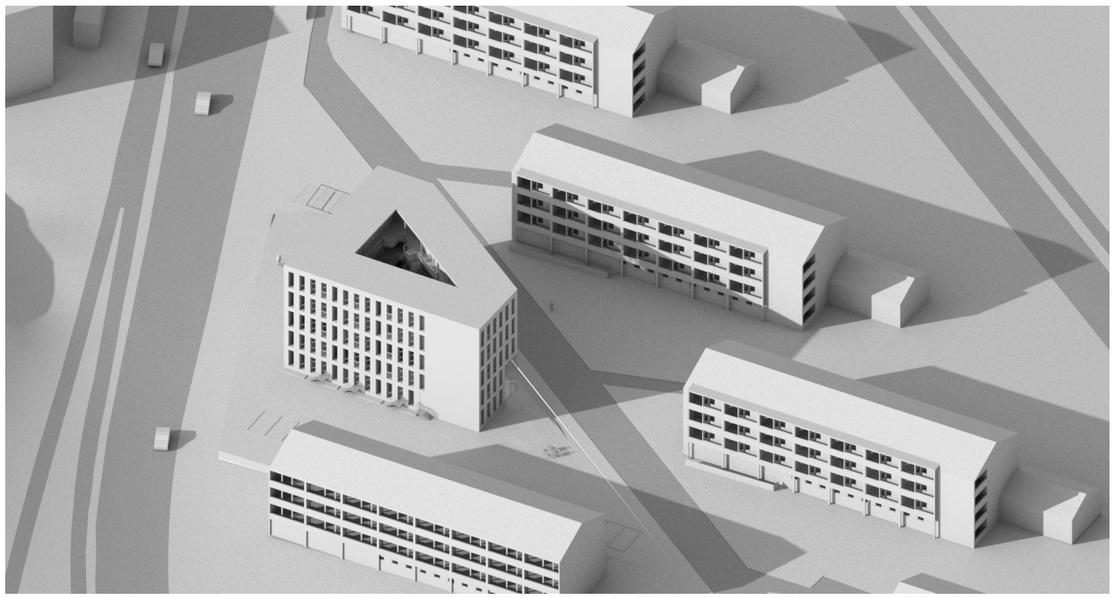
06.21
15:00



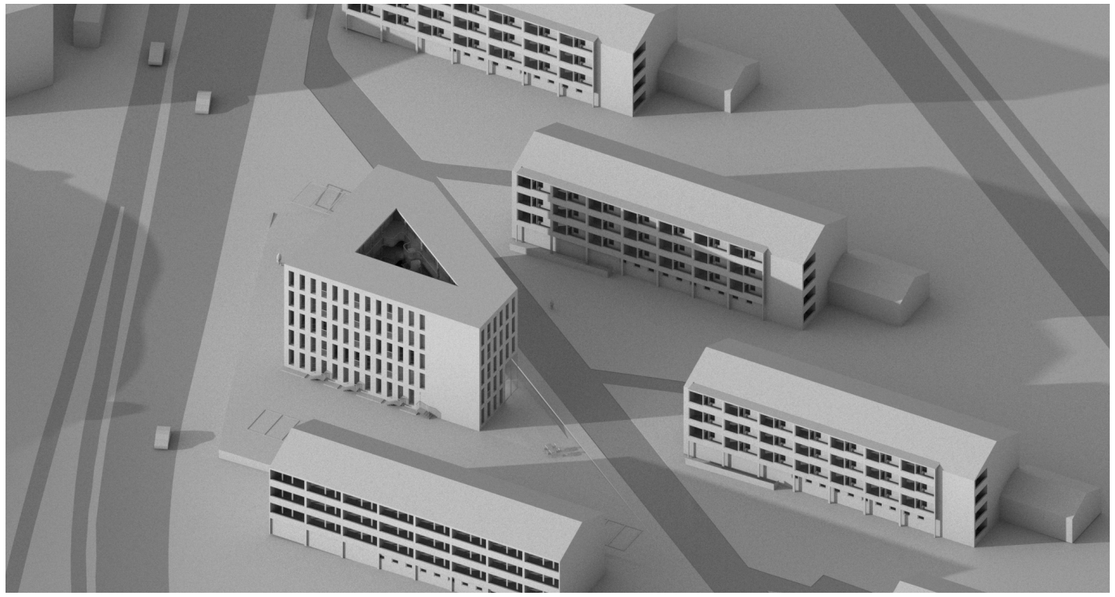
06.21
16:00



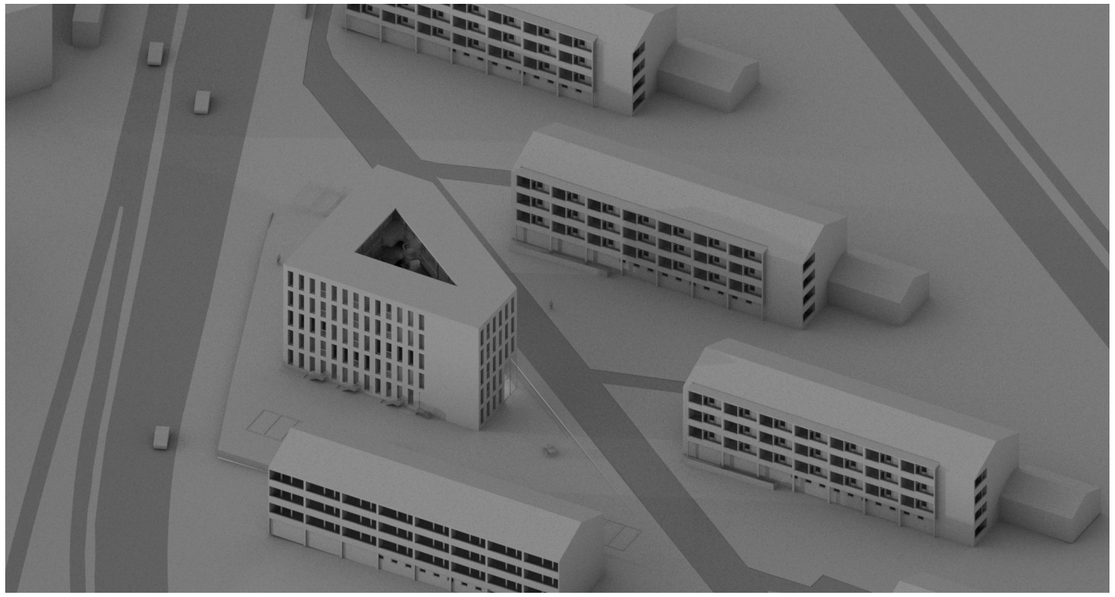
06.21
17:00



06.21
18:00

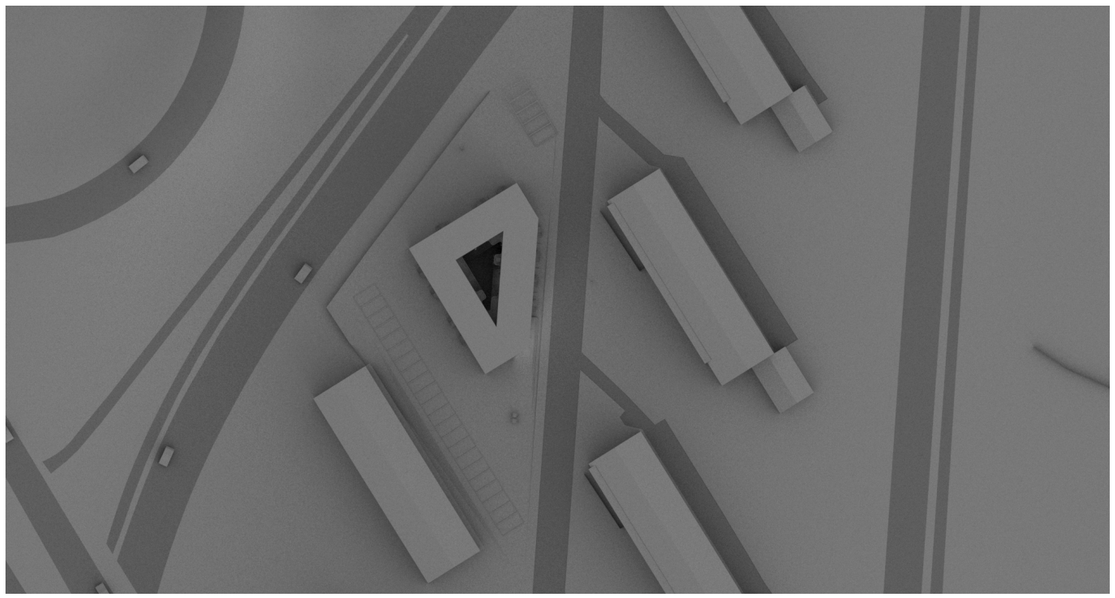


06.21
19:00

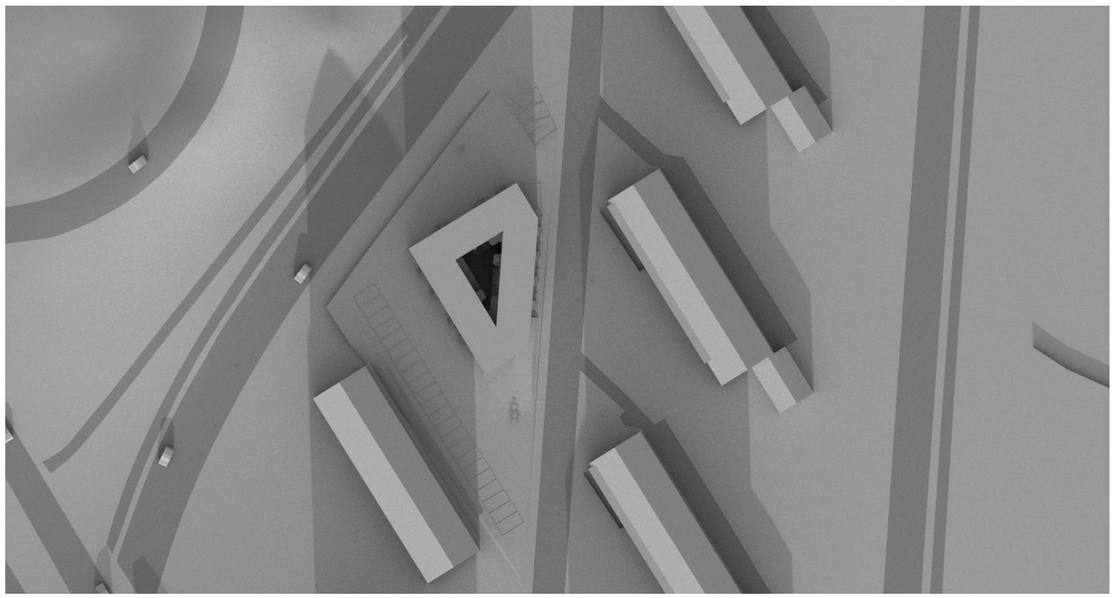


06.21
20:00

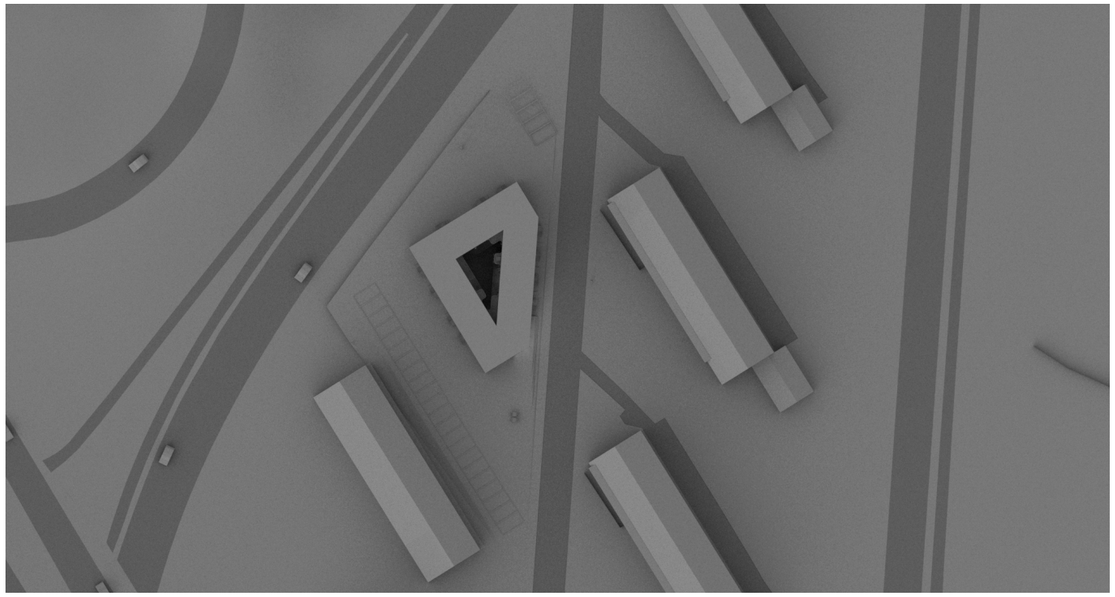
December - planen



12.21
09:00



12.21
12:00

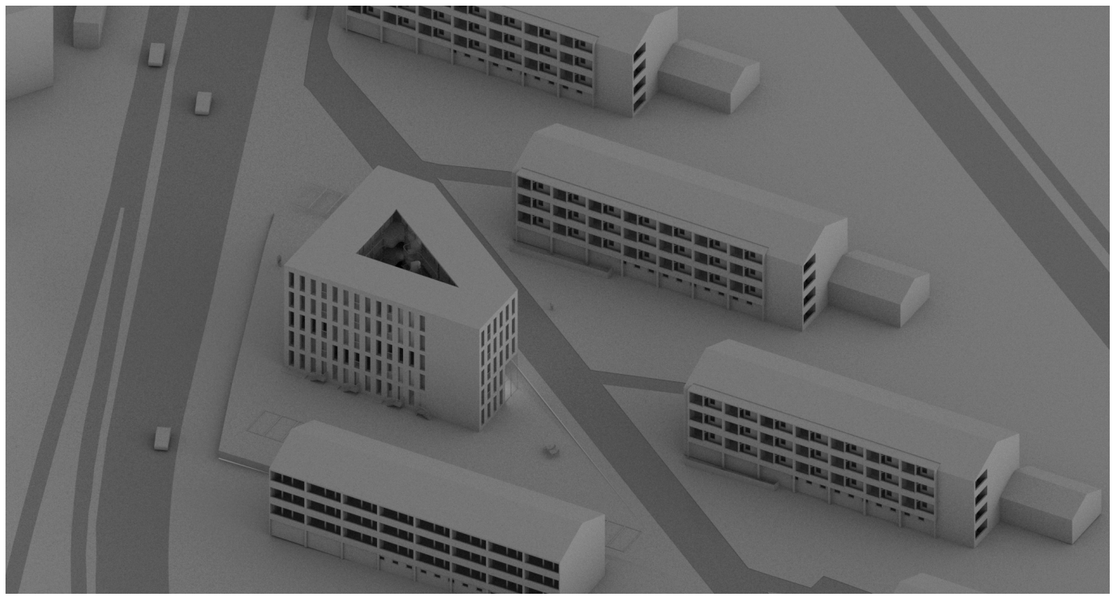


12.21
15:00

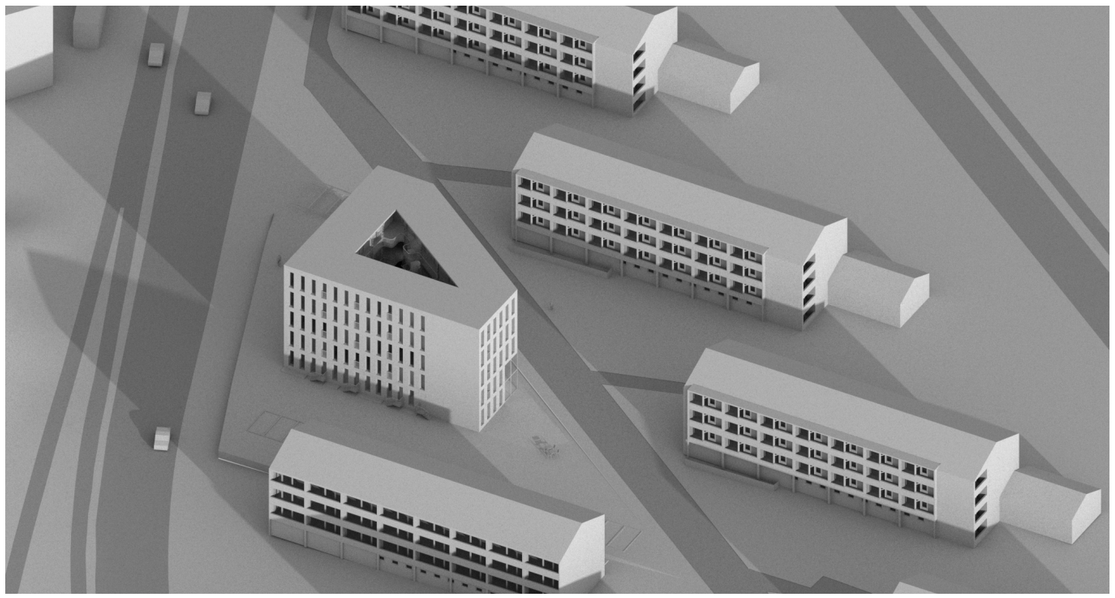


12.21
18:00

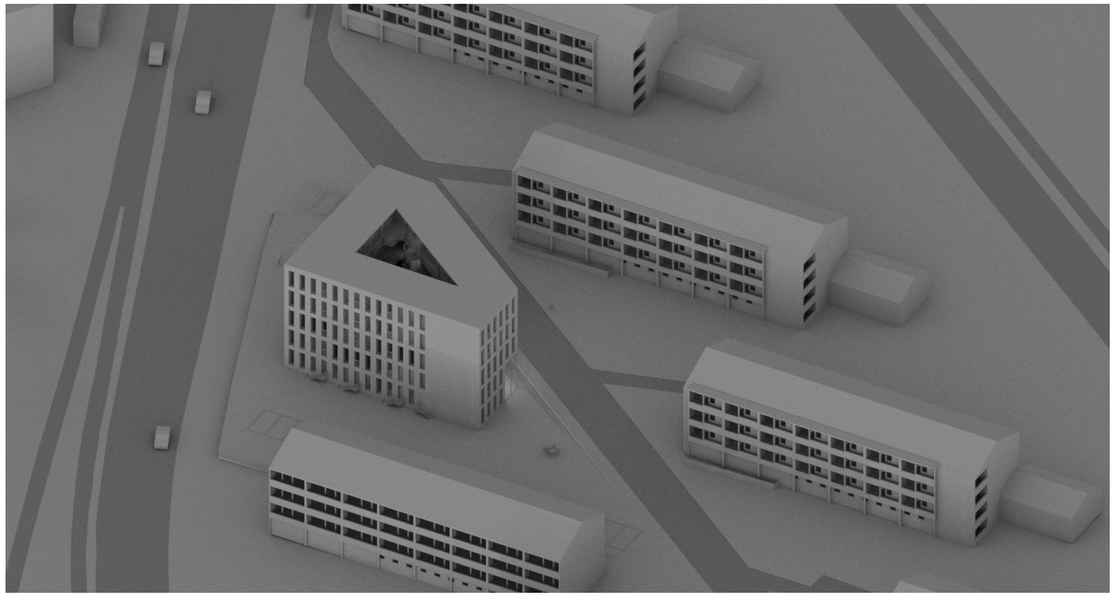
December - aksonometri



12.21
09:00



12.21
12:00



12.21
15:00



12.21
18:00

Relateret document 8/8

Dokument Navn:	**Sammenfattende redegørelse.pdf**
Dokument Titel:	**Sammenfattende redegørelse**
Dokument ID:	**3772159**

Miljøvurdering - Sammenfattende redegørelse

Dato: 21. januar 2021
Sagsnr.: EMN-2020-03244

Høring

Forslag til Lokalplan 409 og forslag til Tillæg 15 til Kommuneplan 2017 samt ledsagende miljørapport har været i offentlig høring fra den 28.oktober 2020 til den 23. december 2020.

I miljørapporten blev følgende miljøfaktorer behandlet:

- Trafikstøj
- Trafikale forhold
- Visuelle forhold.

Indkomne henvendelser
Ved indsigelsesfristen udløb var der ikke indkommet nogle høringssvar med bemærkninger direkte til miljørapporten.

De bemærkninger, der relaterer sig til de miljøfaktorer der er behandlet i rapporten, er medtaget og besvaret i høringsnotat vedr. Lokalplan 409 og Kommuneplantillæg 15.

Sammenfattende

Det er vurderet, at der i forbindelse med projekteringen af et kommende boligbyggeri skal tages højde for negative miljøpåvirkninger i form af trafikstøj, og at der skal tages særlige trafikale forholdsregler i anlægsfasen.

Miljøhensyn
De indkomne henvendelser til lokalplanen har kun givet anledning til mindre ændringer, der vedr. vejbyggelinjen.

Den nye bygnings placering og orientering på grunden samt bygningsformen vil adskille sig fra den øvrige bebyggelse, som tilsammen udgør en stokbebyggelse. For at sikre harmoni og tilpasning til eksisterende bebyggelse stiller lokalplanen krav til farve- og materialevalg.

Bebyggelsens ydre klimaskærm skal have en skærmende og lydisolerende funktion, så boligerne kan sikres mod støjgener, og bebyggelsen skal udformes, så der dannes et indre gårdrum til ophold.

Bygningens form og placering på grunden, støjisolering mv. skal sikre overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier i forhold til lukkede og åbne vinduer samt på opholdsareal.

Nybyggeri skal etableres med et tostrenget system til håndtering af spildevand, således at regnvand kan separeres, når spildevandssystemet giver mulighed her for.

Alternativ
0-alternativet betegner en status quo situation, og denne situation skal ses i forhold til ønsket om at kunne

tilbyde flere boliger til unge i Gentofte Kommune. Det har været undersøgt, om der kunne findes andre bedre egnede arealer, men det har ikke været muligt at finde bedre egnede arealer.

Overvågning

Overvågning af planforslagets indvirken på miljøet vil ske gennem lovgivning, der særskilt regulerer de forskellige aktiviteter, herunder den kommunale kontrol med overholdelse af bestemmelser i lokalplanen og anden lovgivning, eksempelvis byggeloven.

Overvågning af miljøpåvirkninger på omgivelserne i anlægsfasen vil ske gennem det almindelige kommunale tilsyn med anlægsarbejder.

Da lokalplanområdet er belastet af trafikstøj fra de omkringliggende motorveje, må udnyttelsen af lokalplanområdet kun ske under overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.

Da lokalplanområdet er udlagt til boligformål i kommuneplanen, og i øvrigt er beliggende i et område med eksisterende boliger, anvendes normerne i Miljøstyrelsens støjvejledning ved huludfyldning.

Grundvandsressourcen i området beskyttes gennem spildevandsplanen og ved efterfølgende tilladelser vedrørende udledning, nedsivning og tilslutning samt øvrige tilladelser og godkendelser.

Afværgeforanstaltninger

I anlægsperioden vil al til- og frakørsel, med blandt andet byggematerialer, skulle transporteres med lastvogne fra Lyngbyvej og via Ved Ungdomsboligerne til lokalplanområdet. Dette vil stille krav til bygherre om trafiksikker transport gennem området.

Forinden jordarbejder og byggearbejder kan påbegyndes, skal der foreligge alle nødvendige tilladelser fra henholdsvis vej- og miljømyndighederne, således at anlægs- og byggearbejderne kan foregå på betryggende vis i forhold til de eksisterende beboere og deres færdsel i området.

Der skal være en særlig opmærksomhed på fodgængere i perioden, hvor der foregår anlægs- og byggearbejder, således at fodgængere kan krydse vejen på betryggende vis.

Dokument Navn:	**Jensløvsvej 14. Skråfoto.pdf**
Dokument Titel:	**Jensløvsvej 14. Skråfoto**
Dokument ID:	**3755873**
Placering:	**Emnesager/Forarbejder til lokalplan for Jensløvsvej 14/Dokumenter**
Dagsordens titel	**Mulig planproces i forbindelse med ny anvendelse af ejendommen Jensløvsvej 14**
Dagsordenspunkt nr	**2**
Appendix nr	**1**
Relaterede Dokumenter:	**2**

Dette dokument blev genereret af getorganized for SharePoint


5A
3B
3A
11bt
1B
1A
7000ab
Jenslevs Tværvej
Jenslevsvej
10B
10A
11bo
6E
6D
6F
11aø
6C
8
11au
6B
6A
16
6
7000ac
7
11fæ
4
5
6
11an
8
9
11ar
4
10
2
7000al
13
11bl
11fi
16
11be
Rådhusvej
7000ad
15
11az
18
4
2
11A
11B
11ag
13
9
11cf
1
11bø
11bx
7000ac
Copyright: Gentofte Kommune





VurderingsejendomID:

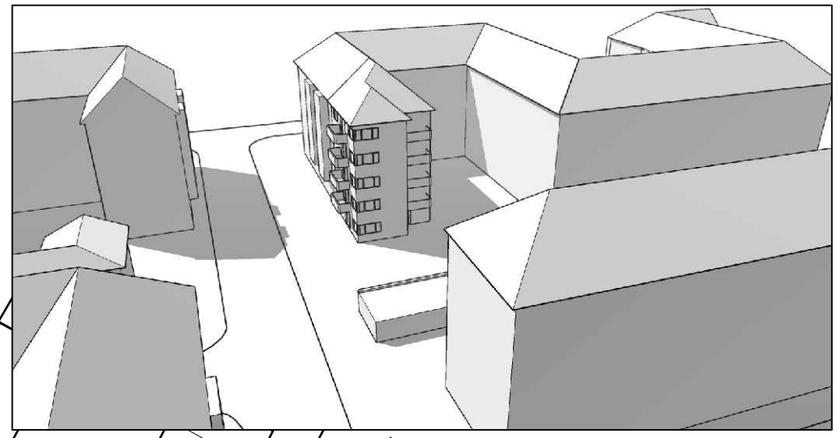
VURDERINGS STYRELSEN

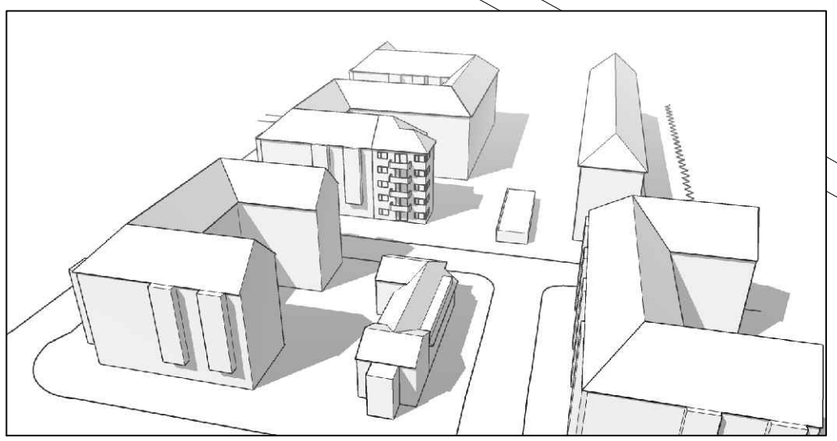
Dokument dannet: 17/12/20 10:35

Dato for fotografering: 23/06/19

Relateret document 2/2

Dokument Navn:	**Jensløvsvej 14. Projekt.pdf**
Dokument Titel:	**Jensløvsvej 14. Projekt**
Dokument ID:	**3755872**





Jensløvs Tværvej

Jensløvsvej

Skotvej

Enighedsvej

Rådhusvej

Jensløvsvej 14:

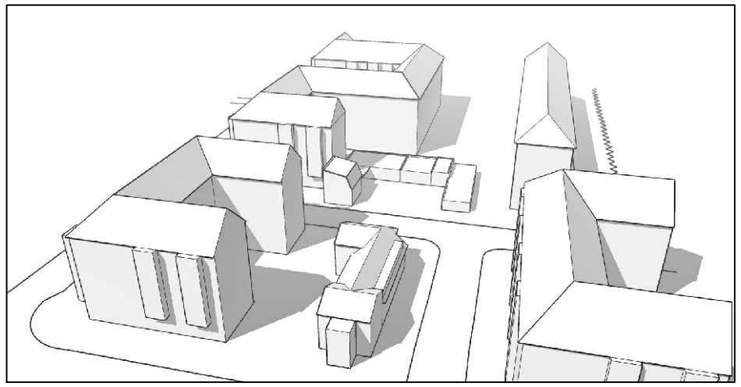
Grundareal	572 m²
Seniorboliger:	
3-værelses	5 stk.
Etageareal:	
Kælder, u. 1,25	100 m²
Stueetage	100 m²
1. sal	100 m²
2. sal	100 m²
3. sal	100 m²
4. sal	100 m²
Etageareal, saml.:	500 m²
Bebyggelses-%:	87,4 %
Friareal beregning:	
Grundareal	572 m²
- Bygning	-100 m²
- Kældertrapper,1 stk.	- 8 m²
- Vej og Parkering	-237 m²
- Affald	- 20 m²
Friareal på terræn	207 m²
Hæv. friareal, altaner	46 m²
Friareal i alt	253 m²
Friarealprocent-%:	50,6 %
Parkering på terræn:	10 stk.

Skitseforslag

Sag:	Jensløvsvej 14 - Seniorvenlige boliger				
EMNE:	Forslag 18 Situationsplan og arealberegning			Tegn.nr.:	SK-0.18, side 1 A
Mål:	1:500	Sign.:	Kontr./Godk.:	Dato:	2020.12.02
● Lantz Arkitekter Aps.		Havebo 4L	2500 Valby	Tel 4240 8577	Sagsnr 20013

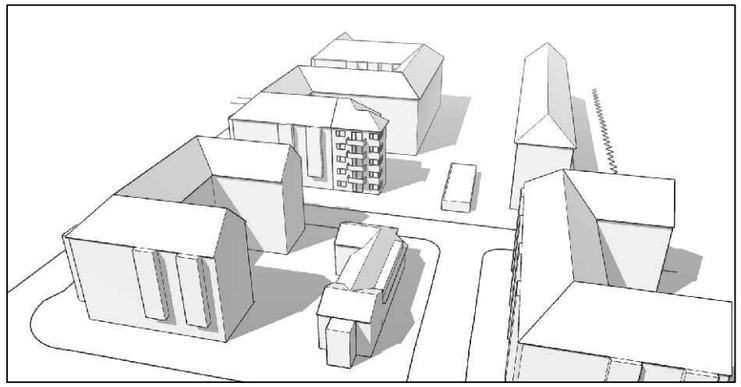
Luftperspektiv fra
Charlottenlund station.

Eksisterende forhold.



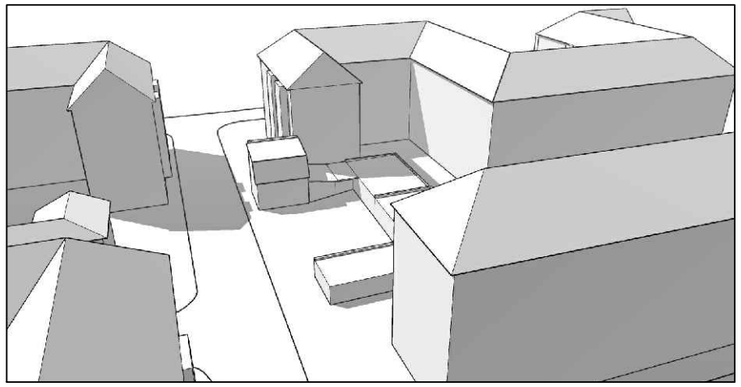
Luftperspektiv fra
Charlottenlund station.

Fremtidige forhold.



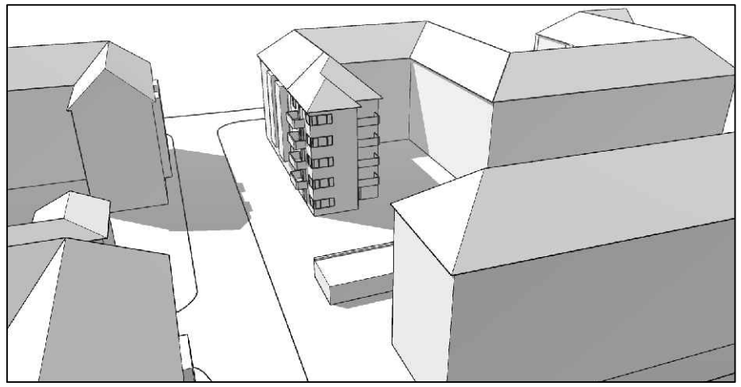
Luftperspektiv ad Jensløvsvej.

Eksisterende forhold.



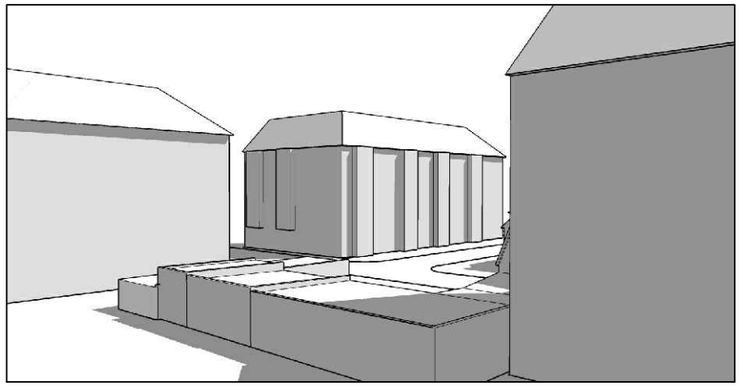
Luftperspektiv ad Jensløvsvej.

Fremtidige forhold.



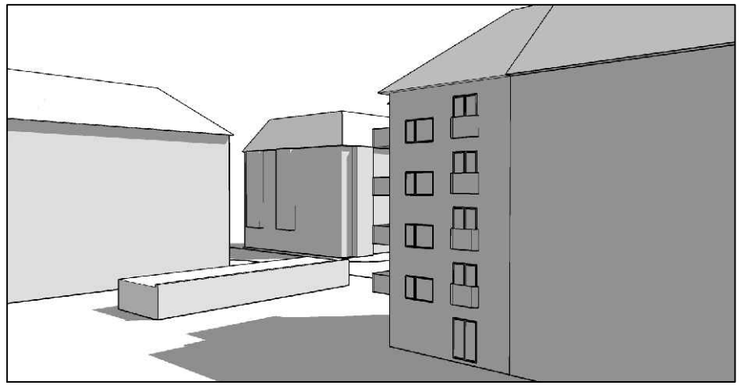
Udsigt fra Enighedsvej 6B,
2. sal, gårdsiden.

Eksisterende forhold.



Udsigt fra Enighedsvej 6b, 2.th.,
gårdsiden.

Fremtidige forhold.



Sol-vinkel:
20. september kl. 11.00

Skitseforslag

Sag:	Jensløvsvej 14 - Seniorvenlige boliger	
EMNE:	Forslag 18 Volumenstudier - eksist. og fremtidige forhold	Tegn.nr.: SK-0.18, side 2 A

Mål:	-	Sign.:	Kontr./Godk.:	Dato:	2020.12.02
● Lantz Arkitekter Aps.		Havebo 4L	2500 Valby	Tel 4240 8577	Sagsnr 20013



Ejendommen set fra Jensløvsvej.

Fremtidige forhold.



Ejendommen set fra Jensløvsvej.

Eksisterende forhold.

Skitseforslag

Sag:	Jensløvsvej 14 - Seniorvenlige boliger				
EMNE:	Forslag 18 Ejendommen set fra Jensløvsvej - eksist. og fremtidige forhold			Tegn.nr.:	SK-0.18, side 3 A
Mål:	-	Sign.:	Kontr./Godk.:	Dato:	2020.12.02

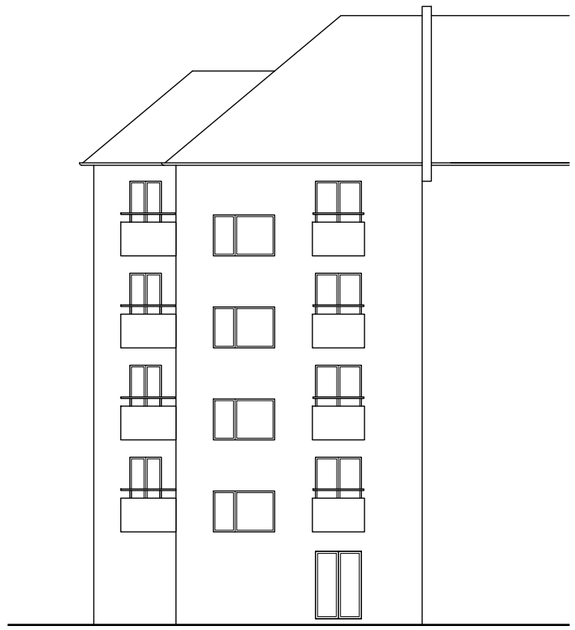
● Lantz Arkitekter Aps. Havebo 4L 2500 Valby Tel 4240 8577 Sagsnr 20013



Opstalt mod Jensløvsvej 1:200



Opstalt af gavl 1:200

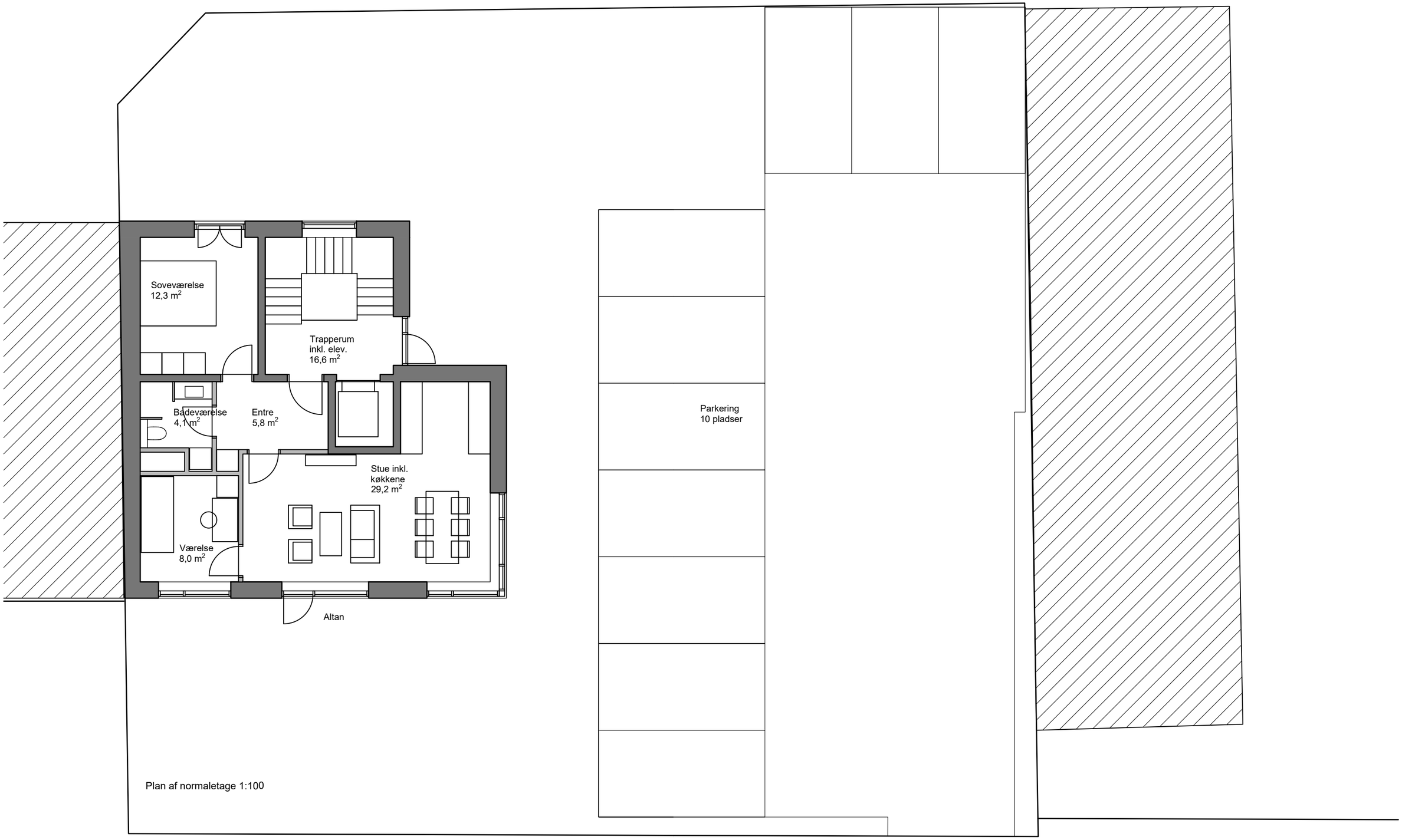


Opstalt mod gård 1:200

Skitseforslag

Sag:	Jensløvsvej 14 - Seniorvenlige boliger				
EMNE:	Forslag 18 Facader			Tegn.nr.:	SK-0.18, side 4 A
Mål:	1:200	Sign.:	Kontr./Godk.:	Dato:	2020.12.02

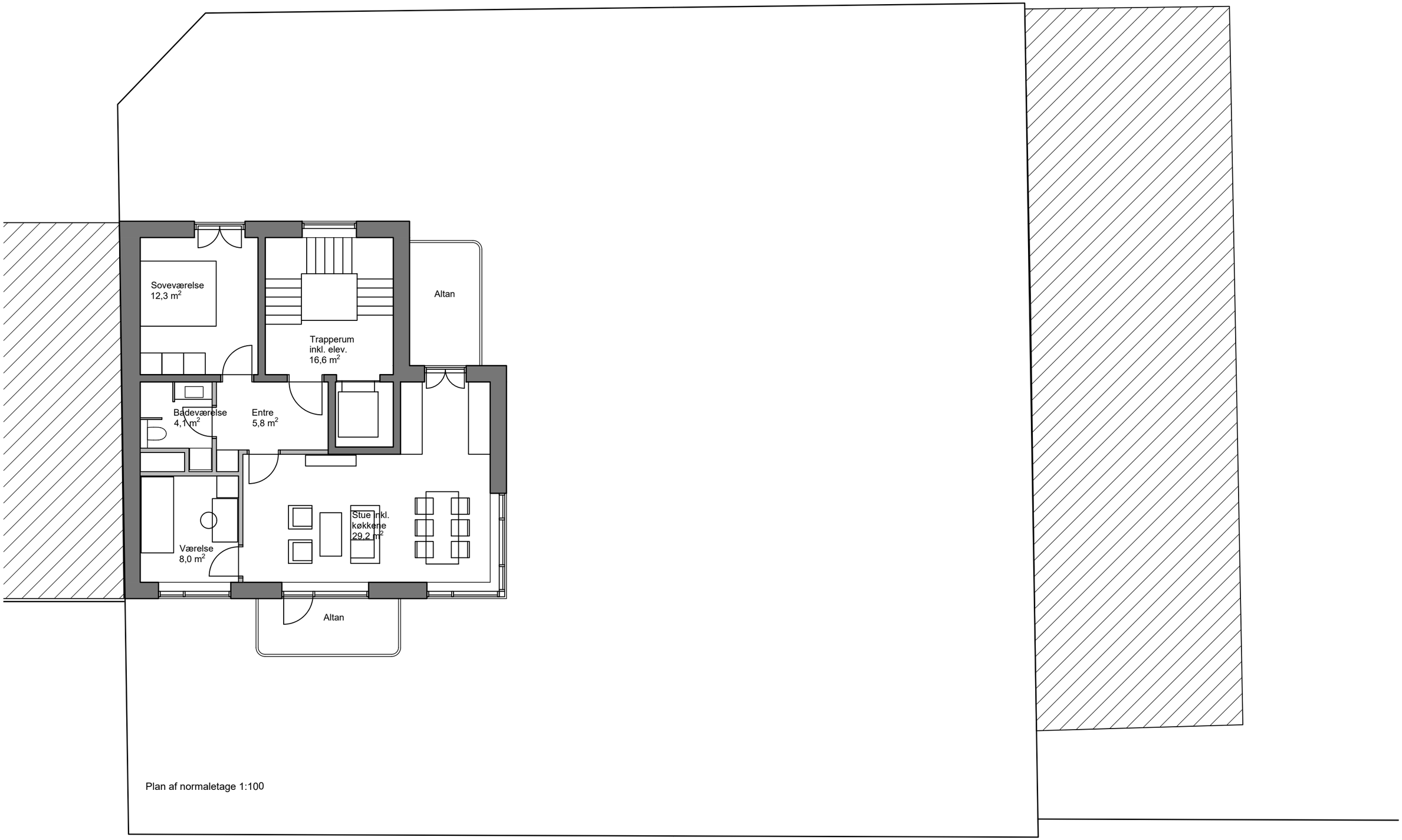
● Lantz Arkitekter Aps. Havebo 4L 2500 Valby Tel 4240 8577 Sagsnr 20013



Plan af normaletage 1:100

Skitseforslag

Sag:	Jensløvsvej 14 - Seniorvenlige boliger				
EMNE:	Forslag 18 Stueplan			Tegn.nr.:	SK-0.18, side 5 A
Mål:	1:100	Sign.:	Kontr./Godk.:	Dato:	2020.12.02
● Lantz Arkitekter Aps.		Havebo 4L	2500 Valby	Tel 4240 8577	Sagsnr 20013



Plan af normaletage 1:100

Skitseforslag

Sag:	Jensløvsvej 14 - Seniorvenlige boliger				
EMNE:	Forslag 18 Plan af normaletage			Tegn.nr.: SK-0.18, side 6 A	
Mål:	1:100	Sign.:	Kontr./Godk.:	Dato:	2020.12.02
● Lantz Arkitekter Aps.		Havebo 4L	2500 Valby	Tel 4240 8577	Sagsnr 20013

Dokument Navn:	**Forslag til anlægslov for Lynetteholm.pdf**
Dokument Titel:	**Forslag til anlægslov for Lynetteholm**
Dokument ID:	**3774062**
Placering:	**Emnesager/Lovforslag om anlæg af Lynetteholmen. Ekstern Høring/Dokumenter**
Dagsordens titel	**Høring om lovforslag om anlæggelse af Lynetteholm**
Dagsordenspunkt nr	**3**
Appendix nr	**1**
Relaterede Dokumenter:	**5**

Dette dokument blev genereret af getorganized for SharePoint

Forslag
til
Lov om anlæg af Lynetteholm

Kapitel 1

Anlæg af Lynetteholm

§ 1. Udviklingsselskabet By & Havn I/S bemyndiges til, at
1) anlægge Lynetteholm ved at opfylde et areal i Københavns Havn,
2) etablere den østlige del af Lynetteholm som et kystlandskab,
3) anlægge et modtageanlæg til nyttiggørelse af ren og forurenet jord på Refshaleøen med tilhørende arbejdskaj,
4) anlægge en adgangsvej fra Prøvestenen til modtageanlægget på Refshaleøen, jf. nr. 3, der går via Kraftværkshalvøen, omfattende en dæmning nord for Prøvestenen, en dæmning med tilhørende oplukkelig bro øst for Margretheholm Havn og en vejdæmning på ydersiden af Refshaleøen mod øst,
5) benytte et eksisterende areal på Kraftværkshalvøen til arbejdsareal med tilhørende arbejdskaj,
6) foretage uddybning af sejlrenden i Kronløbet og syd for Middelgrunden,
7) foretage klapning af materiale i Køge Bugt og
8) foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelse af anlægsprojektet.
Stk. 2. Lynetteholm, jf. stk. 1, nr. 1, ejes af Udviklingsselskabet By & Havn I/S og er byzone.
Stk. 3. Kort over de anlæg, der er nævnt i stk. 1, nr. 1-5, fremgår af lovens bilag 1.
Stk. 4. Kort over uddybning, jf. stk. 1, nr. 6, fremgår af lovens bilag 2.
Stk. 5. Kort over klapning, jf. stk. 1, nr. 7, fremgår af lovens bilag 3.

§ 2. Adgangsvejen, dæmninger samt oplukkelig bro, jf. § 1, stk. 1, nr. 4, er private veje. Udviklingsselskabet By & Havn I/S er, bortset fra vejstrækningen på Kraftværkshalvøen fra Prøvestenskanalen til og med Vindmøllevej, ejer heraf.
Stk. 2. Den del af adgangsvejen, der er beliggende på matrikel nr. 696 Christianshavns Kvarter, København, og dæmningerne, jf. § 1, stk. 1, nr. 4, er byzone.

Kapitel 2

Miljømæssige vurderinger

§ 3. Anlægsprojektet nævnt i § 1 skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. dog § 4.

§ 4. Ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet, kræver en tilladelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.
Stk. 2. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen afgør på grundlag af en anmeldelse fra Udviklingsselskabet By & Havn I/S, og efter høring af relevante myndigheder, om der skal udarbejdes en supplerende miljøkonsekvensvurdering, inden der gives tilladelse efter stk. 1. Reglerne i bekendtgørelse om vurdering af

virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne finder anvendelse.
Stk. 3. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse efter stk. 1 og 2 og efter regler fastsat i medfør af stk. 5 kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.
Stk. 4. Bestemmelser i anden lovgivning, som fastsætter krav om miljøkonsekvensvurdering, finder ikke anvendelse på ændringer og udvidelser omfattet af stk. 1.
Stk. 5. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om
1) anmeldelse efter stk. 2 af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen,
2) pligt for andre myndigheder og Udviklingsselskabet By & Havn I/S til at give de oplysninger, der er nødvendige for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens vurdering af ændringer eller udvidelser efter stk. 2,
3) gennemførelse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens vurdering efter stk. 2 og om indholdet af miljøkonsekvensvurderingen,
4) vilkår for tilladelse efter stk. 1 og
5) offentliggørelse, herunder om udelukkende digital annoncering, af afgørelser efter stk. 1 og 2 og af supplerende miljøkonsekvensvurderinger.
Stk. 6. Transportministeren kan fastsætte regler om gebyrer til dækning af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen behandling af anmeldelser efter stk. 2.

Kapitel 3

Fravigelse af anden lovgivning

§ 5. Udførelse af arbejder efter § 1 i denne lov kræver ikke dispensation eller tilladelse efter § 26 i lov om beskyttelse af havmiljøet, § 16 a, stk. 1, i lov om kystbeskyttelse m.v., §§ 27-28 og 33 i lov om miljøbeskyttelse, § 24, stk. 3 og 4, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S, § 8 i lov om forurenet jord, §§ 20 b og 21 i lov om råstoffer og § 65, stk. 2, i lov om naturbeskyttelse samt § 8, stk. 4, i bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter.
Stk. 2. Reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning og kapitel 8 og 8 a i museumslov finder ikke anvendelse ved gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1.
Stk. 3. Hensynene bag de bestemmelser, der er nævnt i stk. 1, varetages af Udviklingsselskabet By & Havn I/S efter denne lov.

§ 6. Transportministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsens, regionens eller en statslig myndigheds afgørelse om udførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1, som træffes efter byggeloven, lov om kystbeskyttelse m.v., lov om naturbeskyttelse, lov om vandforsyning m.v., lov om miljøbeskyttelse, lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om råstoffer, lov om forurenet jord eller lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer eller regler udstedt i medfør af disse love, midlertidigt ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.
Stk. 2. Transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de love, der er nævnt i stk. 1, i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet nævnt i § 1.
Stk. 3. Transportministerens afgørelse i sager, hvor ministeren har overtaget kommunalbestyrelsens beføjelser efter stk. 2, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.
Stk. 4. Transportministeren kan til brug for behandlingen af sager efter stk. 2 fastsætte regler om kommunalbestyrelsens pligt til at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres

efter lovene nævnt i stk. 1, inden for Københavns Kommune, herunder om, at oplysningerne skal afgives i en bestemt form.

§ 7. §§ 5 og 6 finder tilsvarende anvendelse på ændringer og udvidelser af anlægsprojektet nævnt i § 1, der er tilladt efter § 4.

§ 8. Transportministeren kan fastsætte regler om forurening og gener fra anlægsprojektet nævnt i § 1. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om egenkontrol og om tilsyn og håndhævelse, herunder at afgørelser om tilsyn og håndhævelse af regler fastsat efter denne bestemmelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.
Stk. 2. Miljøbeskyttelsesloven og regler udstedt og afgørelser truffet i medfør heraf finder ikke anvendelse på forurening og gener fra de dele af anlægsprojektet, der omfattes af regler udstedt efter stk. 1.

Kompensation

§ 9. Fastsætter transportministeren regler i medfør af § 8, kan ministeren samtidig fastsætte regler om, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal tilbyde kompensation til beboere, som kan udsættes for gener som følge af reglerne. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om kredsen af de berettigede, størrelsen af kompensationen, udbetaling, frister, renter m.v.
Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal tilbyde beboere, der er særligt udsat for gener som følge af transportministerens regulering af forholdene i medfør af § 8, genhusning eller overtagelse af deres bolig. Transportministeren kan herunder bestemme, at kommunalbestyrelsen efter beboerens anmodning skal anvise en genhusningsbolig. Transportministeren kan desuden fastsætte regler om fremgangsmåden ved genhusning eller overtagelse, herunder om vilkårene i aftaler om genhusning, omkostninger ved genhusning og genhusningsaftalens ophør, herunder bestemme, at aftalen ophører, hvis den bolig, hvor der er gener, udlejes eller anvendes til beboelse eller som fritidsbolig.
Stk. 3. Opnås der ikke en aftale mellem Udviklingsselskabet By & Havn I/S og den berettigede efter stk. 1 og 2, eller opstår der uenighed om en indgået aftale, træffer Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne afgørelse om kompensation, genhusning og overtagelse efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 og 2.
Stk. 4. Sager om kompensation, genhusning og overtagelse behandles i øvrigt af Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.
Stk. 5. Kompensation og beløb ydet ved genhusning efter reglerne i stk. 1 og 2 indgår ikke ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og medfører ikke reduktion af sådanne ydelser. Kompensationen og beløbene medregnes endvidere ikke ved opgørelsen af modtagerens skattepligtige indkomst.
Stk. 6. Har transportministeren fastsat regler efter stk. 1 og 2, herunder om genhusning, finder reglerne i kapitel 9 i lov om byfornyelse og udvikling af byer ikke anvendelse ved spørgsmål om sundhedsfare i bygninger, som benyttes til bolig eller ophold for mennesker, som følge af støjgener fra anlæggelsen af anlægsprojektet.

Kapitel 4

Eksisterende tilladelser

§ 10. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Kystdirektoratet kan helt eller delvis tilbagekalde tilladelser, såfremt tilladelsen tillader anvendelse af området, hvor Lynetteholm anlægges, og det er nødvendigt af hensyn til anlægsprojektet nævnt i § 1.
Stk. 2. Udgør tilbagekaldelsen, jf. stk. 1, et ekspropriativt indgreb, ydes fuldstændig erstatning til den berørte. Sager herom behandles efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.
Stk. 3. Udviklingsselskabet By & Havn I/S afholder alle omkostninger.

Kapitel 5

Ledningsarbejder og ekspropriation

§ 11. Arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor anlægsprojektet nævnt i § 1 skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af Udviklingsselskabet By og Havn I/S under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren.
Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale eller kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 12. I forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1 skal Udviklingsselskabet By & Havn I/S tage hensyn til ledninger omfattet af § 11 og så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.
Stk. 2. Kan der ikke opnås enighed mellem Udviklingsselskabet By & Havn I/S og ejere af ledninger omfattet af § 11 om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.
Stk. 3. Transportministeren kan i særlige tilfælde lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 2, udføre for ledningsejerens regning.

§ 13. Tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 11 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 12 fastsættes, hvis der ikke kan indgås aftale herom, af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.
Stk. 2. Ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom tilsvarende anvendelse.

§ 14. Transportministeren bemyndiges til for Udviklingsselskabet By & Havn I/S ved ekspropriation at erhverve de arealer og rettigheder, der er nødvendige for gennemførelse og drift af anlægsprojektet nævnt i § 1.
Stk. 2. Ekspropriation efter denne bestemmelse sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, hvis der ikke kan indgås aftale herom.

§ 15. Udviklingsselskabet By & Havn I/S afholder alle omkostninger til ekspropriationer.

Kapitel 6

Udviklingsselskabet By & Havn I/S og finansiering

§ 16. Udviklingsselskabet By & Havn I/S´ rettigheder og pligter efter denne lov kan udøves af et datterselskab ejet af udviklingsselskabet. Det ejerskab, som Udviklingsselskabet By & Havn I/S udøver over anlægsprojektet, jf. § 1, kan også udøves af et datterselskab ejet af Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

§ 17. Udviklingsselskabet By & Havn I/S afholder alle omkostninger forbundet med anlægsprojektet nævnt i § 1, bortset fra udgifter til etablering af den østlige del af Lynetteholm som et kystlandskab, jf. § 1, stk. 1, nr. 2, som Københavns Kommune stiller garanti for finansiering af.

Kapitel 7

Generelle bestemmelser

§ 18. Transportministeren fører tilsyn med, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S overholder bestemmelserne i denne lov, regler udstedt i medfør heraf samt afgørelser truffet i medfør heraf.

§ 19. Transportministeren kan bemyndige en myndighed under ministeriet, en anden statslig myndighed efter forhandling med vedkommende minister eller Københavns Kommune til at udøve de beføjelser, som er tillagt ministeren i denne lov.
Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om, at afgørelser truffet af en myndighed, som ministeren har henlagt beføjelser til, ikke skal kunne indbringes for ministeren eller anden administrativ myndighed.

Kapitel 8

Straf

§ 20. Manglende overholdelse af §§ 3 og 4 og af vilkår i afgørelser efter loven straffes med bøde.
Stk. 2. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens kapitel 5.
Stk. 3. I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.

Kapitel 9

Domstolsprøvelse

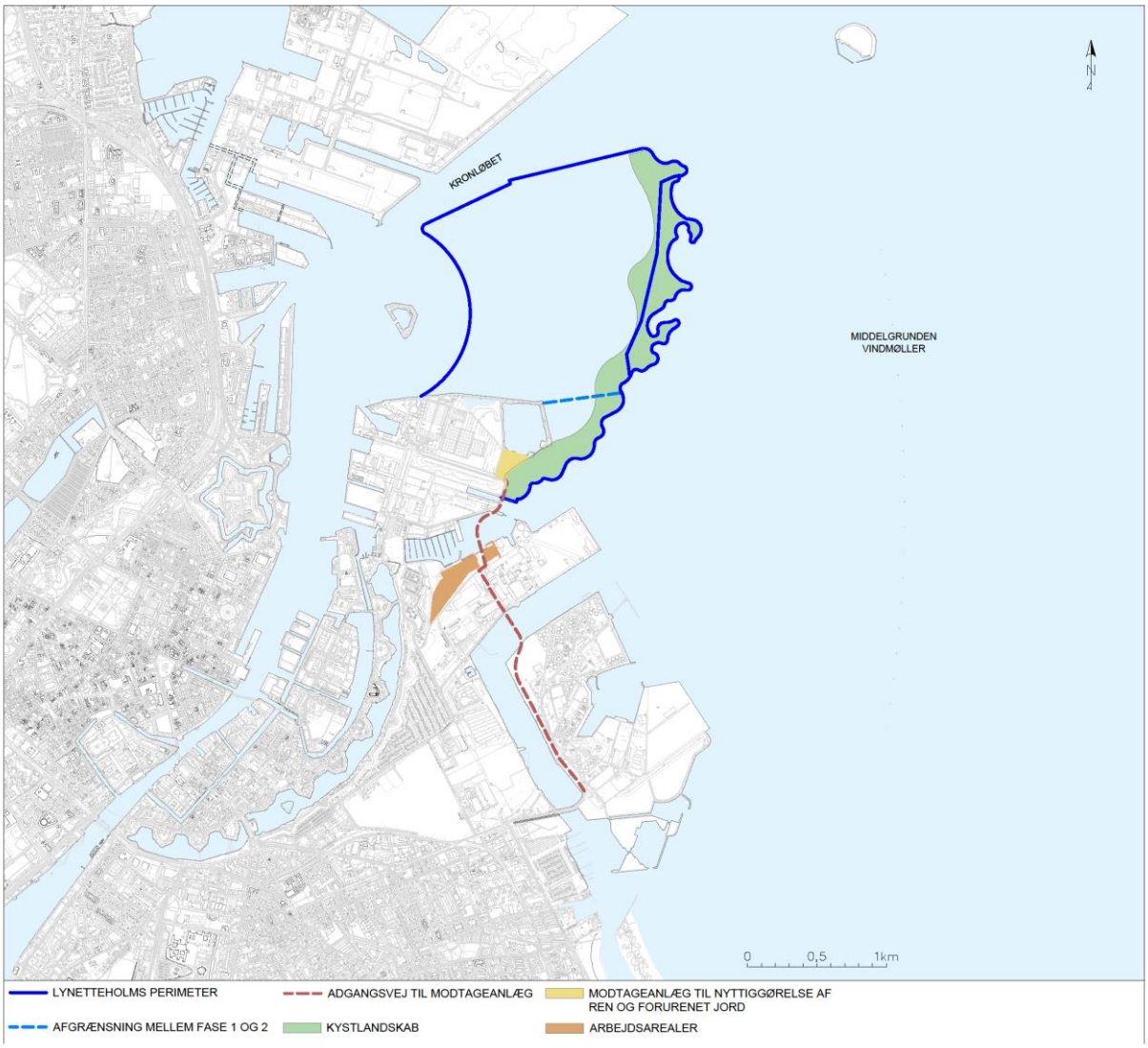
§ 21. Søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov skal være anlagt inden seks måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort.
Stk. 2. Ved søgsmål om miljøforhold, der er omfattet af denne lov, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

Kapitel 10

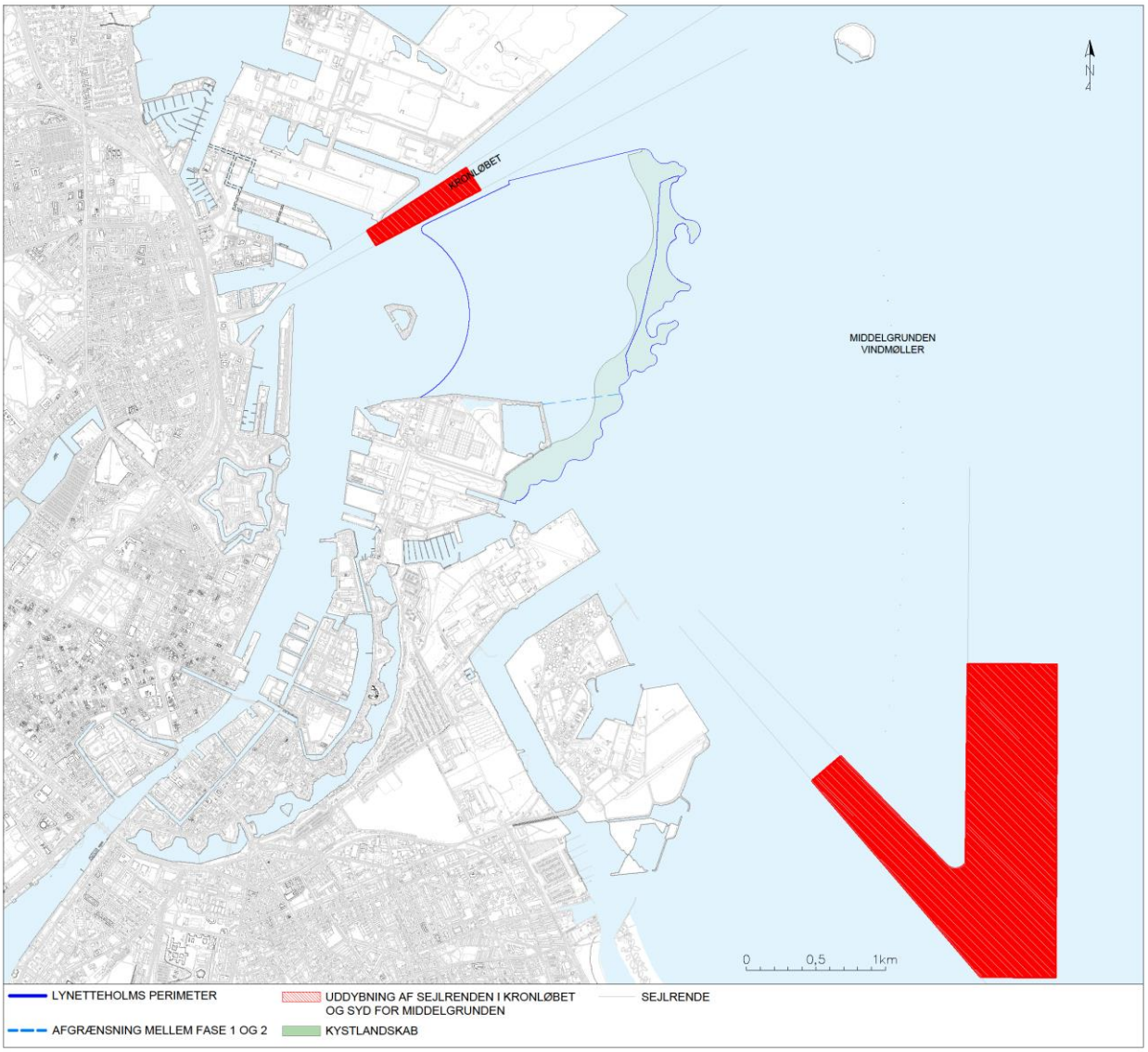
Ikrafttræden m.v.

§ 22. Loven træder i kraft 1. juli 2021.

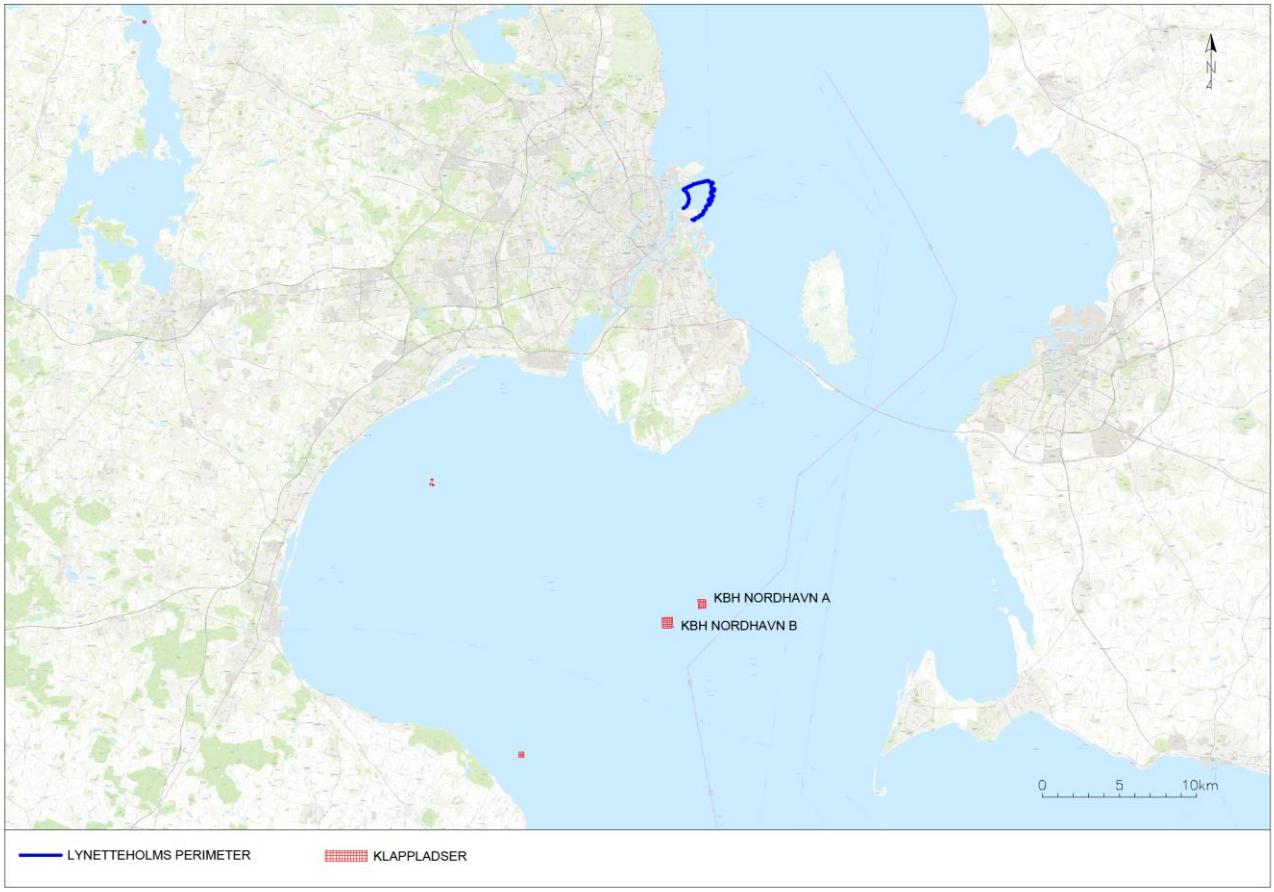
Bilag 1.


KRONLØBET
MIDDELGRUNDEN
VINDMØLLER
N
0
0,5
1km
LYNETTEHOLMS PERIMETER
ADGANGSVEJ TIL MODTAGEANLÆG
MODTAGEANLÆG TIL NYTTIGGØRELSE AF REN OG FORURENET JORD
AFGRÆNSNING MELLEM FASE 1 OG 2
KYSTLANDSKAB
ARBEJDSAREALER

Bilag 2.


KRONLØBET
MIDDELGRUNDEN
VINDMØLLER
N
0
0,5
1km
LYNETTEHOLMS PERIMETER
AFGRÆNSNING MELLEM FASE 1 OG 2
UDDYBNING AF SEJLRENDEN I KRONLØBET OG SYD FOR MIDDELGRUNDEN
KYSTLANDSKAB
SEJLRENDE

Bilag 3.


N
KBH NORDHAVN A
KBH NORDHAVN B
0
5
10km
LYNETTEHOLMS PERIMETER
KLAPPLADSER

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

Indhold

1. Indledning 14
2. Lovforslagets baggrund 15
3. Lovforslagets hovedpunkter 16
3.1. Anlægsprojektet 16
3.1.1. Beskrivelse af anlægsprojektet 16
3.1.1.1. Lynetteholm 16
3.1.1.2. Adgangsvejen 18
3.1.1.3. Modtageanlæg 18
3.1.1.4. Anlæg af dæmning og oplukkelig bro 19
3.1.1.5. Uddybning af sejlrende 19
3.1.1.6. Klapning af materiale 19
3.2. Miljømæssige vurderinger 19
3.2.1. Gældende ret 19
3.2.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning 22
3.3. Ekspropriation 24
3.4. Forholdet til anden lovgivning 25
3.4.1. Gældende ret 25
3.4.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning 27
3.5. Ledninger 29
3.5.1. Gældende ret 29
3.5.1.1. Ledninger på land 29
3.5.1.2. Ledninger på søterritoriet 30
3.5.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning 31
4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige 32
4.1. Anlægsøkonomi 32
4.2. Økonomiske konsekvenser for det offentlige 32
4.3. Implementeringskonsekvenser for det offentlige 33
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv. 33

6. Administrative konsekvenser for borgerne 33
7. Miljømæssige konsekvenser 33
7.1. Trafikale forhold 34
7.1.1. Påvirkninger i anlægsfasen 34
7.1.2. Påvirkninger i driftsfasen 34
7.2. Kystmorfologi 35
7.2.1. Påvirkninger i anlægs- og driftsfasen 35
7.3. Sediment 36
7.3.1. Påvirkninger i anlægsfasen 36
7.3.2. Påvirkninger i driftsfasen 37
7.3.3. Påvirkning fra uddybning og klapning 38
7.4. Landskab 39
7.4.1. Påvirkninger i anlægsfasen 39
7.4.2. Påvirkninger i driftsfasen 40
7.5. Materielle goder 40
7.5.1. Påvirkninger i anlægsfasen 40
7.5.1.1. Erhvervsfiskeri 40
7.5.1.2. Infrastruktur og tekniske anlæg 41
7.5.1.3. Havneområdet 41
7.5.1.4. Erhverv på land 41
7.5.1.5. Råstoffer 42
7.5.2. Påvirkninger i driftsfasen 42
7.5.2.1. Erhvervsfiskeri 42
7.5.2.2. Infrastruktur og tekniske anlæg 42
7.5.2.3. Havneområdet 42
7.5.2.4. Erhverv på land 43
7.5.2.5. Råstoffer 43
7.5.3. Påvirkning ved uddybning og klapning 43
7.6. Kulturarv og arkæologi 44
7.6.1. Påvirkning i anlægsfasen 44
7.6.1.1. Marin kulturarv 44
7.6.1.2. Kulturarv på land 44
7.6.2. Påvirkninger i driftsfasen 44
7.6.2.1. Marin Kulturarv 44
7.6.2.2. Kulturrav på land 44

7.7. Hydrografi 44
7.7.1. Påvirkninger i anlægsfasen 44
7.7.2. Påvirkninger i driftsfasen 45
7.8. Bundvegetation og bundfauna 45
7.8.1. Påvirkninger i anlægsfasen 45
7.8.2. Påvirkninger i driftsfasen 47
7.8.3. Påvirkning ved uddybning og klapning 48
7.9. Dyreliv i havet 49
7.9.1. Fisk 49
7.9.1.1. Påvirkning i anlægsfasen 49
7.9.1.2. Påvirkning i driftsfasen 50
7.9.1.3. Påvirkning ved uddybning og klapning 50
7.9.2. Marine pattedyr 50
7.9.2.1. Påvirkninger i anlægsfasen 50
7.9.2.2. Påvirkninger i driftsfasen 51
7.9.2.3. Påvirkning ved uddybning og klapning 51
7.10. Fugle 52
7.10.1. Påvirkninger i anlægsfasen 52
7.10.2. Påvirkninger i driftsfasen 52
7.10.3. Påvirkning ved uddybning og klapning 52
7.11. Plante- og dyreliv på land 53
7.11.1. Påvirkninger i anlægsfasen 53
7.12. Vandkvalitet 53
7.12.1. Påvirkninger i anlægsfasen 53
7.12.2. Påvirkninger i driftsfasen 57
7.12.3. Påvirkning ved uddybning og klapning 59
7.13. Geologi og grundvand 59
7.13.1. Påvirkninger i anlægsfasen 59
7.13.1.1. Geologi 59
7.13.1.2. Grundvand 59
7.13.2. Påvirkninger i driftsfasen 60
7.13.2.1. Geologi 60
7.13.2.2. Udsivning gennem havbunden 60
7.13.2.3. Grundvand 61
7.14. Støj og vibrationer 61

7.14.1. Påvirkninger i anlægsfasen 61
7.14.1.1. Støj 61
7.14.1.2. Vibrationer 62
7.14.2. Påvirkninger fra driftsfasen 62
7.14.2.1. Støj 62
7.14.2.2. Vibrationer 64
7.15. Klima og luftkvalitet 64
7.15.1. Påvirkninger i anlægsfasen 64
7.15.1.1. Lokal luftkvalitet 64
7.15.2. Påvirkninger i driftsfasen 65
7.15.2.1. Projektets emissioner 65
7.15.2.2. Lokal luftkvalitet 66
7.15.2.3. Jordtransport til Lynetteholm 66
7.15.2.4. Kvælstofdeposition 66
7.16. Forurenet jord 66
7.16.1. Påvirkninger i anlægsfasen 66
7.16.2. Påvirkninger i driftsfasen 67
7.17. Sejladsmæssige forhold 67
7.17.1. Påvirkninger i anlægsfasen 67
7.17.2. Påvirkninger i driftsfasen 68
7.17.3. Påvirkning ved uddybning og klapning 68
7.18. Befolkning og menneskers sundhed 68
7.18.1. Påvirkninger i anlægsfasen 68
7.18.1.1. Rekreative forhold 68
7.18.1.2. Befolkning, bolig og menneskers sundhed 69
7.18.2. Påvirkninger i driftsfasen 70
7.18.2.1. Rekreative forhold 70
7.18.3. Påvirkning ved uddybning og klapning 70
7.19. Natura 2000 70
7.19.1. Natura 2000-område N141 (Brobæk Mose og Gentofte Sø) 70
7.19.1.1. Påvirkninger i anlægsfasen 70
7.19.1.2. Påvirkninger i driftsfasen 71
7.19.2. Natura 2000-område N142 (Saltholm og omkringliggende hav) 71
7.19.2.1. Påvirkninger i anlægsfasen 71
7.19.2.2. Påvirkninger i driftsfasen 72

7.19.2.2.1. Marine naturtyper 72
7.19.2.2.2. Arter 72
7.19.3. Natura 2000-område N143 (Vestamager og havet syd for) 73
7.19.4. Natura 2000-område N144 (Nedre Mølleådal og Jægersborg Dyrehave) 73
7.19.4.1. Påvirkninger i anlægsfasen 73
7.19.4.2. Påvirkninger i driftsfasen 74
7.19.5. Påvirkning fra uddybning og klapning 74
7.20. Havstrategiplanlægning 75
7.21. Katastroferisici og ulykker 78
7.21.1. Fysiske skader 78
7.21.2. Stormflod 79
7.22. Afværgeforanstaltninger og overvågning 79
7.22.1. Afværgeforanstaltninger 79
7.22.2. Overvågningsprogram 83
7.22.3. Afværgeforanstaltninger og overvågning ved uddybning og klapning 86
8. Forholdet til EU-retten 86
8.1. VVM-direktivet 86
8.2. Habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet 87
8.3. Århuskonventionen 88
8.4. Vandrammedirektivet og Havstrategidirektivet 89
9. Hørte myndigheder og organisationer mv. 90
10. Sammenfattende skema 90

1. Indledning

Lovforslaget indeholder hjemmel til, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S anlægger en ny ca. 2,8 kvadratkilometer halvø i Københavns Havn i forlængelse af Refshaleøen, som i den østlige del af halvøen skal være et kystlandskab. Lynetteholm skal opfyldes med overskudsjord fra anlægsprojekter

Lovforslaget giver endvidere hjemmel til, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S kan anlægge et modtageanlæg til nyttiggørelse af såvel ren som forurenet jord på Refshaleøen med tilhørende arbejdskaj. Endelig kan selskabet anlægge en adgangsvej fra Prøvestenen til modtageranlægget på Refshaleøen, der går via Kraftværkshalvøen, omfattende en dæmning nord for Prøvestenen, en dæmning med tilhørende oplukkelig bro øst for Margretheholm Havn og en vejdæmning på ydersiden af Refshaleøen mod øst.

Når lovforslaget træder i kraft, vil anlægsloven udgøre miljøgodkendelsen af de udførte miljøkonsekvensvurderinger, som er foretaget i miljøkonsekvensrapporterne til projektet.

Til brug for anlæggelsen af Lynetteholm indeholder lovforslaget herudover en række bestemmelser, som regulerer anlægsprojektet i forhold til miljø og planlægning, ledningsarbejder m.v.

Lovforslaget udgør på nogle punkter en fravigelse af regler i plan-, natur- og miljølovgivningen, herunder en mulighed for at afskære klageadgange, hvilket hænger sammen med, at anlægsprojektet med dette lovforslag vedtages i enkeltheder af Folketinget.

Anlægsloven skal således udgøre det fornødne retsgrundlag for, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre projektet. Det betyder, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S ikke vil skulle indhente en administrative tilladelse, idet disse tilladelser gives med anlægslovens ikrafttræden. Konsekvensen af fravigelsen af anden lovgivning er ikke, at de planlægningsmæssige, kulturhistoriske og miljømæssige hensyn, der ligger bag de pågældende bestemmelser i den almindelige lovgivning, ikke varetages i anlægsprojektet. De nævnte hensyn, herunder hensyn som kan følge af direktivmæssige forpligtelser, varetages i stedet af Udviklingsselskabet By & Havn I/S i anlægsprojektet efter reglerne i anlægsloven.

2. Lovforslagets baggrund

Den 5. oktober 2018 indgik den daværende regering (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) en principaftale med Københavns Kommune om etableringen af en ny halvø i Københavns Havn. Lynetteholm anlægges med overskudsjord fra bl.a. byggeri i byen, der dermed dækker Københavns Kommunes behov for at komme af med jord i mange år fremover. Lynetteholm vil ligeledes bidrage til at klimasikre København mod stormflod fra nord. Endvidere kan halvøen på længere sigt udvikles til en ny, attraktiv bydel.

Den 25. oktober 2018 indgik den daværende regering (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti aftale om Erstatning for byggeriet på Ørestad Fælled Kvarter samt anlæg af Lynetteholmen.

Det følger bl.a. af sidstnævnte aftale, at parterne noterede sig, at regeringen havde indgået en principaftale med Københavns Kommunes overborgmester om anlæg af Lynetteholm. Parterne var enige om at tilslutte sig indholdet i denne aftale. Anlægget af Lynetteholm vil kunne bidrage til at løse en række udfordringer i hovedstaden. Projektet vil bl.a. kunne skabe plads til deponering af overskudsjord, sikre arealer til flere boliger og virksomheder, øge lønsomheden af og skaffe finansiering til nødvendige investeringer i infrastruktur, indgå som et led i klimasikringen af København mod stormflod fra nord og give mulighed for at udflytte vissehavneaktiviteter, blandt andet krydstogsskibe, fra Inderhavnen.

Det følger endvidere af aftalen, at der oprettes et nyt selskab, Lynetteholmen I/S, til at forestå anlæg af Lynetteholmen.

Forud for anlægsloven er der udført miljøkonsekvensvurderinger af projektet af Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Undersøgelserne består af to rapporter. Den ene om anlæg af Lynetteholm mv. og den anden omhandler specifikt en afledt uddybning af sejlrenden i Kronløbet og syd for Middelgrunden samt klapning af opgravet materiale fra anlæg af Lynetteholms perimeter (halvøens omkreds).

Miljøkonsekvensrapporterne med tilhørende miljøvurdering har været i offentlig høring.

Rapporten om anlæg af Lynetteholm var i høring i perioden fra 30. november 2020 til 25. januar 2021. Rapporten var og er fortsat tilgængelig elektronisk på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside. Der er også afholdt digitale borgermøder. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen modtog xxx høringssvar, som er refereret i dokumentet "xxxxxx".

Rapporten om uddybningen af sejlrenden og klapning af materiale var i høring i perioden fra 22. december 2020 til 17. februar 2021. Rapporten var og er fortsat tilgængelig elektronisk på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen modtog xxx høringssvar, som er refereret i dokumentet "xxxxxx".

Herudover er der udarbejdet en implementeringsredegørelse som indeholder en sammenfattende beskrivelse af projektet, som var i høring i perioden XX-XX-XXXX til XX-XX-XXXX. Redegørelsen tilsendes Folketinget som led i behandlingen af lovforslaget og vil være tilgængelig på Folketingets hjemmeside.

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1. Anlægsprojektet

Lovforslaget omfatter anlægget af Lynetteholm i Københavns Havn indeholdende et kystlandskab i den østlige del af halvøen, anlæg af et midlertidigt modtageanlæg til nyttiggørelse af ren og forurenet jord på Refshaleøen, anlæg af en adgangsvej til modtageanlægget via Prøvestenen og på Kraftværkshalvøen omfattende en dæmning nord for Prøvestenen, en dæmning med tilhørende oplukkelig bro øst for Margretheholm Havn og en vejdæmning på ydersiden af Refshaleøen. Der henvises til lovforslagets kortbilag 1.

Herudover indeholder projektet også uddybningen af sejlrenden i Kronløbet og syd for Middelgrunden samt klapning af gytje i Køge Bugt. Der henvises til lovforslagets kortbilag 2.

3.1.1. Beskrivelse af anlægsprojektet

3.1.1.1. Lynetteholm

Lynetteholm planlægges etableret som et 2,8 km² opfyldt område øst for Trekroner Søfort mellem Nordhavn og Refshaleøen.

Lynetteholms omkreds, perimeteren, har en længde på omkring 7 km, hvoraf hovedparten består af en dæmning med sten på ydersiden (stenbeskyttelse). Mod nord anlægges perimeteren som en spunsvæg, en såkaldt fangedæmning. Anlægsarbejderne med etablering af halvøens afgrænsning forventes sat i gang i ultimo 2021 og vil løbe indtil 2025.

Den østlige perimeter etableres med et kystlandskab, hvor perimeterkonstruktioner består af dæmninger med stenbeskyttelse, dæmninger med foranliggende sandstrande eller stenstrande samt kystfremspring, som skal sikre de etablerede strande. Kyststrækningen varierer mellem dæmninger med stenbeskyttelse, stenstrande og sandstrande i varierende hældninger og vil sammen med det bagvedliggende landskab fungere som klimasikring for Lynetteholm og København. Kystlandskabet er designet med udgangspunkt i en såkaldt naturbaseret klimasikring, hvor landskabet smidigt kan tilpasses med lokale forhøjninger og nye landskabstyper i takt med et stigende havspejl og samtidig give rekreativ værdi.

Der er gytje på store dele af havbunden, hvor Lynetteholm skal placeres. Gytje er blød bund, der er dannet på havbunden af transporteret organisk materiale. For at undgå, at der opstår stabilitetsbrud og sætninger i konstruktionerne til Lynetteholms perimeter, er det nødvendigt at udskifte gytjen på havbunden med marint sand, hvor perimeterkonstruktionen skal anlægges.

Lynetteholm skal opfyldes med overskudsjord fra anlægsprojekter i hovedstadsområdet, herunder metro, som producerer store mængder overskudsjord. Da KMC jorddepot i Nordhavn snart er fyldt op, er der brug for, at der kan modtages jord i Lynetteholm inden hele perimeteren er etableret. Derfor planlægges nyttiggørelsesanlægget opført med to jordopfyldningsfaser, som adskilles af en intern væg.

Opfyldning i fase 1 sker i et mindre område tæt på modtageanlægget på Refshaleøen. Foruden overskudsjord fra København skal Lynetteholm i fase 1 modtage jord fra KMC Nordhavn, som frem til medio 2022 forventer at mellemdeponere ca. 2,7 mio. ton forurenet jord, fordi deponeringsanlæggets kapacitet i Nordhavn er opbrugt.

Arealet, som skal benyttes i fase 1, er beregnet til at kunne indeholde ca. 4,3 mio. m^3, svarende til ca. 8,6 mio. tons.

Den nordlige afgrænsning af arealet udføres som en intern spunsvæg og er placeret 50 meter fra den eksisterende udløbsledning fra renseanlægget Lynetten. Indretningen og udnyttelsen af fase 1 tager højde for behovet for at forstærke den omtalte udløbsledning samt at flytte ledningens udløb længere ud i Øresund.

Under opfyldningen af arealet i fase 1 forventes der en årlig udledning af overskudsvand på ca. 2 mio. m^3 svarende til den mængde jord, som forventes modtaget om året samt den årlige nettonedbør på arealet. Mængden af overskudsvand afhænger af, hvor meget jord der modtages om året. Derfor kan udledningsmængden variere fra 1,6 mio. m^3/år til 2,3 mio. m^3/år. Udledningen forventes at ske øst for Lynetteholm.

Det er forventningen, at opfyldningen under fase 1 kan begynde i 2023.

I forhold til fase 2, når hele Lynetteholms perimeter er etableret, kan der ske opfyldning inden for dette område. Opfyldningen vil ske med både ren og forurenet jord, som ikke vil blive holdt adskilt. Den forurenede jord til opfyld i Lynetteholm er ikke-rensningsegnet forurenet jord, som ind til nu har kunnet opfyldes i Nordhavnsdepotet for forurenet jord. Der er kun tale om lettere forurenet jord, der på forhånd er undersøgt for forureningsgrad, som kan modtages til opfyldning i Lynetteholm. Jord fra byggepladser, der er mere forurenet end modtagekriterierne tillader, skal køres til et jordbehandlingsanlæg til rensning. Den øverste meter fra kote 3+ til kote 4+ vil blive opfyldt med ren jord af hensyn til fremtidig byudvikling på arealet. Hertil kommer en ekstra meter rene materialer.

Overskudsvand fra opfyldningen i fase 2 udledes til havet dels via udledningen gennem en udløbsledning og dels via diffus udsivning gennem perimeteren. De årlige forventede mængder overskudsvand svarende til den modtagne jordmængde og den årlige nettonedbør på arealet. Mængden af overskudsvand afhænger af hvor meget jord der modtages om året. Derfor kan udledningsmængden variere fra 1,4 mio. m^3/år til 2,2 mio. m^3/år.

Det er forventningen, at opfyldningen under fase 2 kan begynde ultimo 2024 eller primo 2025.

3.1.1.2. Adgangsvejen

Jorden til Lynetteholm skal transporteres med lastbil via Prøvestenen, hvor der anlægges en ny vej langs Prøvestenskanalen uden for ISPS-sikringen, og derefter på dæmning over til Kraftværksøen, tværs over denne, øst om Amager Ressourcecenter og videre på dæmning med oplukkelig bro over indsejlingen til Margretheholm havn. Vejen anlægges med et vejudlæg på 9 meter.

Delstrækninger:

- Nyt signalkryds og vej langs med den vestlige side af Prøvestenen ud mod Prøvestenskanalen. Langs vejens vestside placeres et hegn mod ISPS-området. Vejen anlægges i en sådan afstand fra Prøvestenskanalen, at der vil være plads til en støjvold.
- Ny dæmning over Prøvestenskanalen. Der anlægges som udgangspunkt en åbning under dæmningen for at sikre vandgennemstrømning i Prøvestenskanalen og for at tilgodese ud- og indsejling til Københavns Motorbådsklub.
- Krydsning af Kraftværkshalvøen via Kraftværksvej og øst om Amager Ressourcecenter.
- Ny Dæmning over indsejling til Margretheholm Havn til Refshalevej. Dæmningen anlægges med en oplukkelig bro, så masteskibe fra Margretheholm Havn kan passere vejen på hverdagsaftener og i weekenden, når vejen på dæmningen ikke anvendes til jordtransport. Udviklingsselskabet By & Havn I/S vil dog indgå i en dialog med brugere af Margretheholm Havn med henblik på at forhandle supplerende åbningstider.

Fra Refshalevej skal lastbilerne på en ny dæmning uden om B&Ws gamle dokport og herfra på ny vejdæmning til modtageanlægget.

3.1.1.3. Modtageanlæg

På Refshaleøen anlægges et modtageanlæg, hvor jorden kan vejes og eventuelt analyseres, inden den indbygges i Lynetteholm. Da kapaciteten i depotet i Nordhavn snart er opbrugt, er der behov for at modtage jord i Lynetteholm, inden hele perimeteren er anlagt. Modtageanlægget skal derfor være etableret og klart til drift, før hele Lynetteholms afgrænsning er anlagt, jf. afsnit 3.1.1.1. om faseinddelingen af jordopfyldet.

Modtageanlægget omfatter:

- Administrationsbygning i to etager med kontorarbejdspladser, frokoststue/mødelokale, køkken, toiletter, omklædnings- og baderum. Bygningen udføres som en permanent bygning.
- Garage og værksted i hal med minimum 8 meter indvendig højde, rulleporte, depotrum og tæt gulv med opsamling af spild.
- Tre brovægte med selvbetjeningsterminaler.
- Bygning med vejebod med kontorarbejdspladser, toilet og bad. Fra bygningen skal der være udsyn over brovægtene, så de indkomne læs kan kontrolleres.
- Selvbetjent lastvognsvaskeanlæg med recirkulation af vaskevand.
- Modtageområdet sikres med indhegning og adgang via fjernbetjente rulleporte, og der etableres pladsbelysning af hele området på master af 6-8 meters højde.
- Alle belægninger på modtageområdet og på vaskepladsen forsynes med tæt belægning og opsamling af overfladevand. Dette ledes via sandfang og olieudskiller til kloak.

3.1.1.4. Anlæg af dæmning og oplukkelig bro

Som led i etableringen af adgangsvejen skal der etableres en dæmning på tværs af indsejlingen til Margretheholm Havn, der er forsynet med en oplukkelig bro, så lystsejlere kan passere. Brohøjden er i størrelsesordenen 4,5 meter. Den præcise krydsning af Kraftværkshalvøen fastlægges efter nærmere dialog mellem Udviklingsselskabet By & Havn I/S og Amager Ressourcecenter (ARC) og HOFOR.

3.1.1.5. Uddybning af sejlrende

Aktiviteter, der knytter sig til kysten og adgangen til Øresund, vil blive påvirket af arealinddragelsen til Lynetteholm. Sejlads i Lynetteløbet vil således blive umuligt, hvorfor Kronløbet fremtidigt skal benyttes til både rekreativ og kommerciel sejlads, og der vil derfor være behov for uddybning af Kronløbet.

Som en konsekvens af etablering af Lynetteholm blokeres Kongedybet vest om Middelgrund, hvorfor skibstrafik til og fra Prøvestenen i fremtiden skal anløbe fra sydøst. Dette betyder at skibe sejlende fra og sejlende mod nord skal svaje omkring Sydkardinalen, i området benævnt Middelgrunden. I denne forbindelse uddybes havbunden i området for at udvide området hvori skibe kan svaje.

Området i Svælget er i dag en indsejling til Prøvestenen, hvorfor vanddybden i dele af området er tilstrækkeligt. Det er foreslået at uddybe til en garanteret bundkote på -12,6 mDVR90, hvortil der foreslås tillagt 0,2 m tolerance. Derved beregnes den nødvendige uddybningsmængde ud fra en bundkote på -12,8 mDVR90.

Benyttes dette opnås en uddybningsmængde på140.880 m³ fra Svælget og 28.180 m³ fra Kronløbet.

3.1.1.6. Klapning af materiale

I forbindelse med anlæg af Lynetteholms perimeter skal blød havbund skiftes ud med sand for at etablere stabilt underlag til dæmningerne, og der skal oprenses i sejlrender. De mest forurenede materialer, som graves op fra havbunden, deponeres i det eksisterende havneslamdepot på Refshaleøen, mens det planlægges at rene og lettere forurenede materialer klappes på to klappladser i Køge Bugt: KBH Nordhavn A (KA) og KBH Nordhavn B (KB), jf. kortbilag 3 til dette lovforslag

Klapningen forventes foretaget med splitpram. Klapning foregår ved, at fartøjet sejler ind til den ønskede position på klappladsen, hvor fartøjet tømmer sin last ud igennem bunden af skibet.

Mængden der skal klappes er omkring 2,5 mio. m³. Klapningen foretages over to år i perioderne oktober 2021 til marts 2022 og oktober 2022 til marts 2023.

3.2. Miljømæssige vurderinger

3.2.1. Gældende ret

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 (ændring af VVM-direktivet), er implementeret i diverse love, herunder havneloven.

Det følger af artikel 2, stk. 5, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU, at medlemsstaterne, med forbehold af artikel 7, i tilfælde, hvor et projekt vedtages ved en særlig national lov, kan fritage dette projekt fra direktivets bestemmelser om offentlig høring, forudsat at målene med direktivet opfyldes. Denne bestemmelse indebærer, at VVM-direktivets almindelige regler også gælder for projekter, der vedtages ved en særlig national anlægslov, men at der i disse tilfælde er hjemmel til at fravige bestemmelserne om offentlig høring, bortset fra reglerne om inddragelse af offentligheden og myndigheder i andre medlemsstater i projekter med grænseoverskridende miljøeffekter (artikel 7).

Ved lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v. og regler udstedt i medfør heraf, jernbaneloven og forskellige andre love (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter samt havneprojekter) blev § 1 a i lov om havne (havneloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 457 af 23. maj 2012, ændret.

I medfør af havnelovens § 1 a er bekendtgørelse nr. 930 af 18. juni 2020 om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter, for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne, udstedt.

Det følger af bekendtgørelsens § 1, stk. 1, at bekendtgørelsen fastsætter bestemmelser om vurdering af virkninger på miljøet, herunder bestemmelser om virkning på miljøet i Natura 2000-områder, ved Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilladelser til følgende projekter 1) Anlæg og udvidelse af erhvervshavne, jf. § 2, stk. 1 og 2, i lov om havne. 2) Udvidelse af Københavns Havn, jf. § 24, stk. 3, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S. 3) Uddybning og opfyldning samt etablering af faste anlæg m.v. inden for København Havns søområde, jf. § 24, stk. 4, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S samt 4) Øvrige faste anlæg, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen tillader.

Af § 1, stk. 2, fremgår det, at bekendtgørelsen endvidere fastsætter bestemmelser om vurdering af virkninger på miljøet, herunder Natura 2000-områder, for projekter nævnt i stk. 1, som skal vedtages ved anlægslov.

Det følger af bekendtgørelsens § 3, stk. 5, at ved projekter, som skal vedtages ved anlægslov, kræves ikke administrativ tilladelse. Stk. 2-4 finder tilsvarende anvendelse ved projekter, som skal vedtages ved anlægslov. Stk. 2 omhandler, hvorvidt der skal udarbejdes miljøkonsekvensvurdering samt konsekvensvurderinger af Natura 2000-områder.

Af§ 3, stk. 3, følger det, at miljøkonsekvensvurderingen skal beskrive og vurdere et projekts væsentlige direkte og indirekte indvirkninger på følgende faktorer: 1) Befolkning og menneskers sundhed. 2) Biologisk mangfoldighed med særlig vægt på arter og naturtyper, der er beskyttet i henhold til direktiv 92/43/EØF og direktiv 2009/147/EF. 3) Jordarealer, jordbund, vand, luft og klima. 4) Materielle goder, kulturarv og landskabet. 5) Samspillet mellem faktorerne i nr. 1-4.

Efter § 3, stk. 4, skal beskrivelsen også omfatte projektets forventede virkninger på miljøet som følge af projektets sårbarhed over for risici for større ulykker og katastrofer, der er relevante for det pågældende projekt.

Af § 10, stk. 1, følger det, at hvis miljøkonsekvensrapporten efter Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens vurdering opfylder de indholdsmæssige krav, der følger af § 9 og bilag 4, sender Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen miljøkonsekvensrapporten, ansøgningen og eventuelle supplerende oplysninger i høring med henblik på at give berørte myndigheder og offentligheden mulighed for at fremsætte bemærkninger, inden der træffes afgørelse, jf. projekter omfattet af § 1, stk. 1, eller vedtages en anlægslov, jf. § 1, stk. 2. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen fastsætter en frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten på mindst 8 uger.

Det følger af § 24, stk. 1, at kan et projekt, der er omfattet af krav om miljøvurdering, forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet i en anden stat, skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen snarest muligt underrette miljøministeren med henblik på gennemførelse af en international høring. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan ikke meddele administrativ tilladelse, før miljøministeren har meddelt samtykke hertil.

Det følger af § 24, stk. 3, at med henblik på gennemførelse af en international høring, jf. stk. 1 og 2, sender miljøministeren miljøkonsekvensrapporten til et ansøgt projekt, de oplysninger, der er nævnt i § 10, oplysninger om projektets mulige grænseoverskridende virkninger på miljøet, herunder på menneskers sundhed, og oplysninger om beslutningsproceduren, herunder angivelse af en frist for afgivelse af bemærkninger, til den berørte stat.

Bekendtgørelsens kapitel 6 omhandler overvågning, herunder fastsættelse af vilkår om overvågning. Disse regler gælder imidlertid ikke ved projekter, som skal vedtages ved anlægslov, jf. § 29, 1. pkt. Hvis sådant et projekt har væsentlig skadelig indvirkning på miljøet, indgår vilkår om overvågning mv. i anlægsloven til projektet, jf. 2. pkt.

Beskrivelsen oven for er de specielle regler omhandlende vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter, for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne.

De generelle regler for miljøvurderinger findes i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), jf. lovbekendtgørelse nr. 973 af 25. juni 2020 (herefter miljøvurderingsloven), hvoraf det følger af § 4, stk. 2, at lovens bestemmelser om offentlig høring, jf. § 35, ikke finder anvendelse på projekter, der vedtages i enkeltheder ved lov.

Med hjemmel i miljøvurderingsloven er bekendtgørelse om samordning af miljøvurderinger og digital selvbetjening m.v. for planer, programmer og konkrete projekter omfattet af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), jf. bekendtgørelse nr. 913 af 30. august 2019, udstedt.

Det følger af bekendtgørelsens § 1, at bekendtgørelsen fastsætter regler for ansøgninger og visse tilladelser om konkrete projekter, der er omfattet af miljøvurderingsloven. Bekendtgørelsens regler om samordning, digital høring og offentliggørelse finder anvendelse på såvel planer og programmer som på konkrete projekter.

Af § 7, stk. 3, fremgår det, at hvis to statslige myndigheder, to regioner eller to kommuner som kompetente myndigheder skal tillade et projekt efter lovens § 25, aftaler myndighederne fra sag til sag, hvilken myndighed der er ansvarlig for at gennemføre den samlede miljøvurderingsproces, og udarbejde den samlede vurdering af ansøgningen, jf. stk. 1.

Af § 7, stk. 1, følger, at ved anvendelsen af den fælles procedure er VVM-myndigheden ansvarlig for at sikre, at der gennemføres en samlet miljøvurderingsproces og en samlet myndighedsvurdering af den indsendte ansøgning efter miljøvurderingslovens § 18 og miljøkonsekvensrapport efter lovens § 20. Vurderingen udarbejdes af VVM-myndigheden. Den myndighed, som skal meddele tilladelse til projektet efter anden lovgivning, skal anvende VVM-myndighedens miljøvurdering af projektet som grundlag for sin afgørelse

3.2.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med Folketingets vedtagelse af anlægsprojektet i alle dets enkeltheder ved lov bemyndiges Udviklingsselskabet By & Havn I/S til at gennemføre projektet i overensstemmelse med lovforslagets § 1, jf. lovens kortbilag 1-3, projektbeskrivelsen i dette lovforslag, i miljøkonsekvensrapporten samt den i lovbehandlingen indgåede implementeringsredegørelse. Anlægsprojektet er miljøvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget ved anlægslov i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EUD. Der henvises til afsnit 8 om forholdet til EU-retten.

Anlægsprojektet vil herefter kunne gennemføres på grundlag af anlægsloven, idet loven fraviger en række af de bestemmelser i den almindelige plan- og miljølovgivning m.v., som indeholder umiddelbart gældende forbud mod ændringer i tilstanden eller etablering af varige fysiske anlæg, eller stiller krav om forudgående tilladelse eller godkendelse m.v., før sådanne anlæg kan etableres, jf. lovforslagets § 5.

Anlægsprojektets virkninger på miljøet er som anført beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, dvs. miljøkonsekvensrapporterne. Anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af disse vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet. Det påhviler således Udviklingsselskabet By & Havn I/S at sikre, at anlægsprojektets indvirkninger på miljøet holdes inden for rammerne af de udførte vurderinger i de nævnte miljømæssige undersøgelser af projektet, jf. også herved den foreslåede § 3 i lovforslaget.

Da beskrivelsen i lovforslaget – også under hensyn til anlægsprojektets omfang – nødvendigvis må være overordnet, er der i tillæg til lovbemærkningerne og projektbeskrivelsen i miljøkonsekvensvurderingerne udarbejdet en implementeringsredegørelse, som indeholder en sammenfattende beskrivelse af det projekt, som Folketinget vedtager.

I implementeringsredegørelsen er der også redegjort for, hvorledes varetagelsen af naturhensyn og gennemførelse af afværgeforanstaltninger vil ske af hensyn til de relevante naturinteresser, som berøres af anlægsprojektet. Formålet hermed er at sikre en effektiv og målrettet implementering af disse afværgeforanstaltninger under hensyn til, at dele af den almindelige miljølovgivning ikke finder anvendelse på anlægsprojektet.

Implementeringsredegørelsen indeholder en uddybende anvisning på, hvordan anlægsprojektet, som Folketinget tilslutter sig, vil blive udmøntet i praksis. Udviklingsselskabet By & Havn I/S er således forpligtet til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med såvel loven, herunder gennemførte miljøkonsekvensvurderinger, som implementeringsredegørelsen.

Anlæggelse af Lynetteholm er et anlægsprojekt af betydelig størrelse og kompleksitet. Det kan formentlig ikke undgås, at der efter anlægslovens ikrafttræden kan opstå behov for at foretage visse justeringer eller tilpasninger m.v. af det vedtagne projekt. Det kan derfor blive nødvendigt at gennemføre ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet som følge af f.eks. tilstødte tekniske komplikationer, ny viden eller andre forhold, som ikke er forudset ved projekteringen af anlægget, og som i forhold til de miljømæssige påvirkninger eventuelt ligger uden for rammerne af de miljømæssige vurderinger i miljøkonsekvensrapporterne, der ligger til grund for vedtagelsen af anlægsloven.

Det vurderes ikke at være hensigtsmæssigt, såfremt der ikke er hjemmel i anlægsloven til, at en sådan ændring kan godkendes administrativt. Alternativt ville projektændringer kræve ændringer til anlægsloven. Derfor indeholder lovforslaget i § 4 en hjemmel til, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen administrativt kan give tilladelse til projektændringer. Det er en forudsætning for, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan give en tilladelse, at den ønskede ændring eller tilføjelse fortsat ligger inden for bemyndigelsen i lovforslagets § 1, stk. 1.

I udgangspunktet vil et anlægsprojekt, der både dækker havnens søområde, søterritoriet uden for havnen samt landområder, skulle vurderes efter de forskellige love, der implementerer VVM-direktivet.

Det er ikke hensigtsmæssigt, at ændringer m.v. af et samlet anlægsprojekt omfattes af forskellige regelsæt, uanset at reglerne i det væsentlige har samme indhold. Den foreslåede bestemmelse i § 4 skal således sikre, at ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet alene skal vurderes i henhold til ét regelsæt om VVM. Ændringer eller udvidelser af havneprojekter inden for København Havns søområde vil herefter skulle vurderes i henhold til VVM-reglerne i bekendtgørelse om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter, for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne.

Trafik-, Bolig og Byggestyrelsen vil være VVM-myndighed for eventuelle ændringer og udvidelser af anlægsprojektet. Bestemmelsen i § 4 betyder således, at ændringer eller udvidelser, der kan være til skade for miljøet, skal anmeldes af Udviklingsselskabet By & Havn I/S til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som skal vurdere, om den anmeldte ændring eller udvidelse skal undergives supplerende miljømæssige vurderinger, inden styrelsen tager stilling til, om ændringen eller udvidelsen kan tillades, eventuelt på vilkår. Det bemærkes, at anmeldelsen omhandler ændringer eller udvidelser der kan være til skade for miljøet. Det betyder også, at hvis en projektændring utvivlsomt ikke vil være til skade for miljøet, vil der ikke skulle ske en anmeldelse efter forslaget til § 4. Det er under alle omstændigheder en forudsætning, at en ændring eller udvidelse ikke må gå udover, hvad Folketinget har bemyndiget Udviklingsselskabet By & Havn I/S at udføre, jf. forslaget til § 1.

Transportministeren fører tilsyn med, at anlægsprojektet gennemføres i overensstemmelse med anlægsloven, herunder i overensstemmelse med miljøkonsekvensrapporter samt implementeringsredegørelsen. Udviklingsselskabet By & Havn I/S er ansvarlige for at sikre, at projektet gennemføres i overensstemmelse hermed.

Det bemærkes, at det foreslås i § 20, at manglende overholdelse af lovens § 3, hvorefter anlægsprojektet nævnt i § 1 skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, herunder implementeringsredegørelsen, kan straffes med bøde. Det samme gælder i øvrigt

manglende overholdelse af anmeldelsespligten efter det foreslåede § 4, stk. 2, samt manglende overholdelse af vilkår i tilladelser til projektændringer, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen meddeler efter den foreslåede § 4, stk. 1.

Det er intentionen, at transportministeren delegerer kompetencen til at føre tilsyn med projektet til de myndigheder, som har specifikke faglige forudsætninger herfor. Det betyder f.eks., at Kystdirektoratet efter hensigten vil få tilsynsopgaven med uddybning af sejlrenden og klapning.

3.3. Ekspropriation

Af grundlovens § 73 fremgår, at ejendomsretten er ukrænkelig, og at ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom, uden hvor almenvellet kræver det. Afståelsen kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.

Lovforslaget indeholder en bestemmelse, hvorefter der ved ekspropriation kan erhverves de fornødne arealer og rettigheder til etablering af Lynetteholm. Ekspropriation kan kun ske, hvis det er nødvendigt at erhverve de pågældende arealer m.v. enten midlertidigt eller permanent for at kunne gennemføre anlægsprojektet.

Ekspropriationerne sker som udgangspunkt efter reglerne herom i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. For så vidt angår disse ekspropriationer foretager Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne en tilbundsgående prøvelse af, om den enkelte ekspropriation er nødvendig. Kravet om, at ekspropriationen skal være nødvendig, er udtryk for, at det almindelige proportionalitetsprincip skal være opfyldt. Tvangsmæssig afståelse af ejendom kan således ikke gennemføres, hvis det, der tilsigtes med ekspropriationen, kan gennemføres på en for grundejeren mindre indgribende måde.

Ekspropriation vil i henhold til lovforslaget ske med henblik på etablering af Lynetteholm. Det er vurderingen, at omfanget, indholdet og karakteren af projektet betyder, at ekspropriationer til dette formål opfylder kriteriet om, at det kræves af almenvellet.

En sag om lovligheden af en ekspropriationsbeslutning, der er truffet af Ekspropriationskommissionen, skal indbringes for domstolene inden 6 måneder efter, at Ekspropriationskommissionens bestemmelse om ekspropriation er truffet, jf. lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, § 15, stk. 4.

Beslutning om erstatningsfastsættelse træffes i alle tilfælde af Ekspropriationskommissionen. Erstatningen skal være fuldstændig, hvilket vil sige, at der skal betales en erstatning, der økonomisk stiller ejeren, som denne ville være stillet, hvis ekspropriationen ikke var sket.

Det vil først og fremmest være tab som følge af arealafståelse og servitutpålæg, som vil kunne erstattes, men også andre ulemper som følge af ekspropriationen, både midlertidige og varige ulemper, vil kunne erstattes. Det er ikke alene ejeren af den ejendom, der skal eksproprieres, der kan have krav på erstatning, men eksempelvis også rettighedshavere og naboer.

3.4. Forholdet til anden lovgivning

3.4.1. Gældende ret

Gennemførelsen af et anlægsprojekt vil som følge af gældende ret oftest forudsætte godkendelser, tilladelser eller dispensationer efter plan-, natur- og miljølovgivningen m.v.

Nedenfor gennemgås en række væsentlige bestemmelser, der efter gældende ret foreskriver krav om tilladelse eller dispensation, ny eller ændret planlægning m.v., hvis der skal gennemføres fysiske indgreb på land eller i havet, som er nødvendige for at realisere et anlægsprojekt som det omhandlede.

Gennemgangen er ikke en udtømmende opregning af, hvilken lovgivning der finder anvendelse på anlægsprojektet, eller hvilke tilladelser eller dispensationer, der er nødvendige for anlægsprojektets gennemførelse. I det omfang, der med lovforslaget foreslås fravigelser fra plan-, natur- eller miljølovgivningen, er gældende ret dog beskrevet.

Lovbekendtgørelse nr. 1165 af 25. november 2019 om beskyttelse af havmiljøet (havmiljøloven) indeholder i §§ 25-28 bl.a. regler om forbud mod dumping af stoffer og materialer, bortset fra dumping af optaget havbundsmateriale. Miljøministeren kan efter reglerne i loven meddele tilladelse til dumping af havbundsmateriale. I henhold til § 6, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 516 af 23. april 2020 om bypass, nyttiggørelse og klapning af optaget havbundsmateriale, som er udstedt med hjemmel i bl.a. havmiljølovens § 28, kan Miljøstyrelsen og Kystdirektoratet forlange, at ansøgeren udarbejder miljøkonsekvensvurdering og fremkommer med oplysninger om miljømæssige forhold og andre forhold af betydning for sagen.

Det følger af § 16 a, stk. 1, nr. 4, i lovbekendtgørelse nr. 705 af 29. maj 2020 om kystbeskyttelse m.v., at der ikke må foretages uddybning eller gravning på søterritoriet uden tilladelse fra miljøministeren.

§ 27 i lovbekendtgørelse nr. 1218 af 25. november 2019 om miljøbeskyttelse (herefter miljøbeskyttelsesloven) indebærer, at stoffer, der kan forurene vandet, ikke uden tilladelse må tilføres vandløb, søer eller havet, ligesom sådanne stoffer ikke må oplægges således, at der er fare for, at vandet forurenes. Kommunalbestyrelsen og miljøministeren kan efter reglerne i loven meddele tilladelse, jf. miljøbeskyttelseslovens § 27, stk. 2 og 3. I § 28 regulerer tilladelsen til, at spildevand tilføres vandløb, søer eller havet. Af § 33 følger det, at virksomheder, anlæg eller indretninger, der er optaget på den i § 35 nævnte liste, ikke må anlægges eller påbegyndes, før der er meddelt godkendelse heraf.

Lovbekendtgørelse nr. 124 af 26. januar 2017 om råstoffer (råstofloven) indeholder i §§ 20-21 regler om forudgående tilladelse fra miljø- og fødevareministeren til bl.a. nyttiggørelse af råstoffer. Kravet om tilladelse gælder ved udgravning i forbindelse med Lynetteholm.

Det følger af naturbeskyttelseslovens § 18, stk. 1, at der må ikke foretages ændring i tilstanden af arealet inden for 100 m fra fortidsminder, der er beskyttet efter bestemmelserne i museumsloven. Der må ikke etableres hegn, placeres campingvogne og lignende. Af § 65, stk. 2, følger det, at kommunalbestyrelsen i særlige tilfælde kan gøre undtagelse fra bestemmelserne i § 3, stk. 1-3, og § 18, stk.1.

Det fremgår af § 24, stk. 3 og stk. 4, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S, at udvidelse af Københavns Havn samt uddybning samt etablering af faste anlæg m.v. inden for havnens område kræver tilladelse fra transportministeren. Denne kompetence er delegeret til Trafik-, Bygge- og

Boligstyrelsen, jf. § 11 i bekendtgørelse nr. 2243 af 29. december 2020 om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forskrifter.

Det følger af jordforureningslovens § 8, stk. 2, at hvis det kortlagte areal er fastlagt af regionsrådet som indsatsområde, jf. § 6, stk. 1, eller hvis det kortlagte areal anvendes til et af de formål, der er nævnt i § 6, stk. 2, skal ejer eller bruger ansøge kommunalbestyrelsen om tilladelse før påbegyndelsen af et bygge- og anlægsarbejde på arealet.

Det følger af § 8, stk. 3, i bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområder, at myndigheden kan kun træffe afgørelse, der indebærer en direkte eller indirekte påvirkning af et overfladevandområde eller en grundvandsforekomst, hvor miljømålet ikke er opfyldt, hvis afgørelsen ikke medfører en forringelse af overfladevandområdets eller grundvandsforekomstens tilstand, og ikke hindrer opfyldelse af det fastlagte miljømål, herunder gennem de i indsatsprogrammet fastlagte foranstaltninger. Ved vurdering af, om afgørelsen vil hindre opfyldelse af det fastlagte miljømål, skal det tages i betragtning, om påvirkningen neutraliseres senere i planperioden. Af § 8, stk. 4, følger det imidlertid, at hvis myndigheden vurderer, at der ikke kan meddeles tilladelse til udledning af kvælstof eller fosfor i henhold til stk. 3, kan myndigheden indbringe sagen for miljø- og fødevareministeren. Ministeren kan i særlige tilfælde og efter en konkret vurdering tillade, at myndigheden meddeler tilladelse til den pågældende udledning.

Som følge af planloven, vil der for visse projekters vedkommende skulle ske ændringer i kommune- og lokalplaner. Planlovens bestemmelser om kommune- og lokalplaner indeholder bl.a. regler om vedtagelse af nye planer, ændringer i eksisterende planlægning og dispensation fra eksisterende planlægning. Det følger bl.a. af disse bestemmelser, at væsentlige ændringer i det bestående miljø forudsætter lokalplanlægning, jf. planlovens § 13.

Med museumsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 358 af 8. april 2014, sikres væsentlige bevaringsværdier på land og til havs. Kapitel 8 og 8 a i museumsloven omhandler bl.a. sikring af kultur- og naturarven i forbindelse med den fysiske planlægning og forberedelse af jordarbejder m.v., samt om bevaring af fortidsminder og sten- og jorddiger. Loven foreskriver i kapitel 8 og 8 a bl.a., at der skal søges dispensation til tilstandsændringer af beskyttede diger og fortidsminder. Det følger af museumsloven, at anlægsmyndigheden, hvis der under anlægsarbejdet fremkommer arkæologiske fund, skal standse arbejdet i det omfang, det berører fortidsmindet. Fundet vil herefter skulle anmeldes til kulturministeren (ved Slots- og Kulturstyrelsen). Kompetencen til at vurdere bevaringsværdige hensyn varetages efter museumsloven af kulturministeren (ved Slots- og Kulturstyrelsen).

Lov om vandplanlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017, med tilhørende bekendtgørelser, forpligter miljøministeren til at opstille miljømål, iværksætte indsatsprogrammer og overvågning og vedtage vandområdeplaner med henblik på at forebygge forringelse af og opnå god tilstand for overfladevandområder og grundvandsforekomster i overensstemmelse med vandrammedirektivet (Europa Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF, se nærmere i kap 9.5 om forholdet til EU-retten). Det følger af § 8 i bekendtgørelse nr. 449 af 11. april 2019 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter, at myndighederne ikke må træffe afgørelser, hvis afgørelserne kan medføre forringelse eller hindre målopfyldelse for målsatte overfladevandområder eller grundvandsforekomster. Lov om vandplanlægning med tilhørende bekendtgørelser gennemfører vandrammedirektivet i dansk ret.

Lov om havstrategi, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 25. november 2019, implementerer EU's havstrategidirektiv, jf. direktiv 2018/56/EF af 17. juni 2009. Havstrategidirektivet forpligter EU's medlemsstater

til at udarbejde havstrategier med det formål at opnå eller opretholde god miljøtilstand i havmiljøtestet i 2020.

Havstrategier udarbejdes hvert 6. år, og hver enkel cyklus består af tre dele. Første del indeholder beskrivelse af god miljøtilstand, tilstandsvurdering samt miljømål. Anden del består af et overvågningsprogram, og tredje del består af et indsatsprogram. Havstrategiens miljømål og indsatsprogrammer er bindende for statslige, regionale og kommunale myndigheder, jf. havstrategilovens § 18. Offentlige myndigheder er ved udøvelsen af deres opgaver i henhold til lovgivningen forpligtet af havstrategierne.

Af den relevante lovgivning vil oftest også følge en adgang til at klage over de afgørelser, der træffes i relation til projektet, medmindre klageadgangen efter den relevante lovgivning er afskåret. Der vil i den forbindelse som oftest også være fastsat regler om klagemyndighed, klageberettigede og opsættende virkning af klage.

3.4.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Anlægsprojektet omfattet af dette lovforslag vedtages i alle dets enkeltheder ved lov, hvilket bl.a. indebærer, at anlægsloven skal udgøre det fornødne retsgrundlag for, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre anlægsprojektet. Bemyndigelsen i lovforslagets § 1 indebærer således, at det er Udviklingsselskabet By & Havn I/S som bygherre, der kan gennemføre de fysiske indgreb, som er nødvendige for at realisere anlægsprojektet. Disse indgreb gennemføres i overensstemmelse med anlægslovens bestemmelser og inden for rammerne af de udførte miljømæssige vurderinger, herunder også implementeringsredegørelsen.

De indgreb, som Udviklingsselskabet By & Havn I/S bemyndiges til at foretage med hjemmel i anlægsloven, kan efter de almindelige regler i plan- og miljølovgivningen m.v. kræve en forudgående tilladelse eller dispensation eller indeholde bestemmelser, som ville hindre gennemførelsen af anlægsprojektet. Hensigten er imidlertid – i overensstemmelse med, hvad der normalt er praksis ved anlægslove – at indgrebene skal kunne foretages uden forudgående tilladelse eller dispensation og uden hensyn til forbud og begrænsninger. Indgrebene vil skulle ske inden for rammerne af de bagvedliggende EU-direktiver og forordninger.

For at skabe klarhed om at anlægsloven således udgør det fornødne retlige grundlag for de fysiske arealindgreb, foreslås det i lovforslagets § 5, at en række konkrete bestemmelser og tilladelseskrav i lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om kystbeskyttelse m.v., lov om miljøbeskyttelse, lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S, lov om naturbeskyttelse, lov om forurenet jord, lov om råstoffer, lov om planlægning, museumsloven samt bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter ikke finder anvendelse ved gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1, og dermed fraviges med anlægsloven.

Konsekvensen af fravigelsen medfører ikke, at de planlægningsmæssige, kulturhistoriske og miljømæssige hensyn m.v., der ligger bag de pågældende bestemmelser, ikke varetages i anlægsprojektet. De nævnte hensyn varetages i stedet af Udviklingsselskabet By & Havn I/S efter reglerne i anlægsloven. Anlægsprojektet skal gennemføres efter anlægslovens bestemmelser og i overensstemmelse med bemærkningerne i dette lovforslag, inden for rammerne af vurderingerne af projektets indvirkning på miljøet samt implementeringsredegørelsen. Påvirkningen af miljøet som følge af de fysiske arbejder og indgreb,

som anlægsloven indebærer, er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af anlægsprojektet, der er samlet i de udførte miljøkonsekvensvurderinger og implementeringsredegørelsen. Der henvises også til afsnit 7.

Der er ikke i miljøkonsekvensvurderingerne konstateret væsentlig påvirkning af Natura 2000-områder i forbindelse med anlægsprojektet. Der er heller ikke i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingerne konstateret nogen påvirkning af bilag IV-arter.

På baggrund af de gennemførte miljømæssige vurderinger er det derfor vurderingen, at gennemførslen af anlægsprojektet kan ske inden for rammerne af artikel 6, stk. 3, i Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (habitatdirektivet), naturbeskyttelseslovens § 29 a, herunder artsfredningsbekendtgørelsen, samt § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7 i lovbekendtgørelse nr. 265 af 21. marts 2019 om jagt og vildtforvaltning, der gennemfører artsbeskyttelsen i habitatdirektivets artikel 12 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet).

Udviklingsselskabet By & Havn I/S har ved udførelsen af anlægsprojektet ansvaret for at sikre, at udførelsen sker i overensstemmelse med anlægsloven og de rammer for anlægsprojektet, der fremgår af vurderingen af de miljømæssige konsekvenser samt implementeringsredegørelsen. Transportministeren fører tilsyn hermed.

Den øvrige plan-, natur- og miljølovgivning m.v. gælder fortsat for anlægsprojektet i det omfang, disse regler ikke udtrykkeligt er fraveget ved anlægsloven. Det forhold, at den almindelige lovgivning, som ikke er fraveget, fortsat gælder for anlægsprojektet, betyder, at der vil blive truffet en række konkrete afgørelser om tilladelser og godkendelser over for Udviklingsselskabet By & Havn I/S samt dennes entreprenører. De kompetente myndigheder har fortsat tilsynskompetencen, for så vidt angår de bestemmelser, som ikke er udtrykkeligt fraveget i forslaget til § 5, og det kan ikke udelukkes, at der vil blive meddelt påbud, forbud m.v. vedrørende overholdelsen af de afgørelser eller den direkte gældende lovgivning, som fortsat finder anvendelse på anlægsprojektet. Disse afgørelser kan have betydning for anlægsprojektets fremdrift.

Efter lovgivningen vil de pågældende afgørelser bl.a. kunne påklages til bl.a. Miljø- og Fødevareklagenævnet, og en sådan klage vil i nogle tilfælde have eller kunne tillægges opsættende virkning for anlægsprojektet. Klagesager kan derfor indebære betydelige risici og usikkerheder for anlægsprojektet i form af forsinkelse og fordyrelse.

Det foreslås derfor i § 6, at transportministeren ved bekendtgørelse kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsens, regionens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojektet, som træffes efter byggeloven, lov om naturbeskyttelse, lov om vandforsyning m.v., lov om miljøbeskyttelse, lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om råstoffer, lov om bygningsfredning samt regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

I de tilfælde hvor klageadgangen er afskåret, vil enhver med retlig interesse dog fortsat have mulighed for at rejse en sag ved domstolene.

Afskæringen af klageadgange i medfør af den foreslåede § 6 vedrører alene afgørelser, som skal træffes vedrørende arbejder m.v. til brug for selve anlægsprojektet. Når projektet er afsluttet, vil den bekendtgørelse, hvorefter transportministeren har afskåret klageadgange blive ophævet igen. Det er hensigten,

at klageadgangene efter de nævnte love vil blive afskåret frem til den samlede perimeter til Lynetteholmen, dvs. både fase 1 og 2-etableringerne, samt anlæg af adgangsveje, dæmninger m.v., er færdige. Det betyder på de foreliggende forudsætninger og tidsplaner, at klageadgangene genetableres efter oktober 2025. Forsinkes projektet, forlænges afskæringen af klageadgangene tilsvarende.

Forslaget ændrer desuden ikke ved, at afgørelserne som hidtil skal træffes efter reglerne i de nævnte love. Der ændres således ikke på de krav, som en ansøgning skal indeholde, og de krav, der skal opfyldes, førend de pågældende arbejder kan foretages, samt de vilkår, som stilles i tilladelserne.

Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønsmæssige beføjelser, og hvor der efter disse kan tages hensyn til bygherrens interesser og samfundets interesser i et givent projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til anlægsprojektet kan indgå med betydelig vægt.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets §§ 5 og 6 og bemærkningerne hertil.

3.5. Ledninger

3.5.1. Gældende ret

3.5.1.1. Ledninger på land

Det følger af vejlovens § 77, stk. 1 og 2, om gæsteprincippet, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation af fast ejendom (ekspropriationsprocesloven) eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40. Tilsvarende bestemmelser findes i § 70 i lovbekendtgørelse nr. 1234 af 4. november 2015 om private fællesveje for så vidt angår ledninger i eller over private fællesveje og udlagte private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Gæsteprincippet gælder i henhold til retspraksis også ulovbestemt for ledninger i eller over andre arealer end vejarealer. Højesteret har i dom af 22. september 2009 (UfR 2009.2978 H - dommen om Motorring 3) udtalt, at gæsteprincippet er betegnelsen for en udfyldende regel, der finder anvendelse i tilfælde, hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom. Reglen indebærer, at ledningsejeren som "gæst" skal bekoste ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt. En erhverver af fast ejendom indtræder som udgangspunkt i overdragerens rettigheder og forpligtelser vedrørende ejendommen. Ledninger, der oprindeligt var anbragt som ”gæster” på private arealer, var således også efter ekspropriation omfattet af gæsteprincippet. Højesteret udtalte, at gæsteprincippet har fundet udtryk i vejlovens § 106 (den gældende vejlovs § 77). Denne bestemmelse omfatter arbejder, der er iværksat af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som myndigheden kan varetage.

I dom af 19. maj 2015 (UfR 2015.2854 H – dommen om Vintapperrampen) udtalte Højesterets flertal, at gæsteprincippet bygger på den ordning, at arealejeren, der giver en ledningsejer tilladelse til at anbringe en ledning på arealet, og som forpligter sig til at beskytte ledningen, bevarer retten til at ændre anvendelsen af arealet, selv om dette måtte indebære, at ledningen må flyttes. Det fremgår af samme dom, at en ledningsejer efter gæsteprincippet har pligt til også at betale for andre tekniske løsninger end

en fjernelse eller omlægning af ledninger, når disse løsninger er alternativer til en flytning eller omlægning.

I dom af 23. oktober 2018 (UfR 2019.464 H – dommen om prøvegravninger i Frederikssundsvej) fastslog Højesteret, at der ikke med ledningsejerregisterloven er gjort udtømmende op med en ledningsejers forpligtelse til at give oplysninger om sine ledningers placering, og at gæsteprincippet indebærer, at en ledningsejer er forpligtet til at oplyse en mere præcis placering af sin ledning end den, der følger af ledningsejerregisterloven, og til at betale omkostningerne forbundet hermed, hvis disse oplysninger er nødvendige for at kunne tage stilling til, om arealejerens ændrede anvendelse af arealet nødvendiggør en flytning eller omlægning af ledninger.

Højesteret har desuden i dom af 4. september 2007 (UfR 2007.3009 H – dommen om Flintholm Station) udtalt, at gæsteprincippet i vejlovens § 106 (den gældende vejlovs § 77) også finder anvendelse for veje, hvor ledningsarbejder udføres i forbindelse med et "sammensat anlægsprojekt", uanset hvilke dele af projektet, der gør ledningsarbejderne nødvendige.

Højesteret har i dom af 16. februar 2017 (UfR 2017.1536 H – dommen om Cityringen) fastslået, at cityringlovens § 7, stk. 5, nr. 2, skal fortolkes i overensstemmelse med vejlovens gæsteprincip og den praksis, der knytter sig hertil. I begrundelsen for dommen anføres det bl.a., at når en lovbestemmelse (som § 7, stk. 5, i cityringloven) er baseret på et almindeligt retsprincip som gæsteprincippet, er der en klar formodning for, at bestemmelsen skal fortolkes i overensstemmelse med det til enhver tid værende indhold af dette retsprincip, som løbende fastlægges af domstolene og i eventuel senere lovgivning. Det samme vil gøre sig gældende ved fortolkningen og anvendelsen af de foreslåede bestemmelser i lovforslagets § 11.

3.5.1.2. Ledninger på søterritoriet

På søterritoriet gælder statens højhedsret, og det følger heraf bl.a., at det kræver særlig tilladelse fra staten at anbringe faste anlæg på søterritoriet, herunder ledningsanlæg. Højhedsretten er indført i kystbeskyttelsesloven, der i § 16 a, stk. 1, nr. 2, fastslår, at der på søterritoriet til andre formål end kystbeskyttelse kun efter tilladelse fra miljøministeren (Kystdirektoratet) må udføres anlæg eller anbringes faste eller forankrede indretninger eller genstande. Det fremgår af § 16 a, stk. 2, at bestemmelsen i stk. 1 ikke gælder for anlæg på søterritoriet, der er etableret efter anden lovgivning, og af stk. 4 i bestemmelsen fremgår det, at meddelelse af tilladelse kan gives på vilkår om bl.a. sikkerhedsstillelse for udgifter til fjernelse af anlæg.

Det er i forhold til visse forsyningstyper Energistyrelsen, der har kompetencen til at give tilladelse til etablering af den pågældende forsyning på søterritoriet, hvilket gælder i forhold til rørledninger, hvori der fremføres olie, naturgas, fjernvarme samt i øvrigt ved etablering af elforsyning på alle spændingsniveauer, jf. vejledningen om udlægning af telekabler og visse rørledninger på søterritoriet.

For så vidt angår elforsyning fremgår det af elforsyningslovens § 22 a, stk. 2, at tilladelsen kan betinges af vilkår, herunder krav til placering, indretning og sikkerhedsstillelse for fjernelse af anlæg samt tekniske, miljø- og sikkerhedsmæssige forhold i forbindelse med etablering og drift. Tilsvarende fremgår af § 4 a, stk. 2, i lov om Energinet, der gælder for elforsyningsnet ejet af Energinet, og som fastslår, at en godkendelse til etablering af anlæg på søterritoriet kan betinges af vilkår om bl.a. bortskaffelse af anlæg.

Ved anbringelse af ledninger i Københavns Havn følger det af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S § 24, stk. 4, at bl.a. etablering af faste anlæg m.v. inden for havnens søområde kræver tilladelse af transport- og energiministeren (nu transportministeren). Det fremgår af lovens § 24, stk. 5, at der kan fastsættes vilkår i forbindelse med tilladelser, herunder om sikkerhedsstillelse for udgifter til fjernelse af anlæg m.v.

For ledninger, der er etableret på søterritoriet, gælder i medfør af bekendtgørelse nr. 939 af 27. november 1992 om beskyttelse af søkabler og undersøiske rørledninger (kabelbekendtgørelsen), at ledningerne er beskyttet af en beskyttelseszone på 200 m på hver side af kablet eller rørledningen, inden for hvilken der bl.a. gælder et forbud mod ankring, sandsugning, stenfiskeri og brug af bundslæbende redskaber, og hvor der herudover ikke må foretages undersøiske arbejder eller aktiviteter uden forudgående aftale med ledningsejeren. Det følger af kabelbekendtgørelsens § 4, stk. 4, at den ikke gælder inden for en havns søområde, og at kabler og rørledninger samt bestemmelser vedrørende lokale forhold er omtalt i "den Danske Havnelods".

I Københavns Havn gælder havnereglementet af 1. juli 2016, og i reglementets § 4, stk. 1, nr. 8, fremgår det, at det for erhvervsfartøjer ikke er tilladt at lade ankeret falde på grund af krydsende ledninger på havbunden, medmindre der foreligger en nødsituation.

3.5.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

I forbindelse med etableringen af Lynetteholm vil flere ledninger blive påvirket.

Biofos' udløbsledning fra renseanlægget Lynetten skal forlænges og forstærkes, inden halvøens østlige perimeter kan konstrueres og der kan ske opfyldning med jord. Endvidere skal et nødoverløb for ledningen omlægges. Endelig skal udløbsledningen fra Levantkaj forlænges forbi perimeterkonstruktionen.

Desuden er der to afløbsledninger på Refshaleøen Øst; en regnvandsledning fra lynettedepotet og to ledninger til vejvanding ved dokdepotet. Disse ledninger skal forlænges i forhold til det kommende opfyld, og udløbene kommer til at befinde sig på strækningen, hvor den nye arbejdskaj etableres.

Inden for projektområdet ligger Energinets 132 kV elkabel. Kablet går fra Svanemølle koblingsstation til Amagerværket og er taget ud af drift i foråret 2020. Kablet planlægges erstattet af et nyt kabel, som Energinet etablerer uden for Lynetteholms projektområde. Det nye kabel forventes etableret i 2021 og idriftsat medio 2022. Det gamle kabel vil frem til medio 2021 være placeret i området, og da det er et oliekabel, vil det skulle håndteres som et kabel i drift, indtil kablet er fjernet.

Endelig vil en kommunikationsledning blive påvirket, da den krydser perimeteren flere steder. Ledningen skal enten omlægges eller sikres på tværs af perimeteren.

Transport- og Boligministeriet er ikke bekendt med, at der findes trykt retspraksis, som har taget stilling til, om gæsteprincippet også er gældende for ledninger på søterritoriet.

For så vidt angår betaling for udgifter til at sikre eller flytte ledningsanlæg vurderes det at være afgørende, hvad der fremgår om dette forhold i en eventuelt givet tilladelse til ledningsanlæggets etablering i sin tid sammenholdt med lovgivningen på dette tidspunkt.

Såfremt der ikke heri er taget stilling til andet, er det ministeriets vurdering, at retsstillingen for den pågældende ledning i vand må svare til den, der gælder for ledninger, som er etableret på land under lignende omstændigheder.

Det vurderes derfor også, at en ledningsejer, der vederlagsfrit har fået tilladelse til at etablere et ledningsanlæg i vandet, ikke kan modsætte sig at sikre eller fjerne anlægget igen for egen regning, hvis statens råden over søterritoriet gør dette nødvendigt. Statens højhedsret (rådighedsret) i forhold til søterritoriet indebærer, at staten generelt har adgang til at regulere forholdene og varetage det offentliges interesser på søterritoriet, hvorfor det i forhold til ledninger i vand - i lighed med, hvad der gælder for ledninger etableret på land - må være udgangspunktet, at ledningsejeren (med et rimeligt varsel) er forpligtet til for egen regning at gennemføre nødvendige ledningsarbejder, hvis statens udøvelse af rådighedsretten nødvendiggør sådanne arbejder. Dette udgangspunkt kan som nævnt fraviges i fastsatte regler, myndighedsafgørelse eller aftaler mellem staten og den pågældende ledningsejer.

Lovforslaget indeholder i §§ 11-13 regler om udførelse af og betaling for ledningsarbejder nødvendiggjort af anlægsprojekts gennemførelse, herunder regler om flytning og omlægning af ledninger og om behandlingen af eventuelle tvister om erstatning for ledningsarbejder m.v.

4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

4.1. Anlægsøkonomi

De forventede anlægsomkostninger beløber sig til omkring 2,5 mia. kr., hvoraf ca. 400 mio. kr. forventes at finansiere etablering af et kystlandskab med rekreative faciliteter og natur. I anlægsoverslaget er indarbejdet en reserve til dækning af usikkerhed og uforudsete omkostninger på ca. 25 pct.

Københavns Kommune har i en delaftale til budget 2021 om Lynetteholm givet en garantistillelse på 400 mio. kr. Garantien dækker anlægget af kystlandskabet i det tilfælde, det ikke kan finansieres inden for anlægsøkonomien, jf. den foreslåede § 1, nr. 2.

Den resterende del af anlægsomkostningerne forventes finansieret over en ca. 30-årig periode ved modtagelsen af jord. Her viser erfaringerne fra jorddepotet i Ydre Nordhavn, at der kan skabes en indtægt på gennemsnitligt 50 kr. pr. ton jord, der modtages til deponering.

Da indtægterne falder over en ca. 30-årig periode, er finansieringen behæftet med en vis usikkerhed. Der tages bl.a. højde for denne usikkerhed ved tilbagediskontering af de fremtidige driftsindtægter, hvorved indtægterne længere ude i fremtiden tillægges mindre værdi. Samlet set skabes en løbende driftsindtægt, der vurderes tilstrækkelig til at opveje anlægsomkostningen over tid.

4.2. Økonomiske konsekvenser for det offentlige

Københavns Kommune, Region Hovedstaden og statslige styrelser vil i relation til anlægsprojektet skulle behandle ansøgninger og anmeldelser fra Udviklingsselskabet By & Havn I/S med henblik på at vurdere, om der kan gives tilladelser, godkendelser og dispensationer til projektet efter regler, som ikke er fraveget med anlægsloven.

Anlægsprojektets gennemførelse berører en række forsyningsledninger og nødvendiggør, at der skal foretages en række ledningsarbejder, herunder flytninger og omlægninger. Fordelingen af udgifter til ledningsarbejder afhænger af den enkelte lednings retsstilling.

4.3. Implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget har ingen implementeringskonsekvenser for det offentlige.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

Anlægget Lynetteholm mv. finansieres af Udviklingsselskabet By & Havn I/S eller et datterselskab heraf. Lynetteholm er selvfinansierende som en nyttiggørelsesprojekt med jordopfyld.

Anlægsprojektets gennemførelse berører en række forsyningsledninger og nødvendiggør, at der skal foretages en række ledningsarbejder, herunder flytninger og omlægninger. Fordelingen af udgifter til ledningsarbejder afhænger af den enkelte lednings retsstilling. Det kan derfor have økonomiske konsekvenser for ledningsejerne. Dette beror på, om der er taget stilling til spørgsmålet i eventuelle tilladelser eller aftaler. Såfremt der ikke er taget stilling til spørgsmålet, er det Transport- og Boligministeriets vurdering, at ledningsejer vil skulle betale for omlægningen, da det såkaldte gæsteprincip vil gælde i det tilfælde.

Ved eventuelle ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet, vil Udviklingsselskabet By & Havn I/S skulle foretage en anmeldelse til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Principperne for agil erhvervsrettet regulering er ikke relevante.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Transportministeren bemyndiges med lovforslagets § 6 til at afskære klageadgange for borgerne i forhold til myndighedernes afgørelser om anlægsprojektet, som træffes efter byggeloven, lov om kystbeskyttelse m.v., lov om naturbeskyttelse, lov om vandforsyning m.v., lov om miljøbeskyttelse, lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om råstoffer eller lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer samt regler udstedt i medfør af disse love.

7. Miljømæssige konsekvenser

Der er udarbejdet to miljøkonsekvensrapporter. Den første omhandler de miljømæssige konsekvenser ved anlæg af Lynetteholm. Den anden omhandler specifikt uddybningen af sejlrenden og klapning af materiale. Konsekvenserne af den valgte løsning for anlæg af Lynetteholm er sammenfattet i dette afsnit.

En detaljeret beskrivelse af projektets miljømæssige konsekvenser findes i det føromtalte materiale, som udgøres af de udarbejdede miljøkonsekvensrapporter med tilhørende dokumentation og høringsnotater. Materialet kan findes på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside.

Påvirkningerne nedenfor er opdelt i henholdsvis anlægsfasen og driftsfasen og omfatter resultaterne i rapporten om anlæg af Lynetteholm. Anlægsfasen omfatter konstruktion af halvøens afgrænsning (peri-

meter) med ny adgangsvej og modtageanlæg for nyttiggørelse af overskudsjord. Anlægsfasen har en varighed af ca. 3,5 år. Driftsfasen omfatter modtagelse af ren og forurenet jord og opfyldning i Lynetteholm. Driftsfasen forventes at have en varighed på ca. 30 år.

Desuden er der – hvor det er vurderet – punkter, hvor påvirkningen fra uddybningen og klapningen er vurderet i føromtalte miljøkonsekvensrapport udarbejdet specifikt herom.

7.1. Trafikale forhold

7.1.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Anlægsfasen har en varighed af ca. 3,5 år. Anlægsfasen overlapper med jordtilkørslen i driftsfasen, men her omtales alene transporten i forbindelse med selve anlægsarbejderne. Den samlede trafik i forbindelse med materialekørsel i anlægsfasen er angivet i nedenstående tabel.

	Samlet mængde	**Kapacitet pr. transport**	**Transporter pr. år**	**Transporter pr. dag**	**Transporter pr. spidstime**
Geotekstil	505.000 m2	25.000 m2	20	<1	<1
Stål	16.700 ton	30 ton	186	1	<1
Beton	1.550 m³	30 ton	124	<1	<1
Andet			8.300	32	3,6
Samlet trafik			8.630	33	3,7

Foruden dette forventes dagligt ca. 100 personbilture for medarbejdere, hvilket kan give en trafikbelastning i spidstimen på ca. 40 personbiler.

Transporterne af materialer forventes at ske ad eksisterende veje. Det er muligt at nogle af transporterne vil benytte den nye adgangsvej, når den bliver etableret, men det kan ikke sikres, og anlægsarbejderne sættes i gang inden adgangsvejen er etableret.

Da der i gennemsnit er tale om af størrelsesorden 33 lastbiler om dagen er påvirkningerne fra trafikken i anlægsfasen generelt ubetydelig i forhold til det københavnske vejnet. Det kan dog ikke afvises, at visse af transporterne vil være koncentreret over en kortere periode og der derfor kan forekomme kortere perioder med en større grad af påvirkning på det eksisterende vejnet og herunder også lokale påvirkninger fx af området ved Margretheholm. Disse trafikmængder vil dog ikke påvirke trafikafvikling eller trafiksikkerhed mv. i betydelig grad.

7.1.2. Påvirkninger i driftsfasen

I driftsfasen, hvor jorden tilkøres ad den nye adgangsvej, vil trafikken, målt som bruttotrafik, på de udvalgte strækninger generelt stige med 0-7 % som følge af øget tung trafik i scenariet med en ny adgangsvej. Da der i dag kører lastbiler med jord fra Amager til Nordhavn på nogle af de samme strækninger, er nettotrafikken lavere, dvs. forskellen mellem den jordtransport der i dag kører til Nordhavn, fratrukket den fremtidige jordtransport til Lynetteholm.

På Vermlandsgade/Uplandsgade vil der ske de største relative stigninger i bruttotrafikken med 5-7 %. Øgningen i trafik er udelukkende tung trafik, og derfor vil lastbilandelen, som i basis 2035 er 7 % på begge veje stige til 11 % på begge veje.

I driftsfasens første år, hvor der evt. også tilkøres jord fra mellemoplaget i KMC Nordhavn, såfremt denne jord ikke tilsejles, vil trafikken stige med op til 10%. Denne stigning vil ske i Uplandsgade, hvor lastbilprocenten samtidig vil stige fra 7% i basis 2035 til 14%.

I driftsfasen efter 2035 vil trafikken på de udvalgte strækninger generelt stige med 0-6 % som følge af øget tung trafik. På Vermlandsgade/Uplandsgade vil der ske de største relative stigninger i trafikken med 4-6 %. Øgningen i trafik er udelukkende tung trafik, og derfor vil lastbilandelen, som i basis 2035 er 7 % på begge veje stige til 11 % på begge veje.

De beregnede stigninger i tung trafik omkring Lynetteholm udgør den samme trafik, som i dag kører til Nordhavn. Flytning af destinationen fra Nordhavn til Lynetteholm vil derfor give en aflastning af flere vejstrækninger omkring Nordhavn, af samme størrelsesorden, som merbelastningen ved Lynetteholm.

7.2. Kystmorfologi

7.2.1. Påvirkninger i anlægs- og driftsfasen

Kystmorfologien er i høj grad styret af bølgeklimaet langs kysterne. Etableringen af Lynetteholm påvirker bølgeklimaet lokalt i området. Der forekommer en skyggeeffekt langs med opfyldningen. Middelbølgeretningen drejes derfor få grader i retning mod uret ved nordsiden af opfyldningen og få grader i retning med uret langs den sydlige del.

Der er særligt fokuseret på ændringer i bølgeklimaet i områder med sandstrande. Det skyldes, at bølger i kombination af vandstand er styrende for de kystmorfologiske processer.

Der er sandstrande ved Charlottenlund, Hellerup, Svanemøllen og Amager Strand. Øvrige strækninger af kysten er udført som "hård kyst" bestående af sten, kajanlæg eller lignende og derfor ikke påvirkelige for mindre ændringer i bølgeklimaet. I områderne med sandstrande kan der ikke identificeres signifikante ændringer i bølgeklimaet.

Der vurderes derfor ikke at være nogen påvirkning af kystmorfologien på de omkringliggende kyster herunder sandstrand ved føromtalte lokationer.

7.3. Sediment

7.3.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Aktiviteterne i anlægsfasen som vurderes at kunne give anledning til påvirkning af sedimentforholdene er følgende:

- Tab af havbundsareal.
- Ændring af sedimentforhold fra fysisk forstyrrelse af havbunden.
- Påvirkning af sedimentkvalitet (sammensætning) fra sedimentation på havbund.
- Påvirkning af sedimentkvalitet (forureninger) fra sedimentation på havbund.

- Påvirkning af sedimentkvalitet med tilførsel af næringsstoffer.
- Påvirkning af sedimentkvalitet ved tilførsel af iltforbrugende stoffer.

I forhold til tab af havbundsareal vurderes påvirkningen af sedimentet, som har høj sårbarhed over for påvirkningen at være af lokal udbredelse, vedvarende og af stor intensitet. På baggrund af det begrænsede sedimentområdehavbundsareal som påvirkes vurderes den overordnede betydning af påvirkningen af sedimentkvaliteten at være lille.

For så vidt angår ændring af sedimentforhold fra fysisk forstyrrelse af havbunden omfatter denne uddybning af sejlrenden til Prøvestenen, omlægning af eksisterende spildevands- og overløbsledninger, fjernelse af bølgebrydere og sydlig fyr ved Trekroner samt udretning af kaj på Levantkaj.

I forhold til påvirkning af sedimentkvalitet (sammensætning) fra sedimentation på havbund vil der under opgravning af "blød bund" for anlæg af perimeteren for Lynetteholm, samt i mindre grad fra øvrige anlægsaktiviteter, ske spild og spredning af sediment til omgivelserne, samt efterfølgende sedimentation/re-sedimentation af suspenderet materiale som vil medføre påvirkninger af sedimentforholdene.

Den forurenede del af sedimentet som efter opgravning er planlagt at blive deponeret i Lynettens sedimentdeponi, udgør kun en mindre del af den samlede gravemængde. Forurenet sediment er beliggende i de øvre sedimentlag og vil således blive gravet først. Graveperioden for opgravningen af forurenet sediment er 767 timer, og det samlede spild af forurenet sediment er 12.327 tons TS, hvoraf 1.998 tons TS aflejres inden for perimeteren. Der vil være en tendens til aflejring i området lige øst for Trekroner, som følge af strømlævirkning og i åbningen ind til Margretheholm Havn og ud for Prøvestenen.

Ved opgravningen af forurenet sediment langs perimeteren for Lynetteholm er der på baggrund af mediankoncentrationen for 160 prøver fra sedimentlag, beregnet det totale spild af en række kritiske tungmetaller. Beregningerne viser følgende:

Metaller	Spild af metaller fra opgravning af forurenet sediment (kg)
Kviksølv	2,71
Zink	1.171
Kobber	376
Bly	370
Cadmium	9
Arsen	87,5
Nikkel	173
Barium	592
Selen	46,8
Krom	247

Ser man på koncentrationerne af de udledte metaller i sedimentet, og sammenligner dem med målte baggrundsdata på NOVANA stationer fra Lynetteområdet, og holder resultaterne op mod de krav og anbefalinger, som findes i litteraturen, så ligger de nye sedimentkoncentrationer efter ophør af opgravningen af forurenet sediment relativ tæt på anbefalingerne for kobber og kviksølv, mens sediment koncentrationerne for zink, cadmium og bly ligger betydeligt under.

Påvirkningen af overfladesedimentet pga. spild af tungmetaller vurderes ikke at hindre opfyldelsen af miljømålene for en opnåelse af god økologisk og god kemisk miljøtilstand for vandområdet.

Vedrørende påvirkning af sedimentkvalitet ved tilførsel af næringsstoffer bemærkes det, at der ved gravearbejderne på Lynetteholm mobiliseres sedimenter med indhold af næringssalte. Det vurderes dog, at påvirkningen af vandkvaliteten, som er vurderet med lav sårbarhed, for påvirkningen med næringsstoffer, at være af regional udbredelse, af kort varighed samt af lille intensitet. På baggrund heraf vurderes den overordnede betydning af påvirkningen at være lille.

Endelig vil der ved gravearbejderne ved Lynetteholm frigives stoffer, der vil udløse et iltforbrug. Det akkumulerede iltforbrug som følge af det samlede spild vil over 24 timer være 97 ton ilt, og efter 120 timer vil det være reduceret til 25,7 ton ilt per døgn. Spredningen af suspenderet stof og dermed iltforbrugende spredes relativt hurtigt og dermed vurderes iltforbruget ikke at udgøre et problem for miljøet.

7.3.2. Påvirkninger i driftsfasen

Aktiviteterne i driftsfasen vurderes at resultere i følgende påvirkninger:

- Ændring af sedimentforhold fra fysisk forstyrrelse af havbunden.
- Påvirkning af sedimentkvalitet (forurening) fra sedimentation på havbunden.
- Påvirkning af sedimentkvalitet ved tilførsel af næringsstoffer.

Når perimeteren for Lynetteholm er anlagt, vil der ske ændringer i sedimentforholdene lokalt omkring Lynetteholm. Årsagen hertil er de ændringer, som anlægget vil medføre for de hydrografiske forhold, herunder strømforholdene, som vil indvirke på de eksisterende erosionssedimentationsforhold ved havbunden.

Der vil være en potentiel sandsynlighed for, at anlæg af Lynetteholm vil føre til en mindre erosion af Middelgrunden, men omfanget vurderes hovedsageligt at være begrænset til det øvre tynde sanddække, som typisk udgør mellem 0-30 cm. Endvidere vil der potentielt ske en mindre påvirkning af sedimentforholdene ved øgning af sedimentation for området umiddelbart nord (nordøstlige del) for Lynetteholm, samt området syd udfor Margretheholm og Prøvestenen.

Ved opfyldning af Lynetteholm med ren/forurenet jord er det forudsat, at fortrængning af vandmængden inden for området som opfyldes, udledes via punktudledning og udfor den østlige perimeter, og via diffus udsivning langs hele perimeteren/den østlige perimeter. Det vurderes, at påvirkninger fra udledningen på sediment og dermed påvirkningen af sedimentkvalitetskriterierne for stoffer som udledes under opfyldningen af Lynetteholm ikke vil resultere i nogen overskridelse af gældende sedimentkvalitetskriterie, og at udledningen derfor ikke vil hindre opfyldelse af miljømålene for den økologiske og kemiske tilstand af vandområdet.

Der vil endvidere under driftsfasen blive tilført forurenende stoffer, herunder næringsstoffer, til det marine miljø uden for Lynetteholm. Overordnet vil mængderne ved punktudledningen til det marine miljø i driftsfasen være beskedent.

Spredning af den udledte mængde kvælstof er konservativt vurderet på basis af en beregning af udledning af suspenderet stof, og der er således ikke taget stilling til omsætning af kvælstof inden for det spredningsområde, som er vurderet. Sammenfattende vurderes påvirkning af sedimentkvaliteten som

har mellem lav sårbarhed over for tilførsel af næringsstoffer at være lokal udbredelse, lang varighed, samt af lille intensitet.

7.3.3. Påvirkning fra uddybning og klapning

Omkring 45 procent af det klappede materiale forbliver på selve klappladsen, mens resten spredes og aflejres i det omkringliggende område. Det er generelt kun en mindre del af klapmaterialet som aflejres direkte på havbunden ved klapning. Størstedelen af materialet vil hænge som en sedimentsky over bunden, som langsomt falder ud i takt med sedimentets faldhastighed. Da sedimentskyen flyttes med strømmen, vil store dele af materialet føres væk fra klappladsen og aflejres et andet sted, særligt de mest finkornede dele, som har en meget lav faldhastighed. Det er derfor, at man finder et længere aflejringsbånd i området sydvest for klappladsen.

På klapplads Ka er der et gammelt sugespidshul, hvor en større del af det klappede materiale vil samle sig. I dette område er der estimeret en lagtykkelse på cirka 3,5 m. Klappladsområdets areal udgør cirka 24 ha.

For klapplads Kb forbliver størstedelen af det klappede materiale på selve klappladsen, men der er en spredning og aflejring i det omkringliggende område. Klappladsområdets areal udgør cirka 44 ha. Ved kombination at de to pladser forbliver størstedelen af det klappede materiale på de to klappladsområder, men der er en spredning og aflejring i det omkringliggende område.

Koncentrationen af metaller og organisk forurenende stoffer i sedimentet som aflejres uden for klapområderne under/efter klapningen, vil have en koncentration mindre end/lig med gennemsnitskoncentration for stofferne i sedimentet som klappes. Således vil koncentration af metaller/organisk forurenende stoffer i aflejret sediment uden for klapområderne med udgangspunkt i kriterierne jf. klap-vejledningen, generelt være mindre end ”Nedre aktionsniveau”.

Af resultaterne fra modelleringen fremgår det, at aflejringen af metaller og organisk forurenende stoffer er begrænset til havbundsområder sydvest for klapområderne.

Der vil ske aflejring af kvælstof og fosfor over store arealer. Arealer med aflejringer af kvælstof på >500 mg/m2, >1.000 mg/m2 er begrænset til et relativt smalt bælte i strømretningen gennem klappladserne. Således vurderes, at for størstedelen af områderne med aflejret kvælstof og fosfor vil mængderne af kvælstof og fosfor være så små at bioturbation, og vejrmæssige forhold inden for relativ kort tid vil resultere i opblanding med eksisterende overfladesediment, ligesom re-suspension vil resultere i en forøget spredning af kvælstof og fosfor ud af området.

Den mængde af kvælstof/fosfor som klappes stammer fra opgravning fra Lynetteholm-området, dvs. fra Vanddistrikt Sjælland, og herunder fra Øresund, Hovedvandsopland 2.3, og vil blive klappet inden for Vanddistrikt Sjælland, og herunder Køge Bugt, Hovedvandsopland 2.4. Således vil der ikke ske en mértilførsel af hverken kvælstof eller fosfor til vanddistrikt Sjælland, hvorfor målsætningen for vandområdet ikke vurderes at blive påvirket betydende i relation til kvælstof og fosfor.

7.4. Landskab

7.4.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Generelt påpeges det i miljøkonsekvensrapporten, at projektet anlægges som opfyldning omkranset af de kystnære by- og havnelandskaber, som udgør de fysiske og visuelle rammer for den fremtidige landskabelige sammenhæng, hvori Lynetteholm skal indgå. Derudover vil Lynetteholm skabe en ny kystlinje og havnefront i den nordlige del af København. De primære påvirkninger i anlægsfasen omfatter etablering af perimeteren, arbejdspladser, belysning fra arbejdspladser og materiel samt oplag af materiale, der kan give visuel uro.

Perimeteren etableres med strækninger af stenbeskyttelse og fangedæmning mod nord og derudover etableres en del af strækningen mod Øresund ud fra principper, der minder mere om en naturligt udviklet kyststrækning. Langs den østlige perimeter etableres kystfremspring og såkaldte strongpoints, som skal fastholde sand- og ralmateriale i nogle anlagte strande.

I vurderingerne af de visuelle påvirkninger skelnes der imellem påvirkningerne inden for nær-, mellem- og fjernzonen.

Etablering af Lynetteholm vil være synlig set fra nærzonen. Anlægsarbejdet, der bl.a. omfatter udgravning af havbunden, etablering af dæmninger og fangedæmninger langs perimeteren samt indledende opfyldning, vil primært være synlig set fra de omkringliggende havnekanter, og fra områder i øvrigt, hvor der er frit udsyn til projektområdet.

De visuelle og landskabelige påvirkninger vil bl.a. omfatte udgravning med gravemaskiner, kørsel med store maskiner, ramning, skibstrafik, opfyldning af jord, belysning og arbejdspladser. Den landskabelige påvirkning vil udgøre en vedvarende påvirkning af havnerummet, der ændres fra et åbent rum med direkte forbindelse til Øresund til et nyt landområde præget af hyppig aktivitet og løbende visuelle ændringer, efterhånden som arbejde skrider frem. Særligt skibstrafikken, de store maskiner inkl. kraner, vil præge landskabsoplevelsen. Anlægsarbejdet vil skabe et mere uroligt udtryk end tilfældet er i dag.

Anlægsperioden vil vare ca. 3,5 år, hvilket vurderes at være en mellemlang periode. Intensiteten vurderes at være stor, da landskabsindgrebet er omfattende, og de maskiner, der anvendes, vil tilføje et markant teknisk præg til området. Den visuelle påvirkning af landskabet fra anlægsarbejdet vurderes at variere fra lille til moderat set fra nærzonen.

Ud over påvirkning fra selve anlægsområdet, vil der være landskabelige påvirkninger som følge af tilknyttede arbejdspladser og materialeoplag. Der etableres en arbejdsplads på Refshaleøen, og på den yderste del af Nordhavn etableres et mellemdepot til stenmaterialer mv. På Nordhavn planlægges også et midlertidig oplag af spunsjern og sprængsten.

Arbejdspladsen på Kraftværkshalvøen grænser mod nord op til Margretheholm Havn, mod øst og syd industriområder (Amagerværket og Amager Forbrænding) og mod vest rekreative arealer og boligområdet omkring Margretheholmsvej. Området anvendes i dag til erhvervsformål med bl.a. kontor- og lagerbygninger, udendørs oplag af materialer og containere mv. En mindre del af området mod syd består af et rekreativt område. Anvendelse af dette område til arbejdsplads vurderes generelt at medføre ubetydelige visuelle påvirkninger, idet karakteren af området ikke ændret betydeligt. Den vestlige del af området vil imidlertid blive ændret markant, fra at være grønt område til indhegnet byggeplads. Det vil

medføre visuelle påvirkninger og øget belysning, der kan virke generende. Boligområderne vurderes ikke at blive påvirket visuelt, på grund af beplantningsbælter, der virker afskærmende.

7.4.2. Påvirkninger i driftsfasen

Påvirkning i driftsfasen omfatter visuelle påvirkninger fra den løbende opfyldning af selve Lynetteholm efter etablering af perimeteren, dvs. at der vil være færdsel med store maskiner og aktivitet i området samt i modtageområdet på Refshaleøen. Landskabsbilledet vil derfor være mere roligt, end beskrevet for anlægsfasen, og synligheden af den løbende opfyldning af den centrale del af Lynetteholm vil være mindre, primært fordi der ikke anvendes høje maskiner, såsom kraner under driftsfasen, ligesom der ikke vil være fartøjer, som udfører anlægsarbejder. Intensiteten af aktiviteterne på halvøen vurderes også at være mindre – end beskrevet for anlægsfasen – fordi trafikken til og fra området vil være reduceret.

Den største visuelle påvirkning vurderes at være lokal, bl.a. fra Trekroner Fortet, hvor den landskabelige påvirkning vurderes at have en stor intensitet i kraft af den fysiske udstrækning på tværs af hovedparten af havnerummet og derfor af væsentlig betydning, mens påvirkningen set fra Ydre Nordhavn vurderes at være moderat. Set fra Middelgrunden vurderes vandrummet at have en høj sårbarhed, og den landskabelige påvirkning har stor intensitet da Lynetteholm opleves på tværs af hovedparten af vandrummet, hvilket vurderes at være en væsentlig påvirkning.

7.5. Materielle goder

7.5.1. Påvirkninger i anlægsfasen

7.5.1.1. Erhvervsfiskeri

Ved etablering af Lynetteholm inddrages 2,9 km² havbund, og dermed udgår arealet af det marine havbundsområde efterhånden som perimeteren gøres færdig. Ligeledes vil der ske en ændring af dybdeforhold fra vandlinjen og ned til den eksisterende havbund langs perimeteren, når der anlægges dæmning med stenbeskyttelse og kystlandskab som en del af perimeteren. Det medfører, at området permanent inddrages for erhvervsfiskeri.

Ud over arealinddragelsen vil der være et lokalt tab af fødegrundlag. De tilstedeværende fiskepopulationer vil ydermere blive forstyrret i anlægsfasen, hvilket potentielt medfører en fortrængning fra området og derved fiskeriredskaber.

7.5.1.2. Infrastruktur og tekniske anlæg

I forbindelse med etableringen af Lynetteholm vil flere ledninger blive påvirket.

Biofos' udløbsledning fra renseanlægget Lynetten skal forlænges og forstærkes inden den østlige perimeter kan konstrueres og der kan ske opfyldning med jord. Endvidere skal et nødoverløb for ledningen omlægges. Endelig skal udløbsledningen fra Levantkaj forlænge forbi perimeterkonstruktionen.

Desuden er der to afløbsledninger på Refshaleøen Øst; en regnvandsledning fra lynettedepotet og to ledninger til vejvanding ved dokdepotet. Disse ledninger skal forlænges i forhold til det kommende opfyld, og udløbene kommer til at befinde sig på strækningen, hvor den nye arbejdskaj etableres.

Inden for projektområdet ligger Energinets 132 kV elkabel. Kablet går fra Svanemølle koblingsstation til Amagerværket og er taget ud af drift i foråret 2020. Kablet planlægges erstattet af et nyt kabel, som Energinet etablerer uden for Lynetteholms projektområde. Det nye kabel forventes etableret i 2021 og idriftsat medio 2022. Det gamle kabel vil frem til medio 2021 være placeret i området og da det er et oliekabel, vil det skulle håndteres som et kabel i drift, indtil kablet er fjernet.

Endelig vil en kommunikationsledning blive påvirket, da den krydser perimeteren flere steder. Ledningen skal enten omlægges eller sikres på tværs af perimeteren.

7.5.1.3. Havneområdet

Når Lynetteholms perimeter skal etableres, vil de fysiske sejladsforhold igennem Kronløbet blive ændret. Sejladsforholdene for de kommercielle fartøjer vurderes i miljøkonsekvensvurderingen til at være acceptable, såfremt det nordvestlige molehoved ved indsejlingen fjernes.

Som følge af arealinddragelsen til Lynetteholms perimeter vil det areal, der i dag er tilregnet landingsbane for vandflyvere blive inddraget. Det antages i miljøkonsekvensvurderingen, at vandflyveren fortsat vil skulle lette i Københavns Havn.

7.5.1.4. Erhverv på land

Flere af de virksomheder der er på Refshaleøen – såsom restauranter, barer og virksomheder med kulturelle tilbud – kan blive påvirket af støjgener fra anlægsarbejdet. Det samme gælder det historiske oplevelsescenter på Trekroner. Støjen vil variere igennem anlægsperioden, afhængigt af hvilken aktivitet der udføres, og når der rammes, vil støjen være særligt høj. Særlig støjende aktiviteter vil foregå inden for almindelig arbejdstid. Virksomheder som restauranter, teatre og museer vil have en høj sårbarhed overfor sådan en støjpåvirkning.

Søndre Frihavn og Nordhavn huser også flere virksomheder. Disse ligger længere væk fra projektområdet, og støjen vil derfor ikke være lige så intens, som eksempelvis på Refshaleøen. Det er dog muligt, at anlægsstøjen vil kunne høres, hvilket i særdeleshed gælder for de perioder, hvor der rammes.

7.5.1.5. Råstoffer

Der skal i anlægsfasen bruges store mængder råstoffer. Det forventede materialeforbrug i anlægsfasen er:

- Stål til fangedæmning, kaj og intern væg 17.000 ton
- Beton 1.550 m^3
- Dæk- og filtersten 170.000 m^3
- Sprængstensfyld/ral 1.520.000 m^3
- Geotekstil 505.000 m^3
- Blødbundsmateriale 1.720.000 m^3
- Marint sand 4.070.000 m^3
- Ren jord 1.530.000 m^3

Det bemærkes i miljøkonsekvensvurderingen, at stål ikke er en knap ressource, og samtidig stammer store dele af stålforbruget fra genbrug.

I forhold til beton vurderes mængderne ikke at være af betydning sammenlignet med det øvrige betonforbrug. Til sammenligning blev der i 2015 i Danmark produceret ca. 3.600.000 m³ beton.

Der skal anvendes sand og sten/ral, som ikke er en begrænset ressource. Det er sandsynligt at dele af de nødvendige mængder af sten og ral skal køres til fra områder uden for Region Hovedstaden. Det marine sand, der anvendes til anlægget af perimeterkonstruktionen, hentes på Kriegers Flak. Indvindingen af sand fra Kriegers Flak er omfattet af en selvstændig miljøvurderingsproces.

Der skal bruges ren jord til anlægget af kystlandskabet mod øst. Lynetteholm forventes i forvejen at modtage ren jord til opfyldningen, og den rene jord, som skal anvendes i kystlandskabet vil således blive transporteret til området under alle omstændigheder.

7.5.2. Påvirkninger i driftsfasen

7.5.2.1. Erhvervsfiskeri

På baggrund af den begrænsede fiskeriaktivitet i området vurderes påvirkning på erhvervsfiskeriet ikke at være væsentlig. Der vil være tale om en lokal og vedvarende effekt i forhold til inddragelsen af fiskerigrund for erhvervsfiskeriet.

7.5.2.2. Infrastruktur og tekniske anlæg

Vurderes ikke at blive påvirket i driftsfasen.

7.5.2.3. Havneområdet

I driftsfasen vil der blive sejlet jord til Lynetteholm på pramme fra KMCs mellemoplag i Nordhavn. Det forventes, at sejladsen kan indgå som en normal del af havnens trafik, der ikke påvirker den øvrige trafik nævneværdigt, hvorfor det vurderes, at der ikke er nogen påvirkning for de erhverv, der er knyttet til havneområdet.

På grund af anlæg af Lynetteholm flyttes sejlrenden øst om Middelgrunden. Enkelte kommercielle skibe sejler i dag mellem Prøvestenen og Kronløbet, vest om Middelgrunden. De vil fremover skulle benytte Hollænderdybet, og får derfor en længere rute end hidtil og i tættere trafik. For øvrigt kommercielle skibe, der sejler mellem nationale eller internationale destinationer, er mervejen ubetydelig.

7.5.2.4. Erhverv på land

Adgangsvejen til Lynetteholm føres over Prøvestenen og Kraftværkshalvøen til Refshaleøen. Arealet på Prøvestenen ejes af By & Havn, men lejes af CMP med en ejers rettigheder. Den præcise placering af vejen vil blive forhandlet på plads mellem By og Havn og CMP, så CMPs virksomhed på arealet fortsat kan drives.

På Kraftværkshalvøen kan vejen forventes at passere en række anlæg og ledninger, der ejes af ARC, HOFOR og Energinet. Vejen vil blive etableret i dialog med de berørte parter, så virksomhedernes drift bliver påvirket mindst muligt under anlæg og drift af vejen.

Driften af opfyldningen vil skulle overholde Miljøstyrelsens almindelige vilkår for støj og støv, og derfor vurderes øvrige erhverv overordnet set ikke at blive påvirket. Det kan dog ikke afvises, at nærliggende virksomheder kan opleve en lille påvirkning med støj fra lastbiltrafik i Lynetteholm driftsfase.

7.5.2.5. Råstoffer

I driftsfasen vil det ikke være nødvendigt at tilføre råstoffer til projektet i samme omfang som i anlægsfasen. Der vil dog være behov for el, vand og brændstof.

7.5.3. Påvirkning ved uddybning og klapning

De tilstedeværende fiskepopulationer kan blive forstyrret i forbindelse med klapningen som følge af frigivelse af sediment i vandsøjlen ved spild, hvilket potentielt medfører en fortrængning fra området og derved fiskeriredskaber. Det kan ikke afvises, at klapningen vil kunne påvirke fangstmulighederne på klaptidspunktet, selvom klapningen primært er i vinterhalvåret hvor det sæsonafhængige erhvervsfiskeri er begrænset.

På baggrund af den begrænsede fiskeriaktivitet i området vurderes påvirkningen på erhvervsfiskeriet at være ubetydelig. Der vil være tale om en lokal og mellemlang effekt i forhold til frigivelse af sediment i vandsøjlen.

Frigivelse af sediment i vandsøjlen ved spild vil forekomme i forbindelse med klapning af optaget havbundsmateriale. Det er angivet, at ca. 45 % af det klappede materialer forbliver på klappladsen mens resten spredes og aflejres i de omkringliggende områder og kan derved påvirke havbunden inden for råstofområderne. Aflejringen sker primært mod sydvest. Samlet set viser spredningsberegningerne, at sedimentaflejringerne primært sker mod sydvest. Spredningen mod fællesområderne for råstofgravningen er begrænset. Påvirkningen af råstofindvindingsområderne vurderes derfor at være at mindre betydning.

7.6. Kulturarv og arkæologi

7.6.1. Påvirkning i anlægsfasen

7.6.1.1. Marin kulturarv

Københavns Museum har vurderet, at der særligt er risiko for at støde på genstande af arkæologisk værdi på havbunden inden for to af de undersøgte delområder, nemlig Trekroner og Prøvestenen.

Trekronerfortet påvirkes ikke direkte af projektet, idet perimeteren etableres i afstand fra fortet. Projektet medfører dog, at bølgebryderne omkring fortet og det sydlige fyr fjernes. De er ikke omfattet af fredningen, men en del af bølgebryderne ligger inden for fortidsmindebeskyttelseslinjen. Derudover er der risiko for at støde på levn fra stenalderen, vrag m.m. på havbunden i forbindelse med fjernelsen af bølgebryderne.

I området omkring Prøvestenen forventes det, at der på havbunden er levn fra Prøvestenen I og muligvis også Prøvestenen II. Derudover kan der potentielt være levn fra Prøvestenen III under de opfyldte lag.

7.6.1.2. Kulturarv på land

Københavns Museum har vurderet, at der ved anlægsaktiviteter på Margretheholm er risiko for at støde på levn fra stenalderen, vrag og anden kystnær aktivitet fra både forhistoriske og historiske perioder.

Københavns Museum har desuden vurderet, at der på fastlandet langs den tidligere kystlinje er mulighed for fund af væsentlige fortidsminder fra stenalderen.

7.6.2. Påvirkninger i driftsfasen

7.6.2.1. Marin Kulturarv

Kulturarvselementer der befinder sig inden for området, der skal fyldes op, vil blive ødelagt. Inden opfyldningen kan påbegynde, skal området være frigivet af Slots- og Kulturstyrelsen.

7.6.2.2. Kulturrav på land

Projektets driftsfase vurderes ikke at påvirke kulturarvsarealer, bygninger, fortidsminder eller fund yderligere, da der ikke foretages jordarbejder udover, hvad der er beskrevet i anlægsfasen.

7.7. Hydrografi

7.7.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Når der i anlægsfasen etableres en perimeter omkring Lynetteholm, vil området blive utilgængeligt for strømning. I løbet af anlægsfasen vil arealinddragelsen gradvist blive øget. I modelstudierne er der alene beskrevet det fuldt udbyggede projekt, hvilket svarer til påvirkningen i driftsfasen.

7.7.2. Påvirkninger i driftsfasen

Lynetteholm vil lukke Kongedybet. Der vil derfor opstå påvirkning af de lokale strømningsforhold i Kongedybet og tilgrænsende farvandsområder, herunder særligt Middelgrunden, Hollænderdybet og Københavns Havn. Påvirkningen vil være størst i situationer med strøm i enten nordgående eller sydgående retning, idet strømningen fra Kongedybet tvinges øst om Lynetteholm. Strømmen fra Kongedybet vil fordele sig således, at der skabes en øget strømintensitet på dele af Middelgrunden, ligesom der vil føres vand igennem Hollænderdybet øst for Middelgrunden.

Middelvandstanden påvirkes således, at den reduceres med 5-10 mm i den nordlige del af Københavns Havn og i tragten mellem Nordhavn og Lynetteholm. Der vil ske en forøgelse af de maksimale vandstande på 2-3 cm i Københavns Havn. Det er endvidere estimeret, at der vil ske en reduktion af den maksimale vandstand ved Margretheholm Havn og Prøvestenen på ca. 3 cm.

Da Lynetteholm påvirker de lokale strømningsforhold, vil der også være en lokal påvirkning af saltholdigheden. Modelberegningerne viser, at årsmidlet saltholdighed vil forøges med ca. 1 promille i tragten og Havneløbet, som følge af projektet. Ydermere er der en mindre stigning i en fane nordøst for tragten mellem Nordhavn og Lynetteholm. I Kongedybet vil der være et mindre fald på 0,5 promille nærmest opfyldningen, som gradvist aftager til nul på strækningen forbi Prøvestenen og ned til Amager Strandpark.

Påvirkningen af årsmidlet vandtemperatur er meget svag (< 0,1 grader celsius), idet de to modsatrettede effekter i vinter- og sommerhalvåret udjævner hinanden.

Lynetteholm påvirker bølgeklimaet lokalt i området. Der forekommer en skyggeeffekt langs med perimeteren. Middelbølgeretningen drejes derfor få grader i retning mod uret ved nordsiden af opfyldningen og få grader i retning med uret langs den sydlige del. I kystområderne ved Charlottenlund, Hellerup, Svanemøllen og Amager Strand kan der ikke identificeres signifikante ændringer i bølgeklimaet.

Lynetteholms påvirkning af vandstrømningen kan have indflydelse på vandskifte og salttransport ind og ud af Østersøen. Samlet set er den dynamiske gennemstrømning gennem Øresund marginalt reduceret med mellem 0,09 % og 0,16 %, hvilket er mindre end usikkerheden på kompensationen for Øresundsbroen.

7.8. Bundvegetation og bundfauna

7.8.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Aktiviteterne i anlægsfasen som vurderes at kunne give anledning til påvirkning af bundvegetation og bundfauna er vurderet til at være følgende påvirkninger:

- Arealinddragelse til havs med tab af habitat.
- Habitatændringer.
- Fysiske forstyrrelser med hæmning af vækst/fødeoptagelse, og flugtadfærd fra ikke-sessile organismer, pga. suspenderet sediment.
- Fysisk forstyrrelse ved tildækning af vegetation/fauna fra aflejringer af sediment på havbunden.
- Optagelse/påvirkning fra forurenende stoffer frigivet til vandfasen.
- Optagelse/påvirkning fra forurenende stoffer tilført til havbunden.

Projektet medfører inddragelse af et havbundsareal på ca. 2,8 km² til etablering af Lynetteholm, hvilket vil medføre, at bundvegetation og bundfauna inden for dette område bliver elimineret. Området for Lynetteholm har varieret vegetationsdække med ålegræs, samt områder med makroalger, muslingebanker og med bundfauna.

Imidlertid findes arealer med tilsvarende vegetationstyper med ålegræs og makroalger, og med tilsvarende faunaindhold, herunder muslingebanker og bundfaunasamfund, både nord og syd for projektområdet langs Øresundskysten, på og omkring Middelgrunden og omkring Saltholm og Peberholm.

Herudover vil der ske ændringer af eksisterende habitater under vand. Der er bl.a. tale om:

- Elimination af eksisterende habitater umiddelbart omkring Lynetteholm hvor dybde- og bundforhold ændres i et området på 0,22 km².
- Elimination af havbund ved omlægning, forlængelse og forstærkning af spildevands- og overløbsledninger mv.
- Elimination af hårdbundshabitat i forbindelse med fjernelse af bølgebrydere og sydlig fyr ved Trekroner.
- Ændring af habitat ved uddybning af sejlrende til Prøvestenen.

Med tiden etableres der ny vegetation og fauna inden for områderne afhængig af de nye substratforhold. Retablering af et stabilt bundvegetation og bundfauna vurderes at foregå over en længere årrække. Bundvegetationen og bundfauna udgør en vigtig receptor, som ikke er modstandsdygtig over for den beskrevne påvirkning, hvorfor både bundvegetation og bundfauna generelt vurderes med høj sårbarhed over for påvirkningen.

Koloniseringen af bundvegetation og bundfauna på nye hårdbundshabitater vil tiltrække andre organismer, såsom mobile krebsdyr, snegle og muslinger, der søger føde og/eller ly. Ud over at danne grundlag for kolonisering og/eller tiltrækning af andre bundfaunaarter, kan stensætninger påvirke det omgivende naturlige miljø ved at modificere det eksisterende økosystem.

Frigivelse af sediment i vandsøjlen vil forekomme i forbindelse med en lang række af anlægsarbejderne. Opgravningen af sediment langs Lynetteholms perimeter, som vil foregå med en samlet varighed på op til 5 måneder i vinterhalvåret, og forudsat graveaktivitet på 24 timer i døgnet og 7 dage i ugen, vil være den aktivitet, som vil medføre den væsentligste påvirkning af vandkvaliteten med suspenderet sediment, hvad angår varighed og spildmængder. For de øvrige aktiviteter er det vurderet, at spredning og ophvirvling af sediment til vandfasen vil være relativ kortvarige, ligesom mængden af sediment der opblandes i vandet som følge af disse aktiviteter, vurderes at være begrænsede. En øget koncentration af suspenderet stof i vandfasen kan påvirke bundvegetationen og bundfaunaen. Således kan sedimentpartikler, der blandes op i vandet, have direkte og indirekte mekaniske påvirkninger på bundvegetation som ålegræs og makroalger ved at reducere lysnedtrængningen i vandsøjlen, og ved at sedimentpartikler dækker/hæfter til ålegræssets/algernes overflade. Tilsvarende kan sedimentpartikler opblandet i vandet have såvel direkte som indirekte påvirkninger på bundfaunaer ved tildækning og ved påvirkninger af dyr, som filtrerer fødepartikler fra de omgivende vandmasser ved at blokere deres føde- og respirationsapparater.

Påvirkning fra suspenderet sediment på bundvegetationen er først og fremmest en reduktion i den mængde lys, der når havbunden, og dermed er til rådighed for planternes fotosyntese og vækst. Ålegræs, der erfaringsmæssigt har svært ved at retablere sig efter en forstyrrelse. Retableringen hæmmes af en række faktorer som konkurrence fra andre arter, prædation på planter og frø, samt øget sedimentdynamik, når ålegræsset først er forsvundet. Sårbarheden for ålegræs vurderes at være høj. Ved Trekroner vurderes der at være en risiko for en væsentlig lokal påvirkning af ålegræs, på vanddybder over 2 meter, da lyset reduceret til under 20 procent af overfladelyset i mere end en uge. Selvom påvirkningen sker i vinterhalvåret er den samlede graveperiode på 5 måneder og kan således påvirke i vækstsæsonen. Det formodes, at overskridelsen er sammenhængende og sker ved udgravningen af den vestlige perimeter. Påvirkningen vil være lang, da retablering af ålegræs erfaringsmæssigt kan tage mere end 5 år.

Øvrige blomsterplanter i projektområdet vurderes at have mellem sårbarhed, da de oftest lever i lavvandede fjorde med blødere bund end ålegræs og er tilpasset høje sedimentkoncentrationer på lavt vand. Makroalger vurderes at have lav sårbarhed, da de hurtigere retablerer sig med spredning af sporer og generelt er mindre følsomme over for dårlige lysforhold.

7.8.2. Påvirkninger i driftsfasen

Aktiviteterne i driftsfasen som vurderes at kunne give anledning til påvirkning af bundvegetation og bundfauna er vurderet til at resultere i følgende påvirkninger:

- Habitatændring.
- Optagelse/påvirkning fra forurenende stoffer tilført vandsøjlen/sedimentet.

Når perimeteren for Lynetteholm er anlagt, vil selve anlægget resultere i ændringer af strøm- og bølgeforholdene umiddelbart omkring Lynetteholm. Der er udført matematisk modelleringer af de hydrografiske forhold for nuværende situation og for fremtidig situation med Lynetteholm. Resultaterne viser, at der efter etableringen af perimeteren for Lynetteholm vil ske en øget erosion på det nordvestlige område af Middelgrunden, svarende til området hvor der er udført supplerende undersøgelser af flora og fauna. Lynetteholm lukker for en gennemstrømning af Kongedybet. Der finder derfor en omfordeling af strømningen sted, således at der opstår en væsentlig strømforstrækning langs med Lynetteholms østlige perimeter. Ydermere flyttes en del af flowet til Hollænderdybet. Det primære påvirkningsområde er Middelgrunden, hvor københavnerkalken stikker højt, og der kun er tynde eroderbare sedimentlag. Det vurderes derfor, at etablering af Lynetteholm vil føre til en mindre erosion, men omfanget hovedsageligt vil være begrænset til det øvre tynde sanddække, som typisk udgør mellem 0-30 cm.

Der vil forekomme mindre ændringer af bølgeforhold omkring Lynetteholm. Ud fra bølgeanalysen kan det konkluderes, at etablering af Lynetteholm ikke vil have nogen signifikant effekt på de indkommende bølger i området nord og syd for opfyldningen, hvor kysten udgøres af sandstrande, som har en dynamisk karakter. Således vil der ikke opstå ændringer i den litorale drift langs strandene og dermed ingen ændringer i kysternes naturlige udstrækning og udformning. Ændringer vurderes derfor kun at have ubetydelige konsekvenser for bundvegetation og bundfauna.

Ændringer i strømforhold ved Middelgrunden kan medføre erosion af bundsedimentet, så fine partikler føres bort eller modsat, at der sker aflejring af finere partikler, hvis strømhastigheden falder. I området omkring Middelgrund øges strømhastigheden. Der er tale om et relativ lavvandet område med spredt ålegræs, hård bund og sten med makroalger og blåmuslinger.

Forøgelse af strømhastigheden i et turbulent miljø vil øge frekvensen af "settling" hos blåmuslingelarver, da der skabes forhold med lav forskydningsspænding og høj advektion. Modellering af ålegræssets udbredelse i danske farvande viser, at ålegræs også kan forekomme i grovere sediment end sand, men er mindre udbredt i finere sedimenttyper. Da ændringer i strømforhold kan blotlægge helt hård kalkbund, vil ålegræsset formodentlig forsvinde på dele af Middelgrund tættes på Lynetteholm. Samtidig vil visse områder med blødbundsfauna blive erstattet med hårdbundfauna, hvilket kan øge kolonisering af blåmuslinger.

I områder omkring Lynetteholm, hvor der etableres dæmninger med stenbeskyttelse, og mod øst, hvor der etableres kystlandskab med stenstrand med ral, større sten, vekslende med sandstrande, vil der være arealer som fremstår som faste strukturer på tidligere arealer med blød bund bestående af sand, silt og mudder. Dette kan potentielt skabe et nyt hårdt substrat (en reveffekt), hvor makroalger og bundfauna, herunder muslinger kan blive dominerende.

Under driften af Lynetteholm, hvor der sker opfyldning med ren og forurenet jord, vil der ske punktudledning, samt passiv udsivning af forurenende stoffer langs perimeteren for Lynetteholm. Tilsvarende vil der efter endt opfyldning ske regnvandsbetinget passiv udsivning langs perimeteren. Det er vurderingen, at der med en blandingszone på omkring 50 meter ikke vil være nogen påvirkning af vandkvalitetskriterierne, sedimentkvalitetskriterierne og biota kvalitetskriterierne. Udledningen vurderes således ikke at have betydning for opfyldelse af kravene for vandområdet, herunder kviksølv, og heller ikke at være medvirkende til, at der sker en forringelse af tilstanden eller en hindring af at miljømålene for vandområdet kan opfyldes.

7.8.3. Påvirkning ved uddybning og klapning

Klapningen af opgravet sediment fra Lynetteholm området er begrænset til at foregå i vinterhalvåret fra oktober 2021 - marts 2022, og oktober 2022 – marts 2023. Således vil klapningen, og de umiddelbare påvirkninger herfra foregå i den periode på året hvor den biologiske aktivitet er væsentligt reduceret.

Tilsvarende vil klapningen blive foretaget i stor afstand til områder hvor der forekommer/er registreret tilstedeværelse af bundvegetation. Imidlertid er området hvor klapningen er planlagt at foregå beliggende inden for den fotiske zone, hvor der vurderes mulighed for forekomst af makroalger, herunder specielt rødalger. Idet der ikke er forekomst af højere planter (specielt ålegræs og havgræsområder) inden for påvirkningsområdet, ligesom kun sporadisk forekomst af makroalger vurderes at kunne forekomme inden for påvirkningsområdet for klapning, er det vurderingen, at der ikke vil forekomme betydende påvirkninger af bundvegetation. Dette skal ses på baggrund af de udførte modelleringer, hvoraf det fremgår at koncentrationen af suspenderet sediment er lille for kystnære områder hvor der forekommer sammenhængende vegetationsdække. Tilsvarende er varighed med påvirkning med øget turbiditet vurderet at være lille. Ydermere vil klapning, ske uden for vækstsæsonen for den marine vegetation hvor den biologiske aktivitet er yderst begrænset. Sedimentspredningsmodelleringen viser, at der ikke vil ske aflejringer af sediment i nærhed til områder med marin vegetation.

En øget koncentration af suspenderet stof i vandfasen kan påvirke bundfaunaen. Således kan sedimentpartikler, der blandes op i vandet, have såvel direkte som indirekte påvirkninger på bundfaunaarter ved tildækning og ved påvirkninger af dyr, som filtrerer fødepartikler fra de omgivende vandmasser, ved at blokere deres føde- eller respirationsapparater. Den stationære bundfauna vil ikke kunne undgå områder med øget suspenderet sediment ved nogen form for undvigeadfærd. Det er imidlertid sandsynligt, at bundlevende organismer i de lavere områder af Øresund har udviklet en generel høj tolerance for midlertidige forøgelser af suspenderet sediment, som vist ved deres evne til at modstå naturlige øgede koncentrationer af suspenderet sediment under storme. Blåmuslinger er tolerante over for forhøjede koncentrationer af suspenderet stof i vandfasen. Blåmuslinger er i stand til at overleve i mindst 25 dage ved siltkoncentrationer på 450 mg/l, og ved lavere koncentrationer (20-50 mg/l silt) hæmmes væksten kun minimalt. Snegle og børsteorme vurderes ikke at være følsomme overfor forhøjet sediment, da de arter er tilpasset dynamiske sedimentforhold og da de lever i lavvandede områder, hvor der naturligt forekommer høje koncentrationer af suspenderet sediment. Sårbarheden over for fysisk forstyrrelse med hensyn til suspenderet sediment anses derfor at være lav for bundfaunaen.

Det antages, at overskridelsesvarigheder af VKKMaks. på mere end (2 – 5) dage kun forekommer for kobber og zink inden for klapningsområdet. Overskridelse af VKKmaks. for kobber og zink af få timers varighed uden for klapningsperioden er begrænset til en afstand på få km fra klapningsområdet. Der forekommer ingen overskridelse VKKMaks. for kviksølv, cadmium, og bly uden for indvindingsområdet. Tilsvarende er det for organisk forurenende stoffer beregnet at varigheden samt arealer med forhøjede koncentrationer i vandfasen vil være kortvarige og med begrænset udbredelse/areal. Såfremt påvirkningen af bundfauna med forurenende stoffer ikke er med akut toksiske koncentrationer vurderes de bundlevende organismer, afhængig af hvor lang tid de påvirkes, at være relativ modstandsdygtige over for en eventuel påvirkning.

Af resultaterne fra modelleringen fremgår det, at aflejringen af metaller og organisk forurenende stoffer er begrænset til havbundsområder sydvest for klapområderne. Koncentrationen af metaller og organisk forurenende stoffer i sedimentet som aflejres uden for klapområderne under/efter klapningen, vil have

en koncentration mindre end/lig med gennemsnitskoncentration for stofferne i sedimentet som klappes. Således vil koncentration af metaller/organisk forurenende stoffer i aflejret sediment uden for klapområderne med udgangspunkt i kriterierne jf. klap-vejledningen, generelt være mindre end "Nedre aktionsniveau". Således vurderes det, at påvirkningen af bundfauna fra metaller og organiske forurenende stoffer (fra sedimentspild som sedimenterer på havbunden) vil være ubetydelig, ligesom det vurderes at der ikke vil forekomme målelig påvirkning af i forvejen forekommende (IFF) koncentration for marine bundlevende organismer.

7.9. Dyreliv i havet

7.9.1. Fisk

7.9.1.1. Påvirkning i anlægsfasen

Ved etablering af Lynetteholm vil der være arealinddragelse af havbunden. Det medfører, at de fisk der anvender området vil have en reduktion af deres habitat. Sårbarheden over for en reduktion af habitat som følge af arealinddragelse og etablering af perimeter vurderes at være høj for fisk. Der vil være tal om en lokal og vedvarende effekt i forhold til fiskenes habitat, der samtidig betyder, at området som gyde- og opvækstområde permanent inddrages. De fiskearter der primært findes i området karakteriseres ved at være hurtigt koloniserende og bestandsmæssigt at være livskraftige, derfor vurderes det, at arealinddragelsen har en lille og lokal betydning for fisk.

Bundudskiftning der bl.a. består i opgravning af gytje, vil have en varighed i anlægsfasen på 3 år med en driftstid hele døgnet. Frigivelse af sedimenter til vandsøjlen kan føre til undvigelsesadfærd. I forbindelse med undvigelsesadfærden kan der forekomme tilstopning af gæller, en reduktion i evnen til at spise på grund af nedsat synlighed og øget stressniveau. Frigivet sediment til vandsøjlen vil aflejres på havbunden igen. Bundlevende arter i området kan potentielt forstyrres ved at blive udsat for kvælning som følge af sedimentation. Fortrængning kan ske på grund af hindret tilgængelighed til fiskenes fødekilder, der potentielt kan begraves.

Det stigende støjniveau i havet fra menneskeskabte aktiviteter er en anerkendt forureningskilde for dets indflydelse på akvatiske økosystemer. De væsentligste anlægsaktiviteter i forbindelse med etablering af Lynetteholm, som kan give anledning til støj, vibrationer og undervandsstøj vil være bundudskiftning, etablering af perimeter og den øget trafik til/fra Lynetteholm.

Kildestyrken angivet i miljøkonsekvensrapporten baggrundsrapport om støj, vibrationer og undervandsstøj indikerer niveauer, der kan medføre en mild adfærdsmæssig reaktion hos fisk. Det vil formentlig medføre, at fisk vil søge mod omkringliggende områder, væk fra støjkilden.

7.9.1.2. Påvirkning i driftsfasen

Placeringen af Lynetteholm vil påvirke både vandskifte og strøm i selve Københavns Havn og kanaler, samt påvirke de nuværende strømforhold i Øresund. I forhold til ilt, sigtdybde og ålegræs der har betydning for habitatet, vil der som udgangspunkt være mindre ændringer. Der hvor der forekommer tydelige ændringer i habitatet for fisk vil være ved Trekroner, da det for fremtiden vil ligge i en beskyttet bugt inde i havnen, hvilket medfører nedsatte strømforhold og mindre vandskifte.

7.9.1.3. Påvirkning ved uddybning og klapning

Forhøjet sediment i vandsøjlen og sedimentation på havbunden kan potentielt påvirke fiskefaunaen. Sediment i vandsøjlen Klappladserne ligger i et område, hvor sild sandsynligvis gyder. Undersøgelser af sild og torsk i akvarieforsøg har vist, at de udviser undvigeadfærd ved 3-7 mg/l. I øvrige projekter (Øresundsbroen og Femern Forbindelsen) anses 10 mg/l for at være tærskelværdien for undvigeadfærd hos de mest følsomme arter. På basis af omfattende forsøg med sildeæg i langtidsforsøg med koncentrationer mellem 5 - 300 mg/l og i korttidsforsøg med en koncentration på 500 mg/l, kunne der ikke observeres effekter på æg-udviklingen som følge af vandets indhold af suspenderet sediment. Forhøjet koncentration af suspenderet stof øger nedsynkningen af pelagiske æg og kan medføre at æggene sedimenterer og går til grunde. Torsk, rødspætte og pighvar gyder pelagisk. Pighvaræg kan dog kun holde sig flydende i vandsøjlen ved saltholdigheder over 20 ‰, så i Østersøen synker de ned på bunden. Ingen af nøglearterne vurderes at have både vigtige pelagiske gydningsområder nær klapningen og overlap med klapningsperioden. Sedimentation kan tildække sildeæg, der er fastsiddende på bundsubstratet. Området er ikke kendt som et vigtigt gydeområde for arter, der gyder på bunden. Studier har vist at et sedimentationslag på 10 mm kan føre til 85 til 100 % mortalitet hos sild.

Det vurderes at klapningen kan medføre at fisk undviger klappladsen og de nærmeste omgivelser i perioden hvor der klappes. Det vurderes kun at udgøre en mindre påvirkning af fiskefaunaen, da det påvirkede område er relativt lille ift. det øvrige tilgængelige habitat. Der vurderes kun at være en begrænset påvirkning af gydende sild, da klapningen sker om vinteren uden for gydeperioden, men at bundsubstratet på klappladsen sandsynligvis vil være uegnet til gydning efterfølgende.

7.9.2. Marine pattedyr

7.9.2.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Ved inddragelsen af arealet til Lynetteholm og perimeteren sker en lokal vedvarende påvirkning. Det tabte areal omfatter ikke yngle- og rasteområder for hverken marsvin eller sæler. Området omkring Københavns Havn vurderes at have lille betydning for marsvin. Afstanden til nærmeste koloni med spættet sæl og/eller gråsæl er mere end 10 km, og sæler observeres kun sporadisk i nærheden af Københavns Havn. Intensiteten af påvirkningen ved arealinddragelsen vurderes derfor at være ubetydelig.

Påvirkningen af fiskefaunaen i anlægsfasen vurderes at være lokal og vedvarende og have lille betydning for fiskebestandene. Fødegrundlaget for de marine vurderes dog at være intakt, da de kan søge føde i andre områder og projektområdet ikke har særlig betydning for fødesøgningsområdet.

Det er vurderingen, at påvirkningen fra undervandsstøj at være reversibel og have lille betydning, da der er tale om en lokal kort påvirkning i et område, der ikke er raste- eller yngleområde eller har noget særlig betydning for marsvin eller sæler generelt. Det samme gør sig også gældende i forhold til forstyrrelser over vand.

7.9.2.2. Påvirkninger i driftsfasen

I driftsfasen forventes mellemoplaget fra KMC Nordhavn at blive sejlet til Lynetteholm med pram. Intensiteten af forstyrrelsen under vand vurderes at være lav, da støjniveauet fra langsomtsejlende fartøjer kun har begrænset støjudbredelse. Der er tale om et stærkt trafikeret farvand, hvor pramsejlads vil være et ubetydeligt merbidrag i forhold til den eksisterende fartøjstrafik.

Forstyrrelser over vand fra fartøjer forventes at forekomme i en del af driftsfasen. Intensiteten af påvirkningen vurderes at være ubetydelig, da marsvin og sæler vil undvige fartøjet og kan søge til naboområder.

7.9.2.3. Påvirkning ved uddybning og klapning

Undervandsstøj fra klapfartøjet kan potentielt forstyrre og i værste fald skade marsvin og sæler. Forstyrrelser kan medføre at dyrene undviger området, hvilket kan være kritisk, hvis der er tale om et yngle- eller rasteområde eller et vigtigt fødesøgningsområde. Klappladserne ligger imidlertid ikke i et udpeget yngle- eller rasteområde og klapningen sker i vinterhalvåret uden for yngletiden. Tilstedeværelsen af fartøjer kan forårsage en undvigereaktion hos marsvin i en afstand på 200- 400 meter. Marsvin forventes derfor at undgå fartøjer i denne afstand, men de forventes også hurtigt at vende tilbage efter endt forstyrrelse.

Sæler forventes at reagere i en afstand op til 1000 m. Afstanden til nærmeste sælkoloni ved Måkläppen, Falsterbo, 16 km, er for stor til, at sæler forstyrres på land, men enkelte fødesøgende individer kan forstyrres. Sælerne vender hurtigt tilbage efter en forstyrrelse (mindre end 24 timer efter en forstyrrelse). Sårbarheden overfor fysiske forstyrrelser vurderes at være mellem for spættet sæl og gråsæl. Sejlads til og fra klappladsen er ubetydelig ift. at der er tale om et tæt trafikeret farvand. Sæler og marsvin i området er derfor tilvænnet støjen fra skibstrafikken.

Den øgede sedimentmængde i vandsøjlen efter klapning vurderes ikke at have en effekt på sælers eller marsvins fødesøgning, da marsvin søger føde via ekkolokalisering, og sæler søger føde via deres knurhår og i mindre omfang deres syn. Fødegrundlaget for marsvin og sæler vil potentielt kunne påvirkes af den øgede midlertidige sedimentmængde i vandfasen på klappladsen og i nærområdet. Klappladsen udgør dog en meget begrænset del af sæler og marsvins fødesøgningsområde. Sæler og marsvin vil have mulighed for at søge føde i nærliggende områder, og det vurderes derfor, at deres potentielle fødegrundlag ikke vil blive påvirket af klapningen. I forhold til marsvin vurderes det, at påvirkningen fra klapningen kun vil forekomme i et meget begrænset område af det samlede vandområde, hvori marsvinene befinder sig.

7.10. Fugle

7.10.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Ved etablering af Lynetteholm inddrages 2,9 km² havbund/vandområde. I takt med inddragelsen vil området tidligere egnethed til rast og fouragering ændres. Påvirkningen i form af habitattab ved inddragelsen af arealet vil være permanent. Den overordnede betydning af påvirkningen vurderes til at være lille til moderat.

På grund af fuglenes reaktion over for forstyrrelse fra tilstedeværelsen af fartøjer og anlægsaktiviteter er fuglenes direkte følsomhed høj, men da området er af mindre betydning for fugle, vurderes sårbarheden fra forstyrrelse på områdets fugle samlet set at være lav. Da tilstedeværelsen af anlægsaktiviteterne, herunder brug af fartøjer, entreprenørudstyr mv. vil være af længere varighed, dvs. gennem hele anlægsfasen vil forstyrrelsen af fuglene at være af stor intensitet. Det betyder, at flertallet af rastende og/eller fødesøgende fugle kan forventes at forsvinde fra området, dvs. anlægsområdet og perimeteren som følge af anlægsaktiviteterne.

Det er vanskeligt at pege på mulige erstatningsområder for fuglene, da der næppe er egnede områder i nærheden, som både rummer egnede habitater med fødegrundlag. Det må derfor forventes, at flertallet af fugle bliver presset til andre lokaliteter, f.eks. omkring Vestamager.

7.10.2. Påvirkninger i driftsfasen

I driftsfasen forventes mellemoplaget fra KMC Nordhavn at blive sejlet til Lynetteholm med pram. Derfor vil der være forstyrrelser af eventuelle fugle, som holder til i området. Intensiteten af påvirkningen ved forstyrrelse over vand vurderes at være ubetydelig, fordi der efter anlægsfasen generelt må imødeses at forekomme færre fugle i området, der ikke længere vil have nogen betydning som raste og fourageringsområde i Københavns Havn grundet habitattab.

7.10.3. Påvirkning ved uddybning og klapning

Havlit, ederfugl, hvinand, samt rød- og sortstrubet lom kan forekomme ved klappladserne. Lommer for de mest følsomme fugle i forhold til forstyrrelse fra skibe, da de flygter på relativt lang afstand, op til 1.000 m. Flugtafstanden for havlit er omkring 100-500 m. Undersøgelserne viser dog også, at arter som ederfugle vil vende tilbage til området, kort tid (timer) efter at de er blevet forstyrret. Sårbarheden vurderes at være lav for fugle, da området ikke har særlig betydning for rastende fugle og forstyrrelsesafstande er korte. Den fysiske forstyrrelse fra skibet, som her er en blanding af støj og visuel påvirkning, vurderes at være lokal og samlet set mellemlang varighed, da klapningen sker over to vintersæsoner.

I forhold til tab af habitat til fouragering vil fourageringsgrundlaget helt eller delvist fjernes i klapningsområdet og muligheden for at udnytte området til fouragering kan være begrænset i flere år, indtil der er sket en reetablering af fødegrundlaget for fuglene. Fuglene forventes i denne periode at måtte søge til fourageringslokaliteter andre steder.

På baggrund af vurderingen af vandkvalitet vurderes påvirkningen af vandkvaliteten fra frigivelse af forurenende stoffer til vandsøjlen at være af lokal udbredelse, af kort varighed, samt af lille intensitet. På baggrund heraf vurderes den overordnede betydning af påvirkningen af vandkvalitet at være lille. Fuglene vurderes at have mellem sårbarhed, da klapområderne ikke har betydning som fødesøgningsområde og påvirkningen vurderes at være lokal.

7.11. Plante- og dyreliv på land

7.11.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Projektets anlægsfase vurderes samlet set at være uden betydning for vegetationen på land.

Der er ingen yngle- eller overvintringsmuligheder for flagermus på arealet, hvor modtageanlægget anlægges, men det kan ikke udelukkes, at det bruges til jagt. På Trekroner Fort sker der ingen ændringer, men området kan blive påvirket af støj i forbindelse med ramning af spunsvægge langs Lynetteholms perimeter. Støjen fra ramning af spuns vurderes dog ikke at have en styrke eller ligge i et frekvensområde, der påvirker flagermus' jagt- eller sociale adfærd, og de dybe frekvenser eller rystelser forventes heller ikke at påvirke flagermus, der muligvis bruger bygningerne til dagophold eller vinterkvarter.

Ved etablering af modtageanlægget inddrages området, og den eksisterende vegetation med tilknyttet insektliv forsvinder. Påvirkningen må betragtes som lille, da både areal og naturværdier er små. Der etableres belysning i modtageområdet og i forbindelse med etablering af perimeteren rundt om Lynetteholm. Lys kan erfaringsmæssigt tiltrække insekter og dermed visse arter af flagermus, mens andre arter reagerer negativt på belysning.

Etableringen af Lynetteholm vil ske på et havområde, der gennem en meget stor del af Københavns Havns historie har været brugt til at dumpe affald. Desuden har området virket som et naturligt sedimentationsområde, hvor blandt andet tungmetaller og miljøfremmede stoffer er endt i sedimentet. Ved udskiftning af havbundssedimenter fjernes store mængder næringsstoffer, metaller og organiske forureninger som er indkapslet under Lynetteholm og dermed reduceres den fremtidige belastning af havmiljøet.

7.12. Vandkvalitet

7.12.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Aktiviteterne i anlægsfasen som vurderes at kunne give anledning til påvirkning af vandkvaliteten er vurderet til at være følgende:

- Tab af vandareal.
- Påvirkning af vandkvalitet med sediment.
- Påvirkning af vandkvalitet med forurenende stoffer.
- Påvirkning af vandkvalitet med næringsstoffer.
- Påvirkning af vandkvalitet med iltforbrugende stoffer.

Anlægget Lynetteholm vil resultere i inddragelse af marint vandområde med areal på 2,75 km² ved middelvandspejl, og have et fodaftryk på eksisterende havbund på 2,96 km². Sammenfattende vurderes påvirkningen af vandkvaliteten, som har høj sårbarhed, over for påvirkningen - tab af vandareal - at være af lokal udbredelse, vedvarende, og med stor intensitet for det berørte vandområde. Således vurderes den samlede påvirkning af vandkvaliteten inden for det berørte område at være moderat. Den overordnede påvirkning af vandkvaliteten for området lokalt/regionalt uden for området for Lynetteholm er beskrevet nedenfor.

Påvirkningen af vandkvaliteten, herunder sigtbarhed, under anlægsfasen ved frigivelse af sediment til vandsøjlen vil forekomme i tilknytning til følgende aktiviteter:

- Opgravning af sediment langs perimeteren.
- Opfyldninger med sand, grus, stenmaterialer i forbindelse med etablering af dæmning/fangedæmning/kaj langs perimeteren.
- Nedramning af spuns, etablering af jordankre mv. omkring perimeteren.
- Omlægning af spildevands- og overløbsledninger mv.
- Fjernelse af bølgebrydere og sydlig fyr ved Trekroner.

Opgravningen af sediment langs perimeteren, som vil foregå over én eller flere perioder inden for anlægsperioden, vurderes at være den aktivitet som vil medføre den væsentligste påvirkning af vandkvaliteten med suspenderet sediment, både hvad angår varighed og spildmængder. For de øvrige forhold,

som nævnt ovenfor, er det vurderet at spredning og ophvirvling af sediment til vandfasen vil have relativ kort varighed, ligesom mængden af sediment der bringes i suspension vurderes at være begrænset i forhold til mængderne ved opgravningen langs perimeteren.

For at sikre tilstrækkelig geoteknisk stabilitet for Lynetteholm, er det nødvendigt at lave en bundudskiftning langs de områder af den ydre perimeter, hvor der etableres dæmninger. Mængderne for udskiftning følger af tabellen nedenfor.

Enhed			
	Rent	**Forurenet**	**Total**
m³	1.341.750	383.349	1.750.099
Tons	1.019.731	306.988	1.326.719

Mængderne af sediment der skal opgraves ved bundudskiftningen, er inddelt i en øvre forurenet del, som er planlagt deponeret i Lynettens sedimentdeponi, og en nedre ikke-forurenet del, som er planlagt klappet på godkendt klapplads til havs. Ved opgravningen af sediment vil der ske spild og spredning af sediment omkring arbejdsområdet.

Til vurdering af omfanget heraf er der blevet udført hydrodynamisk modellering for opgravningen af sediment langs perimeteren for Lynetteholm. Som forudsætning for den udførte hydrodynamiske modellering er det valgt at forudsætte at gravearbejdet udføres i én lang sammenhængende cyklus, hvor der arbejdes 24/7 med brug af et uddybningsfartøj. I praksis vil der ikke blive arbejdet 24/7, men det er muligt, at der i stedet vil anvendes mere end et uddybningsfartøj. Gravekapaciteten for uddybningsfartøjet er antaget at være 500 m³/time. Uddybningen forventes foretaget med skovl, hvorved der vil være et jævnt spild fordelt over vandsøjlen i forbindelse med at skovlen føres op og et lokalt spild ved overfladen, idet der vil være et ekstra spild når skovlen går igennem vandoverfladen og op i luften, hvor en del af vandet dræner af. Materialet læsses på pram og da sedimentet har et højt vandindhold kan der også forventes et overløb fra prammen.

Gravearbejdet startes ved den østlige perimeter og bevæger sig i retning mod nord, hvorefter den nordlige perimeter afgraves i retning mod vest og sluttelig afgraves den vestlige perimeter i retning mod syd.

Gravecyklussen udføres således, at der i første ombæring kun afgraves den øverst liggende forurenede del af sedimentet. Hvorefter gravecyklus gentages for den underliggende ikke-forurenede del. Til erstatning for afgravede sediment efterfyldes der med sand indvundet til havs til det omkringliggende bundniveau.

Gravearbejdet vil blive udført i vinterhalvåret, hvor vandtemperaturen er lav. I modelberegningerne er de benyttede faldhastigheder derfor beregnet ud fra en antagelse om en vandtemperatur på omkring 5 ˚C. Varigheden af de definerede gravescenarier er beregnet med udgangspunkt i produktionsraten, arbejdscyklus og gravemængderne. Varigheden af gravearbejder for udførte modelsimuleringer er:

- Forurenet sediment 767 timer
- Rent sediment 2.481 timer
- Total 3.450 timer

Derudover vil omlægningen af Lynetteledningen, medføre en ændring mht. udledningsforholdene, og spredningen/opblandingen af det rensede spildevand fra Lynetten. Således er udledningen planlagt længere mod øst sammenlignet med i dag. For de øvrige aktiviteter er det vurderet at spredning, og ophvirvling af forurenende stoffer og næringssalte til vandfasen vil være kortvarig, ligesom mængden af forurenende stoffer og næringssalte som bringes i opløsning vurderes begrænset i forhold til de mængder som vil blive håndteret ved opgravningen af forurenet sediment langs med perimeteren for Lynetteholm. Således er området hvor Lynetteholm etableres et område der gennem en meget stor del af Københavns havns historie har været brugt til at dumpe affald. Desuden har området virket som et naturligt sedimentationsområde, hvor blandt andet tungmetaller og miljøfremmede stoffer er endt i sedimentet.

Den forurenede del af sedimentet som bringes i deponi for havnesediment, udgør kun en mindre del af den samlede gravemængde og fjernes før den ikke-forurenede del, da forureningen er beliggende i de øvre sedimentlag. Graveperioden for den forurenede del udgør 767 timer. Et billede af sedimentfanens største udstrækning kan fås ved at udtrække den maksimale dybdemidlede sedimentkoncentration i løbet af hele graveperioden. Maksimumkoncentrationens udbredelse vurderes ikke påvirket synderligt af om der graves i 14 dage eller over måneder.

Grænsen for en synlig sedimentfane går typisk et sted mellem 2-5 mg/l. Det vurderes, at de største overskridelsesvarigheder optræder i området øst for Trekroner og i Kronløbet. Der vil være perioder, hvor sedimentfanen vil være synlig i Yderhavnen. De højeste varigheder med overskridelse af 2 mg/l udgør et sted mellem 190-200 timer, hvilket skal ses i forhold til den samlede graveperiode på 767 timer. Kortvarigt kan sedimentfanen have en udstrækning mod nord helt op til Skodsborg og mod syd ned til Kastrup Lufthavn (op til få timers varighed). For de højere sedimentkoncentrationsniveauer (10 mg/l) finder overskridelserne primært sted i graveområdets nærhed. Sedimentudbredelsen ind i Havneløbet er af yderst begrænset omfang.

Til beskrivelse og vurdering af spredningen af tungmetaller i det marine miljø er der udført hydrodynamisk modellering. Det er især metallerne kviksølv, zink, kobber, bly og cadmium, som vurderes som de mest kritiske parametre. I forbindelse med påvirkning at vandkvalitet er det valgt at modellere og vurdere spredningen af følgende miljøkritiske metaller: kviksølv, kobber og zink. Disse findes i relative høje koncentrationer i den andel af havnens sedimenter som skal bortgraves.

For kviksølv vil gravearbejderne medføre et spild på totalt 2,7 kg kviksølv, og bidrage til hhv. en forhøjet sedimentkoncentration og vandsøjlekoncentration. Kviksølv i vandsøjlen vil binde sig til suspenderet stof og efterfølgende sedimentere. Der vil under graveaktiviteterne være forhøjede koncentrationer i graveområdet og ud i Øresund, som så falder til under detektionsgrænsen kort tid (timer) efter gravearbejdets ophør.

For zink er spild fra gravearbejderne i forurenet sediment beregnet til at være på 1.171 kg. Zink vil i lighed med kviksølv i vandsøjlen binde sig til suspenderet stof og efterfølgende sedimentere. For zinkkoncentrationen i vandsøjlen vil der periodisk være en overskridelse af kravgrænsen på 8,4 µg/l uden tillæg af baggrunds-koncentrationen af få timers varighed, uden for området hvor opgravning udføres. Efter gravearbejdets ophør vil koncentrationen i vandsøjlen i hele modelområdet være under 8,4 µg/l efter 3 – 12 timer.

For kobber er det beregnet at afgravningen af forurenet sediment vil medføre et spild på 376 kg, som vil bidrage til hhv. en forhøjet sedimentkoncentration og vandsøjlekoncentration. Kobber i vandsøjlen vil

som de øvrige metaller i vandsøjlen binde sig til suspenderet stof og efterfølgende sedimentere. For kobberkoncentrationen i vandsøjlen vil der periodisk være en overskridelse af få timers varighed, uden for området hvor opgravning udføres. Tilsvarende vil maksimumkvalitetskravet for kobber i området på 2,5 µg/l efter gravearbejdets ophør være overskredet med få timers varighed.

For koncentrationerne af metaller i vandfasen i og ved graveområdet er der overskridelser af de forskellige lovgivningsmæssige krav i en kort periode på mellem 0 - 5 dage under selve gravearbejdet, mens der mindre end 1 uge efter opgravningen af forurenet sediment ikke vil være nogen forøget påvirkning fra gravearbejderne i vandfasen. De fraktioner af metallerne, der frigives til selve vandsøjlen, og som ikke er knyttet til partikler, vil gradvist blive knyttet til partikler og derved sedimentere ud i Øresundsområdet, men i ganske små mængder pr. arealenhed, og i lighed med de andre stoffer bundet til sedimentet vil de resuspendere og blive ført til nye områder.

Undersøgelserne af tungmetaller i sediment og vandsøjle er gennemført for det scenarie, hvor de øverste forurenede lag afgraves. De efterfølgende afgravninger af lavteller ikke-forurenet sediment er ikke medtaget direkte i vurderingerne, men vil medføre, at de områder, der vil blive påvirket af sedimentering af tungmetaller fra afgravning af de forurenede sedimenter, også vil blive påvirket af en aflejring fra de ikke forurenede sedimenter, som er 3-4 gange større. Der sker således en "fortynding" af koncentrationen af tungmetaller i de øverste nysedimenterede lag.

Påvirkningen af vandkvaliteten er vurderet med lav sårbarhed, for påvirkningen med næringsstoffer, at være af regional udbredelse, af kort varighed, samt af lille intensitet. På baggrund heraf vurderes den overordnede betydning af påvirkningen at være lille.

Lynetteholms gravearbejder vil frigive stoffer, der vil udløse et iltforbrug. Puljen af iltforbrug er bestemt ud fra forsøg fra undersøgelser af Grådybets sejlrende, Storebæltsforbindelsen og Femern Bælt forbindelsen. Det samlede sediments pulje af akkumuleret iltforbrug (SOD) efter 24 timer forventes at være partikelbundet, hvorimod SOD efter 1 time skyldes oxidering af opløste forbindelser, typisk sulfider. SOD vil under 24 timer forventes at være en blanding af opløst og partikelbundet SOD. Det spildte sediment vil stadig have et iltforbrug, som reduceres over tid kaldet basal respiration.

Antages det, at der under opgravningen spildes 9%, vil SOD over 24 timer være 146 ton ilt. De basale respirationer vil efter 120 timer være reduceret til 38,6 ton ilt pr døgn. Hvis disse mængder af SOD og basal respiration spredes tilstrækkeligt med strømmen, vurderes iltforbruget ikke at udgøre et problem for miljøet. Spredningen af suspenderet stof og dermed "iltforbruget" spredes relativt hurtigt. Der skal dog tages forbehold for, at der ikke er foretaget en egentlig spredningsberegning af iltforbruget samt, at dette ekstra iltforbrug ikke er koblet sammen med det eksisterende iltforbrug, som der er i systemet.

7.12.2. Påvirkninger i driftsfasen

Aktiviteterne i driftsfasen som vurderes at kunne give anledning til påvirkning af vandkvaliteten er følgende:

- Påvirkning med forurenede stoffer.
- Påvirkning af vandkvalitet mht. indhold/spredning af mikroorganismer.
- Påvirkning af vandkvalitet mht. indhold/spredning af næringsstoffer.
- Påvirkning af vandkvalitet mht. iltindholdet i vandet.
- Påvirkning i forbindelse med risiko for ophobning/spredning af tang.

Etablering af Lynetteholmen vurderes at have en positiv effekt på udsivning af forureningsstoffer fra bundsedimenterne i projektområdet. Dette skyldes dels at der ved anlægsfasen fjernes forurenet overfladesediment i perimeteren og især pga. den massive tildækning af et samlet areal på 275 ha. Denne tildækning vil effektivt begrænse en ellers naturlig udsivning af forureningsstoffer fra sedimentet. Den samlede påvirkningen fra forureningsstoffer i sedimentet vurderes således at være netto positiv, fordi belastningen fra frigivelse af forurening fra bundsedimentet med overskudsvandet under opfyldning af Lynetteholm, vurderes at være mindre end den naturlige udvaskning fra projektområdet.

Efter anlæg af perimeteren for Lynetteholm vil der ske opfyldning inden for perimeteren frem mod 2050 med overskudsjord fra bygge- og anlægsprojekter i Storkøbenhavn, og opfyldet vil variere med typen og antallet af anlægsaktiviteter. På baggrund af erfaringerne fra KMC Nordhavn forventes der i gennemsnit tilført 2,6 millioner tons opfyld årligt. Erfaringsmæssigt varierer mængderne mellem 1,7 - 3,2 millioner tons per år. Det antages, at den tilførte jordmængde vil være fordelt på 60 % forurenet jord og 40 % ikke-forurenet (ren) jord. Sammensætningen af jorden og modtagekriterierne på Lynetteholm forventes at være de samme som for KMC Nordhavn.

Perimeteren for Lynetteholm opbygges ved hjælp af sand og raldæmninger og uden brug af tæt spuns. Der vil derfor kunne finde en mindre ind- og udsivning sted i primært den øvre del af perimeteren, hvor dæmningerne er smallest og mest permeable. Bidrag fra nettonedbør og fortrængningsvand fra området udledes til recipienten via en rørledning og diffusere. Således er der udført modellering og vurdering af fortyndingsforholdene for både punktudledning og udsivning, til eftervisning af, at der ikke er et behov for at etablere en tæt spuns langs den ydre perimeter.

Udledningsvandet vil være påvirket af indhold af metaller og organiske forurenende stoffer fra den jord (ren/forurenet) som indfyldes på Lynetteholmen. Kildestyrken i vandet som udledes/udsiver fra Lynetteholmen forudsættes at have en sammensætning tilsvarende vand der udledes fra Nordhavnsdeponiet KMC.

Sammenfattende vurderes påvirkningen af vandkvaliteten, som er vurderet med lav sårbarhed, over for punktudledning/udsivning af forurenende stoffer, at være af lokal udbredelse, vedvarende, samt af lille intensitet. På baggrund heraf vurderes den overordnede betydning af påvirkningen at være lille.

Påvirkningen af vandkvaliteten af indholdet af mikroorganismer, herunder E. coli og intestinale enterokokker skyldes etableringen af Lynetteholm og omlægning af spildevandsledningen fra Lynetten samt spildevands- /overløbsledninger.

Anlægget Lynetteholm vil resultere i ændringer i de hydrauliske og hydrologiske forhold for vandområdet omkring Lynetteholm, hvilket igen vil resultere i påvirkninger af vandkvaliteten for området, herunder påvirkning af spredning af mikroorganismer fra renset spildevand, bypass og overløb. Påvirkningen vil både skyldes arealinddragelsen til havs på 2,82 km², samt de påvirkninger, som ændringerne i bundforholdene (dybde), der sker omkring Lynetteholm omfattende 0,22 km².

Omlægning af spildevandsledninger og overløbsledninger, med ændring af udløbet fra disse ledninger til Øresund, vil ligeledes medføre påvirkninger i spredningen og fordelingen af mikroorganismer for vandområdet omkring Lynetteholm.

Sammenfattende vurderes påvirkningen af vandkvaliteten, som er vurderet med lav sårbarhed, over for tilførsel af mikroorganismer, at være af lokal udbredelse, vedvarende, samt af lille intensitet. På baggrund heraf vurderes den overordnede betydning af påvirkningen at være ubetydelig, under forudsætning af at betydende udløbsledninger etableres med udløb i så lang afstand fra Lynetteholm/med vandskifte, således at der ikke sker forringelse af vandkvaliteten ved nuværende badeområder.

Modelresultater for opløst ilt (mg/l) ved havbunden viser, at de årlige gennemsnitskoncentrationer for nuværende forhold ligger mellem 10 - 11 mg O2/l inde i Københavns Havn samt i området omkring Trekroner, og mellem 9 - 10 mg O2/l i sommermånederne. Resultaterne fra modelleringen af ændringen af iltindholdet i vandet som årligt gennemsnit og for sommermånederne ligger inden for ±1 mg/l. Denne ændring skal ses i sammenhæng med gennemsnitskoncentrationer >7 mg/l. Ud fra modelresultaterne forventes det derfor ikke, at der vil forekomme områder med kritisk iltindhold/iltsvind ved etablering af Lynetteholm og omlægning af spildevands- og overløbsledninger.

Påvirkningen af vandkvaliteten med ophobning/ændret spredning af tang (defineret som løstdrivende alger, løsrevne makroalger og løsrevet ålegræs) på grund af påvirkningen af de hydrodynamiske forhold fra Lynetteholm er beskrevet og vurderet i forbindelse med udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten. Modellens resultater af tangvækst og drift af tang i Københavns Havn viser en mulig forøgelse af ophobning af drivende tang i den vestlige del af Lynetteholm samt i den nordlige del af havnen bag Lynetteholm omkring Trekroner fort og ved Langelinie.

Drivende tang, der fanges langs havnemoler, f.eks. langs ydersiden af Langelinie, vil lægge sig på bunden. Drivende tang, der fanges langs stensætninger, f.eks. omkring Trekroner, vil derimod blive fanget mellem stenene. Dette fænomen gør sig gældende fra juli til september i varierende grad, mens der ikke ses de samme ændringer i april. Modberegninger af tang, der driver udefra og ind i havnen, antyder også, at der i sommerperioden ikke sker drift af tang fra Øresund og ind i havnen. Der er således ikke en akkumulation af tang på den vestlige inderside af Lynetteholm. På den østlige yderside af Lynetteholm kan der i september forekomme en ophobning af tang.

7.12.3. Påvirkning ved uddybning og klapning

Den samlede tid i døgn inden for perioden på 180 døgn hvor der er planlagt foretaget klapning, og hvor der sker en overskridelse af en koncentration på f.eks. 10 mg sediment/l vil være begrænset til omkring ≤15 døgn, dvs. ca. 5% af perioden. De enkelte tidsrum med overskridelse af nævnte koncentration vil være kortvarige jf. klapningsfrekvensen. Tilsvarende vil påvirkningsområdet (arealet) omkring klapningsområdet hvor der med mellemrum vil optræde en koncentration på >10 mg sediment/l være <5 km².

Uden for grænsen mellem Danmark/Sverige vil den samlede overskridelsesvarighed af en koncentration på 5 mg sediment/l være begrænset til få døgn.

Det vurderes, at varigheden hvormed iltindholdet i bundvandet omkring klappladserne forringes til under 1,2, 4 mg O2/l at være meget lille ligesom de arealer der påvirkes ≤1 dag samlet er mindre end 1 km². Sammenfattende vurderes påvirkningen af sedimentet uden for klapområderne, som har lav sårbarhed over for påvirkningen, - tilførsel af iltforbrugende stoffer -, at være af lokal udbredelse, kort varighed, af lille intensitet. På baggrund heraf vurderes den overordnede betydning af påvirkningen at være lille.

7.13. Geologi og grundvand

7.13.1. Påvirkninger i anlægsfasen

7.13.1.1. Geologi

De øverste geologiske lag under havbunden består i størstedelen af projektområdet af postglaciale aflejringer, blandt andet gytje. På grund af disse aflejringers dårlige bæreevne skal de udskiftet med marint sand under perimeterkonstruktionerne. Langs perimeteren er der udtaget miljøprøver i de postglaciale aflejringer med henblik på at afgøre, hvordan de opgravede lag skal håndteres. Forurenede jordlag forventes deponeret i Lynettedepotet, mens rene jordlag forventes klappet på en anvist klapplads.

De dybere geologiske lag vil ikke blive udskiftet ved anlæg af perimeterkonstruktionerne. Ved perimeterkonstruktioner med spunsvæg vil de geologiske lag blive gennemskåret af spunsvæggen ned til få meter under toppen af kalken.

7.13.1.2. Grundvand

Flere af de forurenede grunde grænser direkte op til den sydlige perimeter. Det vurderes, at etablering af den sydlige perimeter ikke vil føre til en ændret infiltration af regnvand eller nedvaskning af forureningskomponenter på de forurenede grunde. Dermed vurderes det, at etablering af den sydlige perimeter ikke vil påvirke grundvand fra de forurenede grunde. Det er en forudsætning for dette, at der ikke i forbindelse med etableringen af de sydlige perimeter foretages grundvandssænkning, hvor sænkningstragten strækker sig ind under (dele af) de forurenede grunde. Projektet indeholder ikke planer om at udføre grundvandssænkning.

Både modtageanlægget på Refshaleøen og arbejdshavnen på Kraftværkshalvøen etableres på arealer, der er områdeklassificerede og grænser op til forureningskortlagte arealer. Ved etableringen af modtageanlægget etableres passende barrierer til at minimere risiko for ny forurening fra tilført materiale, herunder f.eks. befæstede arealer med afledning til sandfang og olieudskillere, perkolatopsamling under karteringsplads og spildbakker under brændstofoplag. Som følge af etableringen af disse barrierer forventes infiltrationen af nedbør fra terræn til grundvandet at blive mindsket, og en eventuel nuværende nedvaskning af forureningskomponenter til grundvandet vil således blive mindsket, således at der lokalt kan opstå en lille, positiv miljøeffekt. Under forudsætning af, at arbejdshavnen etableres, indrettes og driftes således, at der tages højde for evt. potentielt forurenende aktiviteter, vurderes byggepladsen ikke at få betydning for områdets grundvand. Etableringen af adgangsvejen vurderes ligeledes ikke at få betydning for områdets grundvand.

Udskibningshavnen i Nordhavn planlægges etableret på det areal, som er reserveret til den fjerde krydstogtterminal. Under forudsætning af, at udskibningshavnen etableres, indrettes og driftes således, at der tages højde for evt. potentielt forurenende aktiviteter, vurderes byggepladsen ikke at få betydning for områdets grundvand.

7.13.2. Påvirkninger i driftsfasen

7.13.2.1. Geologi

Inden for perimeteren vil de postglaciale aflejringer ikke blive udskiftet. Lagene vil blive kompakteret og konsolideret i takt med opfyldning med jord under driftsfasen. Under forudsætning af, at opfyldningen tilrettelægges, så der ikke opstår risiko for stabilitetsbrud, vil der ikke ske yderligere påvirkninger af de postglaciale aflejringer. De dybere geologiske lag vil ikke blive påvirket under driftsfasen. Det vurderes herunder, at kompaktering af postglaciale aflejringer og tilførsel af fyldlag ikke vil have betydning for sprækker eller sætninger i de dybere geologiske lag eller for disse lags stabilitet.

7.13.2.2. Udsivning gennem havbunden

I de områder, der opfyldes med forurenet jord, vil porevandet i fyldlagene udvaske forureningskomponenter fra den forurenede jord. I takt med at halvøen fyldes op, vil grundvandsspejlet i fyldlagene blive etableret i et niveau over havniveau, og der vil derved opstå en udadrettet og en nedadrettet trykgradient. Trykgradienten vil bevirke, at porevand fra fyldlagene vil strømme ud gennem perimeteren til havet eller ned til grundvandsmagasinerne i kvartære sandlag og i kalken. Fra grundvandsmagasinerne vil vandet strømme videre ud i havet. I forhold til nedadrettet strømning til grundvandsmagasinerne vil postglaciale lag af gytje, hvor gytjen har en vis tykkelse, og hvor gytjen har en lav hydraulisk ledningsevne, fungere som en naturlig membran, der forhindrer eller stærkt begrænser strømningen.

Tykkelsen af postglaciale aflejringer varierer mellem 0 og mere end 9 m. De tynde kvartære lerlag, der i dele af området ligger under de postglaciale aflejringer, vurderes ikke at bidrage væsentligt til en naturlig barriere. I områderne med tynd eller ingen gytje vurderes der derfor ikke at eksistere en naturlig barriere, der kan forhindre nedsivning af eventuelt forurenet porevand til grundvandsmagasinerne og videre strømning af dette vand til havet. Der er områder med tynd eller ingen gytje langs den vestlige perimeter og langs dele af den østlige perimeter. I den indre del af Lynetteholm er der i store områder relativt tykke lag af gytje.

7.13.2.3. Grundvand

Opbygningen af det nye landområde Lynetteholm og den deraf følgende etablering af et lokalt grundvandsspejl over havniveau vurderes ikke at ville påvirke grundvandsspejlet i de tilgrænsende landområder Refshaleøen og Kraftværkshalvøen. Der vurderes derfor ikke at ske en ændring i de eksisterende strømningsmønstre i grundvandet i disse områder, og derfor heller ikke at ske en ændret mobilisering af forureningskomponenter fra eksisterende forurenede lokaliteter.

Driften af modtageanlægget på Refshaleøen vurderes ikke at påvirke grundvandet. Driften vil ikke i væsentlig grad påvirke grundvandsspejlet i området og således ikke føre til ændrede strømningsmønstre i grundvandet eller ændret mobilisering af forureningskomponenter fra eksisterende forurenede lokaliteter. Under forudsætning af, at modtageanlægget er etableret med barrierer til at minimere risiko for ny forurening fra tilført forurenet jord, herunder f.eks. befæstede arealer med afledning til sandfang og olieudskillere, perkolatopsamling under karteringsplads og spildbakker under brændstofoplag, vil der ikke ske en påvirkning af grundvandet som følge af ny forurening fra modtageanlægget. I tilfælde af driftsuheld, som forårsager en forurening af jordlag på arealet forventes det, at en sådan hændelse hurtigt håndteres, og at forureningen minimeres og fjernes. Herved minimeres også en eventuel påvirkning af grundvandet under modetageanlægget.

Under forudsætning af, at udskibningshavnen i Nordhavn er etableret med barriere til at minimere risiko for forurening fra mellemdeponering af jord eller fra eventuelle uheld og spild under driften, vurderes udskibningshavnen ikke at påvirke grundvandet.

7.14. Støj og vibrationer

7.14.1. Påvirkninger i anlægsfasen

7.14.1.1. Støj

Støjberegningerne for anlægsfasen er gennemført ved hjælp af beregningssoftwaren SoundPLAN. Beregningerne er gennemført for helt fladt og hårdt terræn. Det er ligeledes forudsat at bygninger og lignende ikke giver nogen afskærmning eller refleksioner af støjen. Størstedelen af støjkilderne forudsættes at være i 100% drift i hele perioden. Støjudbredelsen er således beregnet under konservative forudsætninger og det aktuelle støjniveau kan være lavere, hvis det senere viser sig at en støjkilde har en lavere driftstid end 100%.

Der er anvendt kildestyrker fra Rambølls erfaringsmæssige kendskab til lignende anlægsarbejder og materiel.

Nedbringning af spuns og pæle kan foregå ved hjælp af nedvibrering eller ramning. Nedbringning ved hjælp af ramning støjer mest, og der er i støjberegningerne regnet på denne aktivitet som worst case. Der vil ikke blive nedbragt spuns og pæle i aften- og natperioden. Der er derfor gennemført støjberegninger, både med og uden ramning. Alle andre anlægsaktiviteter er forudsat at kunne foregå hele døgnet. Der vil blive modtaget stenmaterialer som midlertidigt skal placeres på et mellemdepot på land. Stenmaterialer på et mellemdepot på land vil kun blive modtaget og håndteret i dagperioden. Modtagelse og håndtering af stenmaterialer på vand kan foregå hele døgnet. Støj fra skibe med materiale, andre skibe i og omkring anlægsområdet samt støj fra byggeplads herunder også arbejdshavnen er ikke taget med i beregningerne af støj, da støjbidraget herfra vurderes at være så lille og hermed uden betydning. I byggepladsens sydvestlige hjørne, tættest på boligområdet Margretheholm, må der ikke forgå støjende aktiviteter i aften- og natperioden.

Der er ikke medtaget impulstillæg ved beregning af støjen fra anlægsaktiviteterne på grund af den store afstand mellem støjkilder og modtager.

Da materialer (grus, sand, stenmaterialer og spuns) til etablering af Lynetteholm primært bliver sejlet til vil der i anlægsfasen ikke være nogen væsentlig støj fra øget trafik på offentlige veje.

Generelt er det vurderingen, at der ikke er nogen problemer med at overholde grænseværdien på 70 dB(A) for støj fra anlægsarbejder inde for normal arbejdstid. De beregninger, der er gennemført viser, at med det planlagte materiel vil der forekomme en overskridelse af grænseværdien på 40 dB(A) uden for normal arbejdstid ved de nærmeste naboer. Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen har meddelt, at støj fra Lynetteholms anlægsarbejder skal overholde grænseværdierne. Inden anlægsarbejderne går i gang skal By & Havn derfor indsende en redegørelse til Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen, som redegør for hvordan anlægsarbejderne uden for normal arbejdstid vil blive tilrettelagt og gennemført, så grænseværdien på 40 dB(A) overholdes ved nærmeste nabo. Det kan f.eks. ske ved at der anvendes færre maskiner samtidig, end det er forudsat i miljøkonsekvensrapporten.

7.14.1.2. Vibrationer

Risikoen for at anlægsaktiviteter kan medføre skader på bygninger, vurderes og begrænses ud fra en konkret vurdering af de bygninger som ligger tæt på anlægsaktiviteterne. I praksis benyttes retningslinjerne i DIN 4150-3, som indeholder anbefalede grænseværdier, der bør overholdes mens anlægsarbejdet udføres.

Anlægsaktiviteter som kan generere vibrationer vil bl.a. omfatte nedbringning af spuns og pæl samt håndtering af komprimering af sten og grus. Når afstanden til anlægsaktiviteterne er kort, kan disse aktiviteter give anledning til mærkbare vibrationer i bygninger og i omgivelser. Det er vanskeligt at beregne udbredelsen til denne type vibrationer, men baseret på erfaringer fra andre danske anlægsprojekter, kan det forventes, at nedbringning af spuns eller pæle ved hjælp af ramning kan medføre, at mærkbare vibrationer kan forekomme i bygninger inden for en afstand af ca. 120 meter fra anlægsaktiviteten. For nedbringning af spuns eller pæle ved hjælp af vibrator og komprimering af sten og grus er afstanden ca. 60 meter.

Vibrationer kan mærkes ved niveauer, der er væsentligt lavere end de niveauer, der kan medføre skader på bygninger. Der forventes ikke at være risiko for bygningsskader som følge af vibrationer fra anlægsaktiviteterne, da afstanden i dette projekt er stor til nærmere bygninger. Hvis afstanden er større end 25 meter, vurderes der ikke at være risiko for bygningsskadelige vibrationer.

7.14.2. Påvirkninger fra driftsfasen

7.14.2.1. Støj

Ved jordtransporter til Lynetteholm via ny adgangsvej før år 2035, vil jordtransporterne overvejende foregå via mere trafikerede veje, hvilket vil resultere i en forøgelse af trafikstøjen med 1-2 dB på flere veje (3 dB for Prøvestensbroen der forløber gennem et industriområde). Dette vil opfattes som en netop hørbar ændring til en meget lille ændring af trafikstøjen. Langs flere af de berørte veje ligger boliger. Disse boliger vil opleve en netop hørbar ændring til en meget lille ændring af støjen.

Ved jordtransporter til Lynetteholm via ny adgangsvej efter år 2035, vil jordtransporterne overvejende foregå via mere trafikerede veje, hvilket vil resultere i en forøgelse af trafikstøjen med 1-2 dB på flere veje (3 dB for Prøvestensbroen der forløber gennem et industriområde). Dette vil opfattes som en netop hørbar til en meget lille ændring af trafikstøjen. Langs flere af de berørte veje ligger boliger. Disse boliger vil opleve en netop hørbar til en meget lille ændring af trafikstøjen.

Der etableres et modtageområde for jord på Refshaleøen, hvor jorden kan vejes og evt. analyseres, inden den bliver indbygget i Lynetteholm. Når jorden ankommer til modtageanlægget, kører lastbilerne over en brovægt og vejes. Derefter køres jorden ud til tippen og læsses af. Inden lastbilen forlader anlægget, vejes den ud og der sker evt. lastbilvask i et vaskeanlæg. Nedenstående tabel viser det forventede materiel som benyttes ved modtageanlægget og nyttiggørelsesanlæg.

Der er åbnet for modtagelse af jord hverdage kl. 07 – 16.

På baggrund af oplysninger om materiel ved modtagepladsen og nyttiggørelsesanlægget er der gennemført en beregning af den forventede støjudbredelse fra modtagepladsen. Beregningerne er gennemført

for en tidlig fase i driftsperioden, hvor opfyldningen af jord forgår tæt på modtagepladsen og støjkilder er tæt samlet.

Modtageanlægget skal overholde de gældende grænseværdier for støj. Beregninger viser, at grænseværdien i dagperioden på 50 dB(A) overholdes ved de nærmest beliggende boliger (Margretheholm).

Rekreative områder (områder for fritidsformål angivet med grøn signatur i Kommuneplanrammer) der ligger inden for den grønne støjudbredelseskurve kan blive udsat for en støjpåvirkning over Margretheholm, Langelinie, Kastellet, Lynetten Batteri, Trekroner Søfort, Langelinie Lystbådehavn, Margretheholm Havn, kolonihaver langs Refshalevej Københavns Motorbåd klub Go-kart Bane Copenhagen Cable Park. Det vurderes, at støjniveauet i de fleste af berørte rekreative områder i dag er over 45-50 dB(A) pga. støj fra trafik.

Der er ikke vedtaget nogen lokalplan for området ved Levantkaj, men området er i Kommuneplanen 2019 udlagt til et område for blandet bolig og erhverv. For denne områdetype gælder følgende grænseværdierne for støj: 55 dB(A) / 45 dB(A) / 40 dB(A) for henholdsvis dag-, aften- og natperioden. Beregninger viser, at grænseværdien i dagperioden på 55 dB(A) for områder for blandet bolig og erhverv er overskredet ved den yderste del af Levantkaj. Når der skal indbygges jord i den nordvestlige del af Lynetteholm skal arbejdet tilrettelægges, så grænseværdierne for støj overholdes ved nærmeste boliger.

Støjberegningerne for driftsfasen er gennemført med konservative forudsætninger. De angivne støjbelastninger beskriver derfor en worst case situation. Støjbelastningen, bør inden modtage og nyttiggørelsesanlæg tages i brug, bestemmes ved med beregninger med mere konkrete oplysninger om materiel og driftstider, eventuelt suppleret med støjmålinger.

Det forventes, at der kan være behov for at modtage jord med pram i et længere tidsrum om dagen end med lastbil. Aktiviteten vil alene foregå i driftsfasens første del, mens fase 1 fyldes op med jord. Støj fra modtagelse af jord med pram skal ligeledes overholde Miljøstyrelsens gældende grænseværdier.

7.14.2.2. Vibrationer

Den øgede transport af jord med lastbiler vurderes ikke at give anledning til en øget påvirkning af vibration ved naboer til de enkelte veje. Der kører allerede i dag tung trafik på de fleste af de berørte veje.

Der vurderes ikke at være nogen påvirkning af vibrationer fra aktiviteter på den nye modtageplads, da der er stor afstand til nærmeste modtagere.

7.15. Klima og luftkvalitet

7.15.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Da der er tale om et større anlægsprojekt, der involverer drift af større entreprenørmateriel, lastbiler og skibe, vil udledningen af CO2 i anlægsfasen i sig selv være relativt stor. Udledningerne vurderes at være

Anlægsfase	CO2	NOx	SO2	PM2,5
	(tons)	(tons)	(tons)	(tons)
Årligt	13.863	113	1	4

Total (2,5 år)	34.658	282	3	9

7.15.1.1. Lokal luftkvalitet

Da kvæstofdioxider (NOx) erfaringsmæssigt anses for at udgøre den største sundhedsbelastning, er det disse stoffer, som miljøkonsekvensrapporten særligt fokuserer på i sin vurdering af luftkvalitet. Emissionsberegningerne viser, at udledningen af NOx i anlægsasen er betydelig, men dog beskeden sammenlignet med nationale udledninger (i 2018 105.730 tons).

Selvom udledningen sker i stor afstand fra beboelsesområder, er det fundet relevant at foretage beregning af bidraget til stofkoncentrationen i luften i området omkring emissionskilderne. Beregningerne er foretaget med OML-modellen for de tidspunkter, hvor flest anlægsmaskiner er i drift i områder, der er tættest på boligområder, dvs. anlægsarbejder langs den sydøstlige parameter i midten af år 2022, samt anlægsarbejder langs den nordlige og nordvestlige parameter af anlægsområdet i starten af år 2023. Der er foretaget beregning af årsmiddelkoncentrationen af NO2 og grænseværdien for timegennemsnittet af NO2. Resultaterne indikerer, at grænseværdierne i alle beregninger kan overholdes med en sikker margin.

7.15.2. Påvirkninger i driftsfasen

Driftsfasen omfatter primært anvendelse af entreprenørmaskiner ved modtageanlæg for jord der tilkøres med lastbil. I 2023 forekommer jordtransport som en kombinationsløsning mellem pramtransport fra KMC mellemlager i Nordhavn og lastbiltransport. Derfor inkluderer dette tidsrum anvendelse af entreprenørmaskiner ved modtageanlæg for jord der tilkøres med lastbil, og for arbejdskaj for jord der sejles til området fra udskibningsstedet ved Nordhavn. Disse aktiviteter medfører emission af CO2, samt luftforurenende stoffer (primært NOX) og støv, som kan påvirke menneskers sundhed og naturen.

7.15.2.1. Projektets emissioner

De totale emissioner som følge af anvendelsen af entreprenørmateriel mv. på jordopfyldet er er følgende

Driftsfase	CO2	NOx	SO2	PM
Jordopfyld (aktiviteter på Lynetteholm)	(tons)	(tons)	(tons)	(tons)
Årligt, jordmodtag via lastbil og pram (2023)	7.708	47	0,5	5,6
Årligt, jordmodtag via lastbil (2022, 2024-2055)	3.200	1,6	0,01	0,1
Total	133.292	100,3	0,8	8,9

De totale emissioner fra jordtransporterne kørselsscenarier for jordtransport er følgende:

Driftsfase	Trafikarbejde Mio. km/år	CO2 Tons/år	NOx Kg/år	PM Kg/år

Årligt, Dagens jordtransporter (2023-2035)	2,22	1.768	1.127	3
Årligt, ny adgangsvej (2023-2035)	2,11	1.682	1.072	3
Årligt, Ny adgangsvej efter 2035 (2035-2055)	2,07	1.652	1.053	3

7.15.2.2. Lokal luftkvalitet

Det fremgår af emissionsberegningerne, at udledningen af bl.a. NOx i driftsfasen er mindre i driftsfasen sammenlignet med anlægsfasen. Det er med OML-beregninger blevet påvist, at anlægsfasen ikke vil give anledning til immissionskoncentrationsbidrag, der overskrider gældende grænseværdier i nærliggende boligområder. Da aktiviteterne med entreprenørmateriel på jordopfyldet vil være reduceret betydeligt i driftsfasen sammenlignet med aktiviteterne i anlægsfasen, vurderes det, at påvirkningen af luftkvaliteten er tilsvarende mindre.

Driftsaktiviteterne på jordopfyldet vil ligeledes ske i et åbent område, hvor der naturligt sker effektiv spredning af luftemissioner og støv. Desuden vil påvirkningen af luftkvaliteten fra f.eks. støv reduceres ved anvendelse af almindelige afværgeforanstaltninger for denne type anlægsaktiviteter.

Det vurderes derfor, at påvirkningen af luftkvaliteten som følge af emissioner i driftsfasen af jordopfyldet er ubetydelig.

7.15.2.3. Jordtransport til Lynetteholm

I driftsfasen vil der forekomme jordtransport med lastbil, som forventes at være ca. 350 transporter i døgnet i hver retning. Den øgede trafikmængde vil medføre et øget energiforbrug, som vil give et øget bidrag af NOx og dermed påvirkning af den lokale luftkvalitet tæt på vejnettet for jordtransporterne.

På baggrund af prognosen for jordtransporter til modtageanlægget og de gode muligheder for effektiv fortynding af emissionerne fra trafikken i det relative åbne område vurderes det, at den forøgede påvirkning af den lokale luftkvalitet som følge af luftemissioner fra øget lastbiltrafik i driftsfasen generelt vil være lille. Koncentrationen af forurenende stoffer og støv vil således hurtigt aftage med afstanden fra vejen.

7.15.2.4. Kvælstofdeposition

På baggrund af prognosen for jordtransporter til modtageanlægget, forventes den forøgede deposition af kvælstof som følge af jordtransporter at være betydeligt under 0,5 kg N/ha/år og formentlig under 0,1 kg N/ha/år. Det skal ses i forhold til den samlede årlige kvælstofafsætning i området på 9,3 kg N/ha/år.

7.16. Forurenet jord

7.16.1. Påvirkninger i anlægsfasen

I anlægsfasen foregår der anlægsarbejder på land i forbindelse med etablering af arbejdskaj på Kraftværkshalvøen og modtageanlæg på Refshaleøen. Ved anlægsarbejderne skal der håndteres jord, der vil omfatte såvel forurenet jord som uforurenet jord.

Overordnet forventes generelt ingen eller kun mindre påvirkninger på det omgivende miljø i forbindelse med håndtering af forurenet jord, når der ved den konkrete planlægning og udførelse af anlægsarbejdet tages højde for, at spredning af eventuelt forurenet jord via støv fra gravning og ved transport af forurenet jord hindres, at eventuelt ukendte eller ikke kortlagte forureninger håndteres korrekt, når de opdages under anlægsarbejdet og, at der ikke sker udvaskning af forureningskomponenter fra eventuelle mellemdepoter.

De arealer, som inddrages på land til arbejdskaj og modtageanlæg, er henholdsvis forureningskortlagte eller områdeklassificerede. Arealernes forureningsmæssige status eller områdeklassificering forventes ikke at ændre sig, idet det ikke forventes, at projektet, f.eks. ved bortgravning af jord nødvendiggjort af anlægsarbejdet.

Både det eksisterende arbejdsareal på Kraftværkshalvøen og modtageområdet på Refshaleøen etableres på arealer, som er områdeklassificerede og grænser op til forureningskortlagte arealer. Under forudsætning af at arbejdsområdet og modtageområdet etableres, indrettes og driftes således, at der tages højde for eventuelt potentielt forurenende aktiviteter og således, at eventuelt konkrete vilkår i tilladelser/godkendelser overholdes, så vurderes byggepladserne ikke at få betydning for eksisterende jordforurening.

Ved etablering af nye adgangsveje eller udvidelse af eksisterende veje, forventes jord at blive håndteret i overensstemmelse med gældende regler og bekendtgørelser. Projekteringen af adgangsvejen er ikke færdig, så vejens dimensioner kendes ikke. Men med placeringen af den foreslåede adgangsvej gennem forureningskortlagte arealer, må det forventes, at der træffes forurenet jord, og eventuelt lossepladsaffald afhængigt af hvor dybt, der skal udgraves for at etablere vejen. I de tilfælde, hvor en større jordforurening fjernes i forbindelse med anlægsarbejdet, kan dette overordnet have en positiv effekt på miljøet.

7.16.2. Påvirkninger i driftsfasen

I driftsperioden vil de etablerede anlæg på land, adgangsvej samt modtageanlægget på Refshaleøen kunne påvirke arealerne.

Det skal sikres at oplag og håndtering af kemikalier/brændstof/smørreolie etc. til bl.a. entreprenørmaskiner sker uden spild på jorden, ved f.eks. brug af spildbakker.

7.17. Sejladsmæssige forhold

7.17.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Lynetteløbet lukkes som følge af etableringen af Lynetteholm, og lystfartøjer skal i anlægs- og driftsfasen anvende Kronløbet.

Ændringen af Kronløbet vurderes at medføre moderat påvirkning af sejladsen med kommercielle skibe. Sejladserne vil fortsat kunne gennemføres, men manøvrering vil være vanskeligere end i dag. Lystfartøjer vurderes at blive påvirket moderat, når de fremover skal sejle gennem Kronløbet. Af hensyn til sikkerheden vil de ikke kunne passere Kronløbet, når der sejler kommercielle skibe igennem, hvilket kan forsinke deres sejlads. Mindre lystfartøjer uden mast vil kunne benytte den kommende kanal mellem Kalkbrænderihavn og Orientbassinet og således kunne benytte denne alternative sejlrute mod nord.

Som følge af Lynetteholms placering skal skibe øst om Lynetteholm sejle tættere på Middelgrunden. Det maksimale vanddybde vil være omkring 5,5 meter. Dermed bliver det ikke længere muligt for kommercielle skibe at sejle til og fra Prøvestenen ved at sejle vest om Middelgrunden. For mindre fartøjer vil det være muligt at sejle imellem Lynetteholm og Middelgrunden.

Som en del af projektet vil der skulle anlægges en adgangsvej til Refshaleøen, der går på tværs af indsejlingen til Margretheholm Havn på en dæmning med en oplukkelig bro. Når adgangsvejen etableres som en oplukkelig bro, vil der fortsat kunne sejle skibe til og fra havnen.

7.17.2. Påvirkninger i driftsfasen

I driftsfasens første år forventer der at blive sejlet jord til en modtagehavn placeret på den nordlige side af fase 1-arealet. Jord sejles fra KMCs mellemoplag på Nordhavn. Sejladsen forventes at kunne indgå som en normal del af havnens trafik, der ikke påvirker den øvrige trafik nævneværdigt.

Vedligeholdet af sejlrenden ind til Prøvestenen fra syd vurderes ikke at påvirke sejladsen.

7.17.3. Påvirkning ved uddybning og klapning

Det forudsættes for vurderingen, at der klappes fem dage om ugen med 12 klapninger per dag. Til klapningen anvendes der seks splitpramme med en kapacitet på 810 m^{3}hver. Det antages at der foretages 792 klapninger i 4. halvår og 768 klapninger i 1. halvår (svarende til 1.263.600 m^3). Dette ville således skabe en påvirkning med varighed så længe projektet varer ved. Forholdene vurderes derudover at være sammenlignelige for hhv. perioderne 2021-2022 og 2022- 2023.

Når prammene er på vej til og fra klap områderne antages de at indgå i den almindelig trafik og navigere herefter. Dette anses ikke til at påvirke den kommercielle eller rekreative sejlads i området mellem Lynetteholm og klappladserne. Splitprammene vil i et vist omfang skulle ligge stille inden for klapningsområderne og derved kunne påvirke anden skibstrafik i området.

Klappladserne er i en afstand af mindst 1500 meter til den nærliggende kommercielle nord og sydgående rute, hvorved erhvervstrafikken ikke vil hindres af dette.

7.18. Befolkning og menneskers sundhed

7.18.1. Påvirkninger i anlægsfasen

7.18.1.1. Rekreative forhold

Langs grænsen imellem projektområdet og Refshaleøen er det i dag tilladt at fiske. I takt med at perimeterkonstruktionen bliver anlagt i området op til Refshaleøen, vil disse områder blive utilgængelige for

lystfiskeri. Det vil derfor være nødvendigt for lystfiskerne at benytte de andre områder i havnen, hvor fiskeri ligeledes er tilladt.

Støjen fra anlægsarbejdet vil kunne høres i store dele af de omkringliggende rekreative områder. Støjen vil variere i løbet af anlægsperioden, da arbejdet vil bevæge sig afhængigt af hvad og hvor, der skal udføres arbejde. Derudover vil det have stor betydning for støjudbredelsen og støjens karakter, om der rammes eller ej. I perioder hvor der rammes, vil støjen kunne registreres væsentligt længere væk.

I perioder uden ramning vil støjen fra anlægsarbejdet kunne høres i de rekreative områder på og nær Refshaleøen. Det gælder de to badezoner, der ligger sydvest for projektområdet, koncertpladsen og lystbådehavnen Margretheholm Havn samt Trekroner Fort. Samtidig vil støjen muligvis kunne høres i det rekreative område langs Forlandet der ligger syd for Refshaleøen, der blandt andet rummer flere kolonihaver samt dele af Kastellet, Langelinie og de to mindre lystbådehavne Langelinie Lystbådhavn og Sønder Frihavn. Støjen vil desuden i perioder kunne påvirke de planlagte cykelstier på Refshaleøen, langs Orientbassinet og den eksisterende cykelsti på Oceankaj. Samtidig vil støjen kunne høres på flere af de arealer, hvor lystfiskeri er tilladt, og i særdeleshed i de områder på Refshaleøen, hvor der må fiskes.

I perioder hvor der rammes, vil støjen potentielt kunne registreres langt ind i København. Ud over de ovenfor beskrevne områder, vil støjen kunne registreres på hele Kastellet, i badezonen ved Nordhavn, i de fleste områder hvor fiskeri er tilladt i Københavns Havn samt på cykelstierne på Nordhavn og i området syd for Refshaleøen. I de rekreative interesser, der ligger på Refshaleøen, vil støjen kunne virke generende, især i forbindelse med etablering af den interne væg i den sydlige del af projektområdet. Samtidig vil der på Trekronerfort også kunne opleves støjgener.

Støjen vil kunne påvirke den måde de rekreative områder opleves på. Områderne har forskellig sårbarhed over for påvirkningen, da anvendelsen er forskellig. En rekreativ interesse så som en cykelsti vil have en lav sårbarhed, da brugerne typisk vil være i bevægelse, og kun opleve støjen i den periode, hvor de er i nærheden af projektområdet. Der er også flere af de rekreative interesser, hvor der i forvejen er støj. Dette gælder eksempelvis badezonerne, hvor der må forventes at være en del støj fra de badene gæster. Modsat vil et område som Trekroner Fort i højere grad bære følsom over for anlægsstøjen. Kolonihaverne i HF. Stran dhøj, der er beliggende syd for projektområdet, må ligeledes anses for at være følsomme over for anlægsstøjen. Det er tilladt at overnatte i kolonihaverne en del af året, og beboerne vil muligvis kunne høre anlægsstøjen om natten, idet der vil blive arbejdet døgnet rundt i anlægsfasen. Der planlægges dog ikke spunsramning om natten, og støjgenerne vil derfor være begrænset.

7.18.1.2. Befolkning, bolig og menneskers sundhed

I perioder hvor der ikke rammes, vil støjen fra anlægsarbejdet potentielt kunne høres i de nærliggende boligområder. For de boligområder i Nordhavn, vil anlægsstøjen være tydeligst i de perioder, hvor der arbejdes i den nordlige ende af projektområdet. For de boligområder, der ligger syd for projektområdet og områder, hvor det er tilladt at have husbåde på Refshaleøen, vil støjen kunne høres mest tydeligt i de perioder, hvor der arbejdes i dens sydlige ende af projektområdet. Anlægsstøj fra det generelle anlægsarbejde uden ramning, vil også være tilstede om natten, da der vil blive arbejdet i døgndrift.

I dagtimerne vil anlægsstøjen potentielt kunne høres, men det må også forventes, at en del af støjen vil forsvinde i den øvrige støj fra eksempelvis vejtrafikken. I nattetimerne vil støjen potentielt virke mere

generende for beboerne nær anlægsarbejdet, og det er muligt, at beboerne i dele af Nordhavn og i området syd for Refshaleøen samt beboerne i de husbåde der ligger nær projektområdet, i perioder vil føle, at deres nattesøvn bliver forstyrret.

I perioder hvor der rammes, vil støjen kunne registreres i et langt større område. Ramning støjer mere end det øvrige anlægsarbejde, og samtidig vil lyden være tydeligere og derfor lettere at registrere over den øvrige baggrundsstøj. Støjen vil potentielt kunne høres langt ind i København, og vil derfor også kunne høres i perioder i mange boligområder. I de nærmeste boligområder vil støjen sandsynligvis være høj og generende, når arbejdet bliver udført i den mest nærliggende del af projektområdet. Endvidere vil støjen sandsynligvis kunne høres i flere af de institutioner der ligger i området, og det er muligt, at det i nogen grad kan virke forstyrrende i deres dagligdag.

Det vurderes, at støjen fra anlægsarbejdet ikke har en intensitet, hvor den vil medføre påvirkninger af menneskers sundhed.

7.18.2. Påvirkninger i driftsfasen

7.18.2.1. Rekreative forhold

Badevandskvaliteten måles på koncentrationen af bakterierne Enterokokker og E. Coli. Begge bakterier findes i tarmen hos mennesker og dyr, og deres tilstedeværelse i vandet er indikator på, at vandet er forurenet med fækalier. Etableringen af Lynetteholm vil dels betyde, at vandudskiftningen i Københavns Havn påvirkes, og desuden vil det blive nødvendigt at flytte to eksisterende større udløbsledninger fra Lynetten Rensningsanlæg. Beregninger af de fremtidige badevandsforhold i Københavns Havn og langs Lynetteholm viser, at hvis man flytter de to udløbsledninger, så de ligger ved Lynetteholms østlige perimeter, vil badevandskvaliteten langs Lynetteholm samt i dele af Københavns Havn ikke kunne leve op til "udmærket-" eller "god badevandskvalitet". Hvis ledningen derimod flyttes 500 meter væk fra land, vil der både kunne oprettes en "udmærket" badevandskvalitet langs Lynetteholm, og en "udmærket" eller "god" badevandskvalitet i Københavns Havn.

7.18.3. Påvirkning ved uddybning og klapning

På baggrund vurderingen af vandkvaliteten vurderes det, at påvirkningen af badevandsforholdene som følge af forøgelse af koncentrationen af suspenderet sediment, næringsstoffer og forureninger mv. i vandet ved badeområder er lille.

7.19. Natura 2000

7.19.1. Natura 2000-område N141 (Brobæk Mose og Gentofte Sø)

7.19.1.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Naturtyper, der er på udpegningsgrundlaget i N141 kan potentielt set blive påvirket af kvælstof deposition, som følge af de emissioner, der er i anlægsfasen fra anlægsmaskiner og fartøjer, der anlægger perimeteren.

I vurderingen af hvorvidt der er kan være en væsentlig påvirkning af naturtyperne, er baggrundsdepositionen fra andre kilder taget i betragtning. Overskrider baggrundsdepositionen den nedre tålegrænse

for den givne naturtype, kan tilstanden i forvejen være påvirket af forhøjet næringsstofsbelastning bl.a. som følge af tilgroning. Tilgroning er nævnt som en trussel for de lysåbne naturtyper i N141. Baggrundsdepositionen er 12,8 kg/ha/år i N141. Dermed er baggrundsdepositionen større end tålegrænsen for de lysåbne naturtyper. I vurderingen af hvorvidt der potentielt kan være risiko for en væsentlig påvirkning sammenlignes med en værdi på 1 % af den laveste tålegrænse. Værdien tager afsæt i habitatbekendtgørelsens forsigtighedsprincip, og det er i dette projekt vurderet at merdepositioner, der er mindre end 1 % af gældende tålegrænser, miljøkvalitetskrav osv., ikke er at opfatte som en væsentlig påvirkning. 1 % af tålegrænsen anses som værende meget konservativt, fordi der ved fastsættelse af tålegrænser i forvejen er anvendt sikkerhedsfaktorer. I vurderingen af påvirkninger for Lynetteholm projektet er der derfor også taget i betragtning at der er tale om en midlertidig påvirkning i anlægsfasen.

Den samlede deposition inkl. baggrundsdepositionen er under tålegrænsen for kildevæld og rigkær. Det vurderes at der ikke vil være nogen påvirkning af disse naturtyper.

For søer er 1 % af tålegrænsen ikke overskredet, da afsætningen på vandoverflader er lav. For sø-naturtyperne er merdepositionen at betragte som 0, da den ligger langt under Natura 2000 usikkerheden for depositionsberegninger i OML, i så stor afstand. For søerne vurderes derfor ikke at være nogen påvirkning.

For skovnaturtyperne er den samlede deposition inkl. baggrundsdepositionen over tålegrænsen. Ifølge Vejledning om godkendelse af husdyrbrug vil der næppe med de nuværende metoder kunne påvises en effekt på naturtyper hvis enkeltkildebidraget er under 0,6 kg/ha/år. Da merdepositionen i N141 for alle naturtyper ligger under de 0,6 kg/ha/år og der er tale om en midlertidig påvirkning på to år vurderes det at merdepositionen ikke vil have en effekt på tilstanden af naturtyperne. Derfor vurderes der ikke at være en væsentlig ændring af tilstanden for skovnaturtyper.

Derudover skal det tages i betragtning at OML-beregningen er konservativ, da den erfaringsmæssigt undervurdere afsætningen af kvælstof mellem kilden og receptoren i store afstande.

Det vurderes, at det på forhånd kan afvises, at der vil ske en væsentlig påvirkning af de udpegede terrestriske naturtyper i Natura 2000-område N141 i anlægsfasen.

7.19.1.2. Påvirkninger i driftsfasen

I driftsfasen er der vurderet på emissionerne af kvælstof fra jordflytning og pramsejlads.

Mertilførslen overskrider ikke 1 % af tålegrænsen for de udpegede naturtyper og ligger langt under en mertilførsel, hvor der kan forekomme en påvirkning. For lysåbne og sø-naturtyper er den samlede deposition desuden under den laveste tålegrænse.

På den baggrund vurderes det, at det på forhånd kan afvises at der vil ske en væsentlig påvirkning af de udpegede terrestriske naturtyper i Natura 2000-område N141 i driftsfasen.

7.19.2. Natura 2000-område N142 (Saltholm og omkringliggende hav)

7.19.2.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Naturtyper, der er på udpegningsgrundlaget i N142 kan potentielt set blive påvirket af kvælstof deposition, som følge af de emissioner, der er i anlægsfasen fra anlægsmaskiner og fartøjer, der anlægger perimeteren.

Den samlede deposition inkl. baggrundsdepositionen er under tålegrænsen for alle de udpegede naturtyper. Der er tale om en midlertidig påvirkning på to år og mertilførslen til kalkoverdrevet vurderes ikke at ville have en effekt på tilstanden af naturtypen.

Det vurderes, at det på forhånd kan afvises at der vil ske en væsentlig påvirkning af de udpegede terrestriske naturtyper i Natura 2000-område N142 i anlægsfasen.

7.19.2.2. Påvirkninger i driftsfasen

7.19.2.2.1. Marine naturtyper

Øget sediment i vandsøjlen, samt aflejring af sediment kan potentielt medføre ændringer i habitatet og påvirke følsomme planter og dyr, der er tilknyttet de udpegede naturtyper. Forhøjede mængder af sediment i vandsøjlen og aflejring forekommer naturligt og arterne på lavt vand er en vis grad tilpasset til disse dynamiske forhold. Grænsen for en synlig sedimentfane går typisk et sted mellem 2-5 mg/l, mens mange filtrerende arter kan tåle lagt højere koncentrationer i kortere perioder.

Ændringer i strømforhold vil potentiel kunne ændre den naturlige aflejring og erosion af materiale i Natura 2000-område N142, idet en reduktion i strømhastighed kan medføre større aflejring af fint materiale og omvendt at øget strømhastighed kan medføre erosion. Derudover kan etablering af Lynetteholm medføre ændringer i bølgehøjde, hvorved dynamikken for aflejring og transport af materiale ændres, hvilket kan påvirke naturtyperne. Endeligt kan der ske ændringer i vandtemperatur og salinitet, hvilket kan påvirke flora og fauna, der tilknytte naturtyperne.

Der er foretaget en modellering af påvirkningerne projektet vil medføre. Forøgelser af sediment i vandsøjlen overskrider ikke 2 mg/l i N142. Spredning af sediment vurderes derfor ikke at have nogen betydning for tilstanden og bevaringsstatus af de udpegede naturtyper i N142 og de arter der er tilknyttet naturtyperne.

Ligeledes forekommer der ingen eller ganske små ændringer i de hydrografiske forhold og vandkvalitet indenfor N142, da påvirkningerne er begrænset til havnen og omkring Trekroner. Påvirkningerne i driftsfasen vurderes ift. vandkvalitet at være de samme, som beskrevet i anlægsfasen, da forholdene ændres, idet den ydre perimeter etableres i anlægsfasen.

Der vurderes ikke at være nogen yderligere påvirkninger i N142 som følge af projektet i driftsfasen. På denne baggrund konkluderes det, at det i både anlægs- og driftsfase på forhånd kan afvises at der vil ske væsentlige påvirkning af de udpegede marine naturtyper i Natura 2000-område N142.

7.19.2.2.2. Arter

Potentielle påvirkninger af marine pattedyr i Natura 2000-områderne omfatter kun forstyrrelse fra undervandsstøj, hvilket kan medføre adfærdsændringer og i værste fald permanente høreskader på marine pattedyr. I vurderingen regnes permanente høreskader som en væsentlig påvirkning. Der er foretaget en modellering af undervandsstøj, der viser at støjgrænserne for de udpegede marine pattedyr ikke overskrides indenfor N142, selv i et worst case scenarie.

På baggrund af dette kan det på forhånd afvises at påvirkningen fra undervandsstøj vil medføre en væsentlig påvirkning af marine pattedyr i anlægsfasen.

Fugle og marine pattedyr kan indirekte blive påvirket af ændringer i habitater og ændringer fødegrundlaget, hvis bundforholdene ændres eller vandkvaliteten forringes. Skarv og terner, marsvin og sæler lever fisk og det må formodes at de jager langs kysterne og over stenrevene nord for Saltholm. Ligeledes finder ederfuglene deres føde på stenrev, hvor de blandt andet lever af blåmuslinger. Ændringer i habitat kan dermed indirekte påvirke dyrenes fødegrundlag. Som Natura-2000 beskrevet for naturtyper, vurderes der ikke ske væsentlige ændringer af habitater, herunder naturtypen stenrev eller vandkvalitet som følge af projektets i anlægsfasen i Natura 2000-område N142.

Dermed vurderes der ikke at kunne forekomme væsentlige påvirkninger af fødegrundlaget for de udpegede arter indenfor Natura 2000-område N142.

7.19.3. Natura 2000-område N143 (Vestamager og havet syd for)

Der er foretaget en modellering af påvirkningerne som følge af sedimentspredning og ændringer i strømforhold og hydrografi, som projektet vil medføre.

Spredning af sediment, sker ikke i så stor afstand at det når N143. Ligeledes viser modellen at der ikke ændringer af strømhastighed, bølgehøjde, vandtemperatur eller salinitet i N143, da påvirkningerne er begrænset til havnen og omkring Trekroner.

På denne baggrund konkluderes det, at det i både anlægs- og driftsfase på forhånd kan afvises at der vil ske væsentlige påvirkning af de udpegede marine naturtyper i Natura 2000-område N143. Påvirkningerne i driftsfasen vurderes ift. vandkvalitet at være de samme, som beskrevet i anlægsfasen, da forholdene ændres, idet den ydre perimeter etableres i anlægsfasen.

Der vurderes ikke at være nogen yderligere påvirkninger i N143 som følge af projektet i driftsfasen.

7.19.4. Natura 2000-område N144 (Nedre Mølleådal og Jægersborg Dyrehave)

7.19.4.1. Påvirkninger i anlægsfasen

Naturtyper, der er på udpegningsgrundlaget i N144 kan potentielt set blive påvirket af kvælstof deposition, som følge af de emissioner, der er i anlægsfasen fra anlægsmaskiner og fartøjer, der anlægger perimeteren.

Den samlede deposition inkl. baggrundsdepositionen er under tålegrænsen for tidvis våd eng og der vurderes derfor ikke at være en påvirkning af naturtypen. Mertilførslen udgør mere end 1 % af tålegrænsen for øvrige naturtyper. Ifølge Vejledning om godkendelse af husdyrbrug vil der næppe med de nuværende metoder kunne påvises en effekt på naturtyper hvis enkeltkildebidraget er under 0,6 kg N/ha pr. år. For surt overdrev, hængesæk, samt de tre skovnaturtyper er den samlede deposition over den laveste tålegrænse. Mer-depositionen i N144 for alle naturtyper ligger dog under de 0,6 kg/ha/år, hvor der vurderes at kunne ses en effekt på tilstanden.

Der er tale om en midlertidig påvirkning på to år og mertilførslen til naturtyperne vurderes ikke at ville have en effekt på tilstanden af naturtyperne. Derudover skal det tages i betragtning at OML-beregningen er konservativ, da den erfaringsmæssigt overvurderer afsætningen af kvælstof mellem kilden og receptoren i store afstande.

På baggrund af ovenstående vurderes det at det på forhånd kan afvises at der vil ske en væsentlig påvirkning af de udpegede terrestriske naturtyper i Natura 2000-område N144 i anlægsfasen.

7.19.4.2. Påvirkninger i driftsfasen

Mer-tilførslen overskrider ikke 1 % af tålegrænsen for de udpegede naturtyper og ligger langt under en mer-tilførsel, hvor der kan forekomme en påvirkning.

Det vurderes, at det på forhånd kan afvises at der vil ske en væsentlig påvirkning af de udpegede terrestriske naturtyper i Natura 2000-område N144 i driftsfasen.

7.19.5. Påvirkning fra uddybning og klapning

Natura 2000-områderne, N206, N142, nord og syd for klappladserne kan potentielt blive berørt af spredning af sediment ved klapning. Som worst-case benyttes klapning ved begge klappladser, Ka og Kb, hvor sedimentmodelleringen har vist at klapningen kan forårsage sedimentkoncentrationer mellem 2-5 mg/l omkring Peberholm med en varighed på maks. 4-6 døgn.

I de to svenske Natura 2000 områder kan 2 mg/l og 5 mg/l overskrides i 1-2 døgn, hvilket vurderes at være langt under tålegrænserne for bundflora og -fauna. En midlertidig forhøjelse af sedimentkoncentrationen på 2-5 mg/l i vintermånederne (uden for vækstsæsonen) omkring Peberholm vurderes ikke at have en påvirkning af de udpegede naturtyper i Natura 2000-område N142. Bundflora og fauna omkring Peberholm vurderes generelt at være tolerante overfor kortvarige og svagt forhøjede sedimentkoncentrationer i vandsøjlen. Ålegræs vurderes at være mest følsom og er lysbegrænset når der er mindre end ca. 20 % af overfladeindstrålingen tilbage ved havbunden. Mindskes lysindfaldet under 20 % i en længere periode, medfører det væsentlige tab af blad- og rhizombiomasse og kan på sigt betyde forhøjet dødelighed. Sedimentkoncentration på ca. 5 mg/l medfører lysreduktion til mindre end 20 % af overfladeindstrålingen ved 4 m dybde. N142 er afgrænset ud til ca. 4 m dybde og det vurderes derfor at ålegræsset inden for Natura 2000-området ikke vil blive væsentligt påvirket. En eventuel påvirkning vil være kortvarig og foregå på et tidspunkt, hvor bundplanterne er mindst sårbare over for påvirkninger.

I N206 er varighederne med forhøjede sedimentkoncentrationer også begrænset til 2 mg/l i 2-3 døgn, hvilket hverken påvirker ålegræs eller bundfauna. Forøgelse af sediment koncentrationen i dette omfang forekommer naturligt ved kraftigt vind. I de to svenske Natura 2000-områder er varigheden under 1-2 døgn og vurderes ej heller at påvirke bundflora og fauna. Forøgelse af sediment koncentrationen i

dette omfang forekommer naturligt i områderne. Aflejringer på 2-4 cm sediment kan medføre forhøjet skuddødelighed hos ålegræs. Hos bundfaunaen vurderes blåmuslinger at være de mest følsomme, da dødeligheden stiger ved aflejring på 1-2 cm pr måned. Sedimentmodelleringen viste at aflejring af sediment i Natura 2000-områderne er på mindre end 1 mm og det vurderes derfor at sedimentation ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af bundfloraen eller -faunaen i Natura 2000-områderne. Der vil ikke ske sedimentation af miljøfremmede stoffer i N142, Falsterbohalvøen, samt i Falsterbo-Foteviken. I N206 vil kunne ske sedimentation af cadmium (< 0,08 mg) og bly (< 5 mg) i ubetydelige mængder. Klapning ved klapplads Ka og Kb medfører ikke overskridelse af krav i henhold til miljømål indenfor Natura 2000-områder. I beregningen af kvælstof- og fosfordeposition er det som en førsteordens tilnærmelse antaget, at begge stoffer forbliver bundet til sedimentet og dermed følger spredningen af dette, se DHI. Beregninger af deposition af fosfor og kvælstof viser at mængderne, der deponeres i Natura 2000-områderne (< 50 mg/m2) og at næringsstofferne er bundet til sedimentet. På denne baggrund vurderes der ikke at være en væsentlig påvirkning som følge af frigivelse af næringsstoffer.

Afstanden fra klappladserne vurderes at være for stor til at fugle i Natura 2000-område Falsterbo Foteviken forstyrres af klapfartøjernes tilstedeværelse. Sedimentspildet kan potentielt have betydning for fuglene, idet det kan påvirke fødegrundlaget. Som nævnt ovenfor, vurderes det at flora og fauna, der er tilknyttet de marine naturtyper i Natura 2000-områderne, herunder også Falsterbohalvön, ikke vil blive påvirket væsentligt af klapningen. Det vurderes på den baggrund af fødegrundlaget for sortstrubet lom, ederfugl, havlit og sortand, der fouragerer til havs, ikke vil blive påvirket og en væsentlig påvirkning af fuglene kan på forhånd afvises.

7.20. Havstrategiplanlægning

I miljøkonsekvensvurderingen beskrives potentialet for, at anlæg og drift af Lynetteholm kan påvirke eller forhindre målopfyldelse eller det langsigtede mål for god miljøtilstand for hver af de 11 deskriptorer som fastlagt i havstrategidirektivet. For nærmere om havstrategirammedirektivet henvises til pkt. 8.4.

Når der i tabellen står GES skal det forstås som en god miljøtilstand (Good Environmental Status).

Kvalitative deskriptorer til beskrivelse af god miljøtilstand jf. bilag 2 i lov om havstrategi	**Samlet vurdering af virkningen**
Deskriptor 1. Biodiversitet: Kvaliteten og forekomsten af habitater samt udbredelsen og tætheden af arter svarer til de dominerende fysiografiske, geografiske og klimatiske forhold.	For de vurderede receptorer er påvirkningerne vurderet til at være fra ubetydelig til lille, med den undtagelse, at påvirkningen på fugle i anlægsfasen er lille til moderat. På denne baggrund vurderes, at påvirkningen på biodiversitet er lille.

	Det kan på denne baggrund konkluderes, at projektet ikke vil forhindre eller forsinke opnåelsen af målene eller det langsigtede mål for GES for Deskriptor D1
Deskriptor 2 Ikkehjemmehørende arter: indført ved menneskelige aktiviteter ligger på niveauer, der ikke ændrer økosystemerne i negativ retning.	Ingen eller ubetydelig virkning. Det kan på denne baggrund konkluderes, at projektet ikke vil forhindre eller forsinke opnåelsen af målene eller det langsigtede mål for GES for Deskriptor D2.
Deskriptor 3 Fiske og skaldyrsarter, der udnyttes erhvervsmæssigt: Populationerne af alle fiske- og skaldyrsarter, der udnyttes erhvervsmæssigt, ligger inden for sikre biologiske grænser og udviser en alders- og størrelsesfordeling, der er betegnende for en sund bestand.	For fiske og skaldyrsarter, der udnyttes erhvervsmæssigt, er påvirkningen fra samtlige belastninger vurderet at være lille. På denne baggrund vurderes, at påvirkningen på fiske og skaldyrsarter, der udnyttes erhvervsmæssigt, er lille. Det kan på denne baggrund konkluderes, at projektet ikke vil forhindre eller forsinke opnåelsen af målene eller det langsigtede mål for GES for Deskriptor D3.
Deskriptor 4 Fødekæder: Alle elementer i havets fødekæde, i den udstrækning de er kendt, er til stede og forekommer med normal tæthed og diversitet og på niveauer, som er i stand til at sikre en langvarig artstæthed og opretholdelse af arternes fulde reproduktionsevne.	For de vurderede receptorer er påvirkningerne vurderet til at være fra ubetydelig til lille, med den undtagelse, at påvirkningen på fugle i anlægsfasen er lille til moderat. På denne baggrund vurderes, at påvirkningen på fødekæder er lille. Det kan på denne baggrund konkluderes, at projektet ikke vil forhindre eller forsinke opnåelsen af målene eller det langsigtede mål for GES for Deskriptor D4.

Deskriptor 5 Eutrofiering: Menneskeskabt eutrofiering er minimeret, navnlig de negative virkninger heraf, såsom tab af biodiversitet, forringelse af økosystemet, skadelige algeforekomster og iltmangel på vandbunden.	Lille eller ubetydelig virkning. Det kan på denne baggrund konkluderes, at projektet ikke vil forhindre eller forsinke opnåelsen af målene eller det langsigtede mål for GES for Deskriptor D5.
Deskriptor 6 Havbundens integritet: Havbundens integritet er på et niveau, der sikrer, at økosystemernes struktur og funktioner bevares, og at især bentiske økosystemer ikke påvirkes negativt.	For de vurderede receptorer er påvirkningen vurderet at være fra ubetydelig til lille. På denne baggrund vurderes, at påvirkningen på havbundens integritet er lille. Det kan på denne baggrund konkluderes, at projektet ikke vil forhindre eller forsinke opnåelsen af målene eller det langsigtede mål for GES for Deskriptor D6.
Deskriptor 7 Hydrografiske forhold: Permanent ændring af de hydrografiske egenskaber påvirker ikke de marine økosystemer i negativ retning.	For de vurderede receptorer er påvirkningen vurderet til at være lille. På denne baggrund vurderes, at påvirkningen på hydrografiske forhold er lille. Det kan på denne baggrund konkluderes, at projektet ikke vil forhindre eller forsinke opnåelsen af målene eller det langsigtede mål for GES for Deskriptor D7.
Deskriptor 8 Forurenende stoffer Ligger på niveauer, der ikke medfører forureningsvirkninger.	For de vurderede receptorer er påvirkningen vurderet til at være lille. På denne baggrund vurderes, at påvirkningen med forurenende stoffer er lille. Det kan på denne baggrund konkluderes, at projektet ikke

	vil forhindre eller forsinke opnåelsen af målene eller det langsigtede mål for GES for Deskriptor D8.
Deskriptor 9 **Forurenende stoffer i fisk og skaldyr:** Forurenende stoffer i fisk og skaldyr til konsum overstiger ikke de niveauer, der er fastlagt i fællesskabslovgivningen eller andre relevante standarder.	For de vurderede receptorer er påvirkningen vurderet til at være lille. På denne baggrund vurderes, at påvirkningen på forurenende stoffer i fisk og skaldyr er lille. Det kan på denne baggrund konkluderes, at projektet ikke vil forhindre eller forsinke opnåelsen af målene eller det langsigtede mål for GES for Deskriptor D9.
Deskriptor 10 **Affald i havet:** Egenskaberne ved og mængderne af affald i havet skader ikke kyst- og havmiljøet.	Ingen indvirkning. Det kan på denne baggrund konkluderes, at projektet ikke vil forhindre eller forsinke opnåelsen af målene eller det langsigtede mål for GES for Deskriptor D10.
Deskriptor 11 **Energi, herunder undervandsstøj:** Indførelsen af energi, herunder undervandsstøj, befinder sig på et niveau, der ikke påvirker havmiljøet i negativ retning.	Ingen eller ubetydelig virkning. Det kan på denne baggrund konkluderes, at projektet ikke vil forhindre eller forsinke opnåelsen af målene eller det langsigtede mål for GES for Deskriptor D11.

7.21. Katastroferisici og ulykker

7.21.1. Fysiske skader

Der kan være risiko for at et skib påsejler nyttiggørelsesområdets perimeter og påfører skade på konstruktionen. Skade som kan lede til udledning af vand fra opfyldningsområdet til omgivelserne vurderes kun til at kunne ske ved påsejling af fangedæmningen på den nordlige perimeter eller den spunsvæg, der opføres som led i opfyldningens fase 1. Påsejling af opfyldningsområdets ydre dæmninger, vurderes ikke kunne give anledning til skader, som kan medføre udledning af vand.

Følgende overordnede scenarier kan potentielt føre til en kollision mellem skib og spunsvæg:

- Et skib glemmer at skifte kurs ved indsejling til Kronløbet fra Øresund eller til opfyldningens fase 1.
- Et skib får rorfejl ved gennemsejling af Kronløbet eller Kongedybet.
- Et skib mister fremdriftsevne og begynder at drive ved indsejling til Kronløbet eller gennem Kongedybet.

- Ved svajning i Kronløbet kommer et skib for langt mod syd, så det rammer ind i spunsvæggen.

Generelt vurderes det, at sandsynligheden for, at de ovenfor omtalte hændelser finder sted for meget lille. I mange tilfælde hvor en kollision finder sted vurderes det, at skibet vil ramme spunsen i en spids vinkel. Det betyder, at skibet i højere grad vil glide af fremfor at slå hul i spunsen. I de tilfælde hvor skibets kurs er direkte mod spunsen, vil det have mulighed for at foretage en undvigemanøvre, der kan sænke kollisionsenergien og dermed konsekvensen. F.eks. ved at skibet kaster anker eller – hvis muligt – foretager et drej.

I det usandsynlige tilfælde at et skib slår hul på spunsen, vurderes det på baggrund af dybgangen af skibene i Kronløbet mest sandsynligt, at spunsen lokalt kan blive beskadiget ned til 7 meter under havoverfladen.

Den yderste spunsvæg på den nordlige perimeter, forventes at være en del af en flere meter bred fangedæmning, med tværgående ankre og opfyldt med marint sand. Her vil ankre og det marine sand kunne absorbere og fordele kollisionsenergien, ligesom evt. udledning først og fremmest vil være det marine sand. Dermed bliver sandsynligheden for at der opstår udledning som følge af fysiske skader efter kollision med et skib på den nordlige dæmning meget lille.

Sker en kollision på den midlertidige spunsvæg, der etableres til opfyldningens fase 1, kan der ske direkte udledning. Trafikken til havnen vil være lille i forhold til den igennem Kronløbet, og ventes kun at sejle der omkring et år. Dermed vurderes sandsynligheden for at der sker udledning langs den midlertidige væg for at være meget lille.

7.21.2. Stormflod

En stormflodshændelse under driftsfasen med opfyldning af Lynetteholm kan være forbundet med fare for skade på opfyldningens perimeter eller overskylning af perimeteren.

Et af formålene med Lynetteholm er, at den skal indgå som en del af fremtidens stormflodssikring af København og sikre mod havspejlsstigninger. Lynetteholms terræn sikres mod en stormhændelse med en 1.000 års returperiode. Terræn anlægges i +4,0 m for at imødekomme denne fremtidssikring og færdig byggemodnings- og belægningskote forventes at ligge i kote +5,0 m, som imødeser vandspejlstigninger.

Skade på eller overskylning af perimeteren kan medføre tilledning af vand fra opfyldningsområdet til omgivelserne.

Statistisk vil et +1,58 m for forekomme én gang for hver 100 år, hvilket er baseret på målte data for perioden 1888-2017. Den højeste vandstand, der er målt i Københavns Havn siden 1888 forekom under stormen Bodil i 2013 og er med en vandstand på +1,68 m estimeret til at svare til en 280 års hændelse (ved havniveau svarende til 2015).

7.22. Afværgeforanstaltninger og overvågning

Miljøkonsekvensrapporten indeholder en oversigt over afværgeforanstaltninger og overvågning, som nedenfor vil blive omtalt.

7.22.1. Afværgeforanstaltninger

Miljøfaktor	Afværgeforanstaltninger
Geologi og grundvand	For at undgå ny forurening i grundvand under modtageområdet på Refshaleøen skal modtage-anlægget etableres med befæstede belægning med afledning til sandfang og olieudskillere samt spildbakker under brændstofoplag. Udskibnings-havnen i Nordhavn skal med tilsvarende afværge-foranstaltninger.
Sediment	Udgravning af sediment må alene ske i perioden oktober til og med marts. I anlægsfasen skal der benyttes arbejdsmateriel, så påvirkninger af havbunden/sediment minime-res. Inden anlægsarbejdet igangsættes, skal der indsendes en redegørelse for dette til Miljøstyrel-sen.
Forurenet jord	Inden igangsættelse af anlægsarbejder skal der gennemføres forureningsundersøgelser, så om-fang og art af forureninger på de relevante area-ler er afdækket. Derudover skal der inden an-lægsstart udarbejdes en jordhåndteringsplan, herunder plan for klassificering af jord til opgrav-ning/håndtering. Det skal sikres at oplag og håndtering af kemika-lier/brændstof/smøreolie etc. til bl.a. entrepre-nørmaskiner sker uden spild på jorden, ved fx brug af spildbakker.
Klima og luftkvalitet	Det skal sikres, at jordtransport foregår uden spild, så der ikke opstår lokale støvproblemer på grund af ophvirvling af tørt støv. Tildækning, be-fugtning og reduceret last er mulige metoder til reduktion af eventuelle gener. Der skal i udbuds-materialet indgå kravsspecifikationer som sikre en minimering af emissioner fra entreprenørma-teriel og understøtter minimering af projektets klimapåvirkning i henhold til Københavns Kom-munes målsætninger, ved krav til valgte materia-ler, produkter, leverandører og import- og trans-portruter.

Støj og vibrationer	Det er en forudsætning for afværgeforanstaltningerne, at der for driftsfasen er ansøgt om lempelse af støjgrænsen for rekreative områder fra 40 dB til 50 dB i henhold til Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 3/2003 "Ekstern støj i byomdannelsesområder". Anlægsarbejdet skal gennemføres med nyt og mest støjsvagt materiel. Det forudsættes at stenmaterialer på et mellemdepot på land kun vil blive håndteret i dagperioden. I byggepladsens sydvestlige hjørne, tættest på boligområdet Margretheholm, må der ikke forgå støjende aktiviteter i aften- og natperioden. Inden anlægsarbejderne går i gang skal By & Havn indsendes en redegørelse til Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen, som redegør for hvordan anlægsarbejderne uden for normal arbejdstid vil blive tilrettelagt og gennemført, så grænseværdien på 40 dB(A) overholdes ved nærmeste naboer. Det kan f.eks. ske ved at der anvendes færre maskiner samtidig, end det er forudsat i miljøkonsekvensrapporterne. Overholdelse af gældende grænseværdier for naboområder i driftsfasen skal eftervises inden modtage- og nyttiggørelsesanlæg tages i brug i fase 1. Støjpåvirkningen skal bestemmes ved beregninger med mere konkrete oplysninger om materiel og driftstider, eventuelt suppleret med støjmålinger. Når der skal indbygges jord i den nordvestlige del af Lynetteholm skal arbejdet tilrettelægges, så grænseværdierne for støj overholdes ved nærmeste boliger. Inden arbejdet igangsættes i denne del af Lynetteholm skal By & Havn indsende dokumentation til Miljøstyrelsen herfor, herunder: • Evt. behov for at reducere antallet af timer med tilkørsel og indbygning af jord i området for at grænseværdien på 55 dB (A) i dagperioden kan overholdes ved nærmeste bolig på Levantkaj. • Evt. behov for og metode til etablering af støjvold langs vandet mod nordvest for at overholde grænseværdierne.
Marine pattedyr	Det er en forudsætning, at der ved spunsramning foretages standard "ramp-up" eller "soft-start", da det ikke er teknisk muligt at ramme med fuld

	kraft på spunsjernet i starten. Derved opnås det maksimale støjniveau ikke ved start og dyrene har tid til at søge væk fra støjkilden, før der rammes med fuld styrke.
Trafikale forhold	Det er en forudsætning, at der anlægges en adgangsvej, som lastbilerne med jord skal køre på i driftsfasen. For at sikre, at jordtransport sker ad den nye adgangsvej, skal By & Havn etablere et anlæg til nummerpladegenkendelse, eller tilsvarende system, som betinger lastbilernes aflevering af jord ved modtageanlægget.
Landskab	I anlægsfasen skal de visuelle påvirkninger fra byggepladser og belysning herfra reduceres ved at indhegne pladserne og belysningen skal være nedadrettet, så der er så lidt spredning til naboarealerne som muligt.
Kulturarv og arkæologi	Inden det marine område kan frigives til projektet, skal Vikingeskibsmuseet have identificeret alle kulturarvselementer indenfor projektområdet samt relevante afværgetiltag.
Sejladsmæssige forhold	Det er en forudsætning for miljøvurderingen, at der i dæmningen mellem Kraftværkshalvøen og Refshaleøen etableres en oplukkelig bro, som i driftsfasen er åben uden for Lynetteholms driftstid mandag til fredag 7.00 til 16.00. Desuden skal der gennemføres følgende afværgeforanstaltninger i anlægsfase: - By og Havn skal sørge for god kommunikation og koordinering mellem projektets arbejdsfartøjer for at sikre 3.-parts fartøjer sejlende i havnen. - By og Havn skal sikre, at arbejdsområdet er tydeligt markeret og herved sikre at 3. parts fartøjer sejler udenom arbejdsområdet. - By og Havn skal fjerne molehovedet på Levantkaj for enden af Kronløbet.

	- By og Havn skal advisere om anlægsarbejdet af Lynetteholm til erhvervssejlere og lystsejlere. Afværgeforanstaltninger i både anlægs- og driftsfasen: - By og Havn skal oprette et system med spærretider for lystfartøjer, når større fartøjer sejler eller lægger til i Kronløbet af hensyn til lystfartøjernes sikkerhed. - By og Havn skal sikre, at ventende lystfartøjer har venteplads på begge sider af Kronløbet. - By og Havn skal etablere redningskæder langs hele spunsen og stiger i et passende afstandsinterval, så nødstedte har mulighed for at komme op af havnebassinet. - Der skal etableres belysning ved knækket på Lynetteholms nordlige perimeter for at tydeliggøre hjørnet. - Der skal placeres et ledelys, så ledelinjen er midt i Kronløbet. - Der placeres et ledefyr for lystsejlere, så anløbene både holder sig i den østlige del af Kronløbets indsejling, se nedenstående figur.
Materielle goder	Det forudsættes, at ledningsarbejder og etablering af adgangsvej over Prøvestenen og Kraftværkshalvøen sker i dialog med berørte parter for at sikre, at eksisterende drift opretholdes.

7.22.2. Overvågningsprogram

Miljøfaktor	**Overvågning**
Sediment	Inden anlægsfasen skal der udføres opmåling af dybdeforhold for områder omkring Lynetteholm, hvor der ikke tidligere er udført målinger og hvor anlæg af Lynetteholm kan forårsage ændrede erosions- eller sedimentationsforhold.

	Før anlægsarbejderne sættes i gang, skal bygherre fastlægges et stationsnet til udtagning af sedimentprøver til fysisk-kemiske analyser, herunder kornstørrelse, metaller, organiske forureninger og næringsstoffer for overfladesediment. Stationsnettet skal fastlægges på baggrund af resultater fra den matematiske modellering af aflejringsforholdene for sedimentation fra opgravning af sediment langs perimeteren, samt omkring punktudledningen for Lynetteholm. Der udføres prøvetagning 1 gang for dokumentation af de eksisterende forhold således der er en solid baseline på plads på prøvestationer jf. det fastlagte stationsnet, som så anvendes til gentagne prøvetagninger under anlægs- og driftsfasen for at kunne dokumentere påvirkninger for anlæggelse og drift af Lynetteholm. Umiddelbart efter færdiggørelsen af fase 1 perimeterkonstruktionen foretages prøvetagninger af overfladesedimentet for fysisk, kemiske analyser jf. fastlagt stationsnet. Der udføres målinger af dybdeforholdene omkring Lynetteholm/på Middelgrunden i løbet af driftsfasen. Tidspunkter/år for udførelse af målinger skal aftales nærmere med relevante myndigheder. Der foretages udtagning af sedimentprøver for fysisk- kemiske analyser jf. stationsnet fastlagt. Stationsnet opdateres om nødvendigt løbende på baggrund resultaterne fra målingerne af dybdeforhold. Prøvetagningstidspunkter (år) aftales nærmere med relevante myndigheder.
Vandkvalitet	Inden anlægsarbejderne sættes i gang skal der foretages monitering af baggrundstilstanden på udvalgte stationer. Samtidig med at anlægsarbejderne gennemføres skal der moniteres for sedimentspild og sedimentspredning samt spredning af metaller og organiske forureninger under opgravningen af forurenet sediment. Afværgeforanstaltninger og overvågning i Lynetteholms driftsfase skal der ske monitering af punktudledningen af overskudsvand fra Lynetteholm samt monitering af udsivningen fra Lynetteholm, ved etablering af boringer for vandudtagning indenfor og langs med perimeterkonstruktionen. Desuden skal der ske monitering af baggrundstilstanden

	uden for blandingszonen for punktudledningen for Lynetteholm. Moniteringsprogram for monitering før og under anlægsarbejderne samt i driftsfasen skal indsendes til Miljøstyrelsens godkendelse senest to måneder inden monitering igangsættes.
Støj og vibrationer	Ved opstart af anlægsarbejderne skal der laves en støjhåndteringsplan hvor der på baggrund af orienterende kildestyrkemålinger gennemføres beregninger af støjbelastningen ved naboer for de enkelte anlægsfaser. I beregningsmodellen fastlægges en række kontrolmålepunkter på Lynetteholm. Der skal i disse kontrolmålepunkter med et fast interval gennemføres orienterende støjmålinger for kontrol og eventuelt kalibrering af beregningsmodel for anlægsperioden. Der vurderes ikke at være behov for overvågning i driftsfasen.
Bundvegetation og bundfauna	Før anlægsfase sættes i gang skal der ske monitering af indhold af udvalgte forurenende stoffer i muslinger. Moniteringsprogram med placering og antal af stationer, samt parametre der analyseres for (metaller og organiske forureninger) skal indsendes til Miljøstyrelsens godkendelse senest to måneder inden det igangsættes. I anlægsfasen skal der 1 gang ske monitering af bundvegetation og bundfauna omkring Lynetteholm samt monitering af indhold af udvalgte forurenede stoffer i muslinger. Moniteringsprogram med placering og antal af stationer samt parametre der analyseres for skal indsendes til Miljøstyrelsens godkendelse senest to måneder inden det igangsættes. I driftsfasen skal der ske monitering af bundvegetation og bundfauna omkring lynetteholm, herunder med fokus på Middelgrunden. Analyseprogram og stationer skal planlægges med udgangspunkt i undersøgelserne udført i forundersøgelserne. Moniteringsprogram med placering og antal af stationer samt parametre der analyseres for skal indsendes til Miljøstyrelsens godkendelse senest to måneder inden det igangsættes. Moniteringsprogram for monitering for indhold af udvalgte forurenende stoffer i muslinger inklusiv forslag til tidspunkter/år for monitering skal indsendes til Miljøstyrelsens godkendelse.

Trafikale forhold	Der skal overvåges, at jordtransporterne anvender adgangsvejen til Lynetteholm.
Kulturarv og arkæologi	Det er en forudsætning, at hensynene i museumslovens § 27, stk. 2, overholdes under anlægsarbejderne, så hvis der under jordarbejde på land findes spor af fortidsminder, skal anlægsarbejdet standses i det omfang det berører fortidsmindet. Fortidsmindet skal straks anmeldes til kulturministeren eller det nærmeste statslige eller statsanerkendte kulturhistoriske museum.
Sejladsmæssige forhold	Behov for monitering i anlægsfasen af hensyn til sejladssikkerhed for små fartøjer skal afklares med Søfartsstyrelsen inden anlægsarbejderne går i gang. I driftsfasen skal det efter nærmere aftale med Søfartsstyrelsen mindst en gang hvert sommerhalvår foregå overvågning af sejlads gennem Kronløbet for at evaluere, om afværgeforanstaltningerne sikrer sikker sejlads.

7.22.3. Afværgeforanstaltninger og overvågning ved uddybning og klapning

Anlægsaktiviteterne skal tilrettelægges hvad angår tidspunkt for aktiviteternes udførelse, samt hvad angår arbejdsmateriel som anvendes, så påvirkninger af havbunden/sediment minimeres mest muligt. Klapning af havbundsmaterialer er planlagt i vinterhalvår 2021-22 og 2022-23.

I forbindelse med klapningen skal der foretages overvågning af havdybder på klappladserne og spredning af sediment. Inden arbejdet sættes i gang, skal der til Miljøstyrelsen Erhverv indsendes et kontrolprogram til at følge spredningen af sediment. Det skal afklares nærmere hvorvidt der skal iværksættes afværgeforanstaltninger til reduktion af mængden af klapmateriale som aflejres udenfor klapområderne. For overvågning/monitering af påvirkninger af havbunden (ændringer af dybdeforhold) udføres opmålinger af havbunden for klapområderne og i nærområdet udenfor klapområderne ved multibeam (MBS) og side-scan sonar (SSS).

8. Forholdet til EU-retten

8.1. VVM-direktivet

Det følger af artikel 2, stk. 5, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU, at medlemsstaterne, med forbehold af artikel 7, i tilfælde, hvor et projekt vedtages ved en særlig national lov, kan fritage dette projekt fra direktivets bestemmelser om offentlig høring, forudsat at målene med direktivet opfyldes.

Denne bestemmelse indebærer, at VVM-direktivets almindelige regler også gælder for projekter, der vedtages ved en særlig national anlægslov, men at der i disse tilfælde er hjemmel til at fravige bestemmelserne om offentlig høring, bortset fra reglerne om inddragelse af offentligheden og myndigheder i andre medlemsstater i projekter med grænseoverskridende miljøeffekter (artikel 7).

Hvis der opstår behov for projektændringer efter anlægslovens vedtagelse, og disse ændringer nødvendiggør en supplerende miljøkonsekvensvurdering, kan dette følge den administrative procedure, som fastlagt i bekendtgørelse om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter, for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne, jf. den foreslåede § 4. Bekendtgørelsen er udstedt i medfør af havnelovens § 1 a. Det kan dog ikke udelukkes, at projektændringerne kan have en sådan karakter, at det kan blive nødvendigt at fremsætte en ændringslov. Såfremt der vedtages en ændringslov indeholdende en supplerende miljøkonsekvensvurdering, vil denne også følge den beskrevne anlægslovsproces.

Anlægsprojektet, som således er forberedt til Folketingets vedtagelse i enkeltheder ved lov, fremgår af lovforslagets § 1 og bilag 1-3 samt projektbeskrivelsen i lovforslagets almindelige bemærkninger. Anlægsprojektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet i miljøkonsekvensrapporten, herunder vurderingen af projektets indvirkning på Natura 2000-områder. Miljøkonsekvensrapporterne er udarbejdet i overensstemmelse med de krav, som VVM-direktivet stiller til en almindelig miljøkonsekvensvurdering efter direktivet. Lovforslagets afsnit 7 indeholder en sammenfatning af de i miljøkonsekvensrapporten vurderede påvirkninger af miljøet. Der er endvidere gennemført høringer af myndigheder og offentligheden over miljøkonsekvensrapporten for anlægsprojektet, som opfylder direktivets almindelige krav til sådanne høringer, herunder om inddragelse af offentligheden og myndigheder.

Endvidere er der udarbejdet en implementeringsredegørelse, som indeholder en uddybende anvisning på, hvordan anlægsprojektet, vil blive udmøntet i praksis. Implementeringsredegørelsen indeholder også beskrivelse af vilkår, som Udviklingsselskabet By & Havn I/S vil skulle udføre projektet efter.

Med Folketingets vedtagelse af anlægsloven bemyndiges Udviklingsselskabet By & Havn I/S til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med denne beskrivelse af projektet. Anlægsloven udgør den VVM-tilladelse, som projektet ellers skulle have haft i henhold til den administrative procedure. På grund af de fravigelser af anden lovgivning, som er anført i lovforslagets § 5, vil anlægsprojektet kunne gennemføres uden tilladelser, godkendelser eller dispensationer og uden hensyn til umiddelbart gældende forbud mod ændringer i tilstanden eller etableringen af fysiske anlæg i den af lovforslagets § 5 omfattede natur- og miljølovgivning m.v.

De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU, for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage eller domstolsprøvelse.

8.2. Habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet

I medfør af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planer (habitatdirektivet) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009

om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet) er der i Danmark udpeget en række særlige beskyttelsesområder (Natura 2000-områder).

Det følger af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, at der i forbindelse med bl.a. anlægsprojekter skal gennemføres en vurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området (konsekvensvurdering), hvis projektet efter en foreløbig vurdering (screening) rummer en sandsynlighed for at kunne påvirke området væsentligt. Hvis konsekvensvurderingen viser, at projektet kan skade Natura 2000-området (udpegningsgrundlaget), kan projektet ikke gennemføres, medmindre betingelserne i direktivets artikel 6, stk. 4, for at fravige beskyttelsen af Natura 2000-området er opfyldt.

Vedtagelsen af anlægsloven udgør godkendelsen af projektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og de nødvendige undersøgelser af projektets virkninger på Natura 2000-området skal derfor være gennemført inden anlægslovens vedtagelse, evt. i tilknytning til VVM-proceduren. Der er derfor i forbindelse med VVM-undersøgelserne af anlægsprojektet udført de nødvendige vurderinger af projektets påvirkninger af Natura 2000-områder.

Som anført i afsnit 7 er det i forbindelse med VVM-undersøgelsen konstateret, at ingen Natura 2000-områder vil blive væsentligt påvirket af anlægsprojektet.

Habitatdirektivets artikel 12-16 indeholder bestemmelser om beskyttelse af visse dyre- og plantearter, som er optaget på direktivets bilag IV (bilag IV-arter).

Efter habitatdirektivets artikel 12 skal medlemsstaterne træffe de nødvendige foranstaltninger til at indføre en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er omfattet af bilag IV, litra a) med forbud mod bl.a. forsætlig forstyrrelse af disse arter og beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder. En tilsvarende forpligtelse gælder efter artikel 13 for så vidt angår de plantearter, der er omfattet af bilag IV, litra b), og en tilsvarende beskyttelsesordning gælder efter fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 og 9, for så vidt angår fugle, som i vild tilstand har deres naturlige ophold på medlemsstaternes område i Europa, hvor EU-traktaten finder anvendelse.

Habitatdirektivets artikel 12 og fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 er gennemført i dansk ret ved en række bestemmelser, herunder det generelle forbud i naturbeskyttelseslovens § 29 a og jagt og vildtforvaltningslovens §§ 6 a og 7, som ikke fraviges ved dette lovforslag.

Der er ikke i forbindelse med VVM-undersøgelsen konstateret påvirkning af bilag IV-arter, hvorfor der i forbindelse med anlægsprojektet ikke udføres afværgeforanstaltninger af hensyn til bilag IV-arter.

8.3. Århuskonventionen

Lovforslaget lever op til kravene om klage eller domstolsprøvelse i Konvention om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage eller domstolsprøvelse på miljøområdet (Århus-konventionen). EU er kontraherende part under Århus-konventionen, og konventionen er derfor også gennemført i EU-retten, jf. herved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 om mulighed for offentlig deltagelse i forbindelse med udarbejdelse af visse planer og programmer på miljøområdet og om ændring af Rådets direktiv 85/337/EØF (det tidligere VVM-direktiv) og Rådets direktiv 96/61/EF af 24. september 1996 om integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening (det tidligere IPPC-direktiv), for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse.

Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 2, skal enhver part under konventionen inden for rammerne af dens nationale lovgivning sikre, at medlemmer af den berørte offentlighed, som har tilstrækkelig interesse, har adgang til ved en domstol og/eller et andet ved lov etableret uafhængigt og upartisk organ at få prøvet den materielle og processuelle lovlighed af enhver afgørelse, handling eller undladelse, der er omfattet af bestemmelserne i konventionens artikel 6. Hvad der udgør tilstrækkelig interesse, fastsættes i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler og i overensstemmelse med det mål at give den berørte offentlighed vid adgang til domstolsprøvelse inden for rammerne af konventionen. Ikke-statslige organisationer, der arbejder for at fremme miljøbeskyttelse, og som imødekommer alle krav efter national lovgivning, anses for at have tilstrækkelig interesse, jf. også konventionens artikel 2, stk. 5.

Reglerne om klage og domstolsprøvelse i forhold til miljøvurdering af konkrete projekter (VVM) er gennemført i EU-retten i artikel 11 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014.

Det følger af Århus-konventionens artikel 9, stk. 3, at medlemmer af offentligheden, der opfylder eventuelle kriterier i national ret, skal have adgang til administrative eller retslige procedurer for at anfægte private personers og offentlige myndigheders handlinger eller undladelser, der er i strid med nationale bestemmelser, der vedrører miljøet. Denne forpligtelse, som ikke er gennemført i særskilte EU-regler, anses i relation til nærværende lovforslag også for at være opfyldt ved dansk rets almindelige adgang til at anlægge et civilt søgsmål.

Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 4, skal procedurer omfattet af bestemmelsens stk. 2 og 3 stille tilstrækkelige og effektive retsmidler til rådighed, inklusive foreløbige retsmidler, hvor dette findes passende, der skal være rimelige og retfærdige, betimelige og ikke uoverkommeligt dyre.

Processen ved danske domstole forudsættes at leve op til kravene i Århus-konventionen og VVM-direktivet m.v. Efter dansk praksis kan enhver, der har retlig interesse efter dansk rets almindelige regler, herunder også organisationer omfattet af Århus-konventionens artikel 2, stk. 5, således bl.a. indbringe spørgsmålet om en lovs forenelighed med EU-retten for de danske domstole. I lyset af EU-Domstolens dom af 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien, vil retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af dette lovforslag, skulle påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler samtlige retsinstanser.

8.4. Vandrammedirektivet og Havstrategidirektivet

Det følger bl.a. af vandrammedirektivet (Europa Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger), 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 senest 2015. Denne frist kan under visse betingelser forlænges for de enkelte vandforekomster til 2021, henholdsvis 2027. Fristforlængelse og grundlaget herfor skal fremgå af vandområdeplanen.

EU-Domstolen har i en principiel dom (C-461/13 Weser) fastslået, at der foreligger en forringelse af den økologiske tilstand af et overfladevandområde, hvis et eller flere kvalitetselementer (f.eks. ålegræs, klorofyl eller bundfauna) falder en klasse – f.eks. fra god til moderat tilstand – selvom det ikke betyder, at hele vandområdet falder en klasse. Hvis vandområdet allerede befinder sig i den laveste klasse (dårlig tilstand), vil enhver yderligere forringelse af dette vandområde udgøre en forringelse i direktivets forstand.

Det skal sikres, at projektet ikke vil medføre varig eller midlertidig forringelse af tilstanden i målsatte vandforekomster eller hindre opfyldelsen af de fastsatte mål for forekomsterne i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

Det følger af havstrategidirektivet (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger – EU-tidende 2008 nr. L 164), at en god miljøtilstand i havmiljøet skal etableres eller fastholdes i alle medlemsstaters havområder senest i 2020. Som led i implementeringen af havstrategidirektivet offentliggjorde 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 er som led i udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten vurderet, at projektet ikke vil være til hinder for opnåelse af en god miljøtilstand i det berørte havområde. Det skal sikres, at projektet ikke vil være uforenelig med opnåelse af de fastsatte miljømål i havstrategien.

9. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Et udkast til lovforslaget har i perioden fra den 15. januar 2021 til den 14. februar 2021 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Advokatsamfundet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Beredskabet – Hovedstadens beredskab, Beredskabsstyrelsen, BIOFOS, Brancheforeningen Danske Advokater, Cyklistforbundet, Danmarks Meteorologiske Institut, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk arbejdsgiverforening, Dansk Byggeri, Dansk Cyklistforbund, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Forening for Rosport, Dansk Industri, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Metal, Dansk Ornitologisk forening, Dansk Sejlunion, Danmarks Sportsfiskerforbund, Dansk Transport og Logistik – DTL, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Dansk Vandrelaug, Dansk Vejforening, Danske handicaporganisationer, Danske Regioner, Det Økologiske Råd, DI Transport, Domstolsstyrelsen, Dragør Kommune, Erhvervsstyrelsen, Fiskeristyrelsen, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Friluftsrådet, Geodatastyrelsen, Gentofte Kommune, HK Trafik & Jernbane, Hofor, Håndværksrådet, Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på øerne, KL, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Kultur- og Slotsstyrelsen, Københavns Kommune, Københavns Museum, Landbrug & Fødevarer, Metroselskabet I/S, Movia, Politiet, Refshaleøens Ejendomsselskab,

Region Hovedstaden, Region Sjælland, Rigsrevisionen, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Sejlklubben Lynetten og Tårnby Kommune.

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre-udgifter (Hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør "ingen")	Negative konsekvenser/merudgifter (Hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør "ingen")
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Københavns Kommune stiller garanti for finansiering af kystlandskabet.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Administrative konsekvenser ved håndtering af natur- og miljølovgivningen for kommune og statslige myndigheder. Administration for Trafik-, Bygnings- og Boligstyrelsen ved behandling af evt. ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet i anlægsfasen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet mv.	Ingen	Potentielle udgifter for ledningsejere ved omlægning af ledninger.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Lovforslaget indebærer, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S vil skulle foretage en anmeldelse til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, hvis der foretages ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Lovforslagets § 5 fraviger krav i den almindelige plan- og miljølovgivning om tilladelser, godkendelser m.v. til samt planlægning for anlægsprojektet. Der etableres en hjemmel i § 6 til at afskære klageadgange for borgere i forhold til myndighedernes afgørelser om anlægsprojektet efter en række regler i natur- og miljølovgivningen m.v.

Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Arealindgreb og forstyrrelser af befolkning, natur, landskab og kulturmiljø. Forstyrrelser af befolkning og natur vil især være knyttet til anlægsfasen.
Forholdet til EU-retten	Den miljøkonsekvensvurdering, der er gennemført, opfylder kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU. Anlægsprojektet berører ikke udpegede Natura 2000-områder, og der er ikke i VVM-redegørelsen konstateret påvirkning af Natura 2000-områder eller af de arter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV. Det er vurderet og vil blive sikret, at gennemførelse af anlægsprojektet vil ske i overensstemmelse med den beskyttelse af vandmiljøet, der følger af vandrammedirektivet og havstrategidirektivet.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja	Nej X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Det foreslås i *stk. 1*, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S bemyndiges til, at 1) anlægge Lynetteholm ved at opfylde et areal i Københavns Havn, 2) etablere den østlige del af Lynetteholm som et kystlandskab, 3) anlægge et modtageanlæg til nyttiggørelse af ren og forurenet jord på Refshaleøen med tilhørende arbejdskaj, 4) anlægge en adgangsvej til modtageanlægget, jf. nr. 3, på Prøvestenen og på Kraftværkshalvøen, omfattende en dæmning nord for Prøvestenen, en dæmning med tilhørende oplukkelig bro øst for Margretheholm Havn og en vejdæmning på ydersiden af Refshaleøen mod øst, 5) benytte et eksisterende areal på Kraftværkshalvøen til arbejdsareal med tilhørende arbejdskaj, 6) foretage uddybning af sejlrenden i Kronløbet og syd for Middelgrunden, 7) foretage klapning af materiale i Køge Bugt og 8) foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelse af anlægsprojektet.

I *stk. 2* foreslås det, at Lynetteholm ejes af Udviklingsselskabet By & Havn I/S og er byzone.

Baggrunden herfor er, at når der etableres en opfyldning, vil opfyldningen automatisk have status som landzone, jf. planlovens § 34. Hvis der på et senere tidspunkt skal bygges boliger mv. på Lynetteholm, er det et krav, at området forinden konverteres til byzone, da det har karakter af bymæssig funktion.

En byzone fremkommer ved, at den pågældende kommune udarbejder kommune- og lokalplanlægning for området. Imidlertid skal al byudvikling i hovedstadsområdet ifølge planlovens § 5 j, stk. 1, ske inden for eksisterende byzone. I hovedstadsområdet er reglerne om landzone, i modsætning til i det øvrige land, meget strikse, hvilket skyldes hensynet til at beskytte grønne kiler. Derfor foreslås en bestemmelse om, at det opfyldte areal har status som byzone.

I den foreslåede *stk. 3* er der henvist til bilag 1, der er et kort over Lynetteholms placering, herunder kystlandskabet mod øst, placering af modtageanlægget og adgangsvejen til modtageanlægget, som går via Prøvestenen og dæmning med tilhørende bro, jf. forslagets § 1, stk. 1, nr. 1-5.

I *stk. 4* er der henvist til bilag 2, der er et kort over, hvor der skal ske uddybning af sejlrenden i Kronløbet og syd for Middelgrunden, jf. § 1, stk. 1, nr. 6.

I *stk. 5* er der henvist til bilag 3, der er et kort over, hvor det foreslås, at der skal ske klapning af materiale i Køge Bugt, jf. § 1, stk. 1, nr. 7.

Der henvises til afsnit 3.1. og 7 i de almindelige bemærkninger, som indeholder en beskrivelse af anlægsprojektet og dettes indvirkninger på miljøet.

Til § 2

Det følger af § 10, nr. 1, i lov om private fællesveje, at en offentlig vej defineres, som vej, gade, bro eller plads, der er åben for almindelig færdsel, og som staten eller en kommune administrerer efter lov om offentlige veje. I samme lov defineres en privat fællesvej, som vej, gade, bro eller plads, der ikke er en offentlig vej, jf. nr. 1, og som fungerer som færdselsareal for anden ejendom end den ejendom, som færdselsarealet ligger på, når ejendommene ikke har samme ejer, jf. § 10, nr. 3.

Endelig defineres en privat vej, som vej, gade, bro eller plads, der ikke opfylder betingelserne for at være offentlig vej, jf. nr. 1, eller privat fællesvej, jf. § 10, nr. 9, i lov om private fællesveje.

Offentlige veje er defineret, som veje, gader, broer og pladser, der er åbne for almindelig færdsel, og som administreres af stat eller kommune efter denne lov. De offentlige veje inddeles i statsveje og kommuneveje, jf. § 3, nr. 2, i lov om offentlige veje mv.

Det foreslås i *§ 2, stk. 1, 1. pkt.,* at adgangsvejen til modtageanlægget, som også omfatter dæmninger samt oplukkelig bro, jf. § 1, stk. 1, nr. 4, er private veje.

I *2. pkt.* foreslås det, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S er ejer heraf, bortset fra vejstrækningen på Kraftværkshalvøen fra Prøvestenskanalen til og med Vindmøllevej.

Det er hensigten, at adgangen til vejen vil blive begrænset, så der kun er adgang til køretøjer med et ærinde til anlægsprojektet, ARC og lignende.

For at hindre at folk uden ærinde benytter sig af adgangsvejen, vil det blive gjort tydeligt, at det er forbudt at anvende vejene, hvis ikke man har et ærinde. Der er ikke taget stilling til, hvordan det konkret

skal ske, men det kan for eksempelvis være ved skiltning, nummerpladegenkendelse eller ved hjælp af eksempelvis en bom.

I stk. 2. foreslås det, at den del af adgangsvejen og dæmningerne, jf. § 1, stk. 1, nr. 4, der er beliggende på matrikel nr. 696 Christianshavns Kvarter, København, er byzone. Det forudsættes, at skulle der opstå behov for opfyldning til brug ved anlæg af vejen eller dæmninger, vil det også være byzone.

Til § 3

Med bestemmelsen i § 3 foreslås det, at anlægsprojektet som nævnt i § 1 skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. dog den foreslåede § 4.

For en nærmere beskrivelse af anlægsprojektet henvises der til punkt 3.1. i de almindelige bemærkninger.

Med Folketingets vedtagelse af anlægsloven bemyndiges Udviklingsselskabet By & Havn I/S til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med bestemmelserne i lovforslagets § 1, jf. lovens bilag 1-3, og projektbeskrivelsen i lovforslagets almindelige bemærkninger. Anlægsprojektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, dvs. miljøkonsekvensvurderingerne, som ligger til grund for Folketingets vedtagelse af loven.

Endvidere er der udarbejdet en implementeringsredegørelse, som indeholder en uddybende anvisning på, hvordan anlægsprojektet, vil blive udmøntet i praksis. Implementeringsredegørelsen indeholder også beskrivelse af vilkår, som Udviklingsselskabet By & Havn I/S vil skulle udføre projektet efter.

Vedtagelsen af anlægsloven vil være den samlede tilladelse for Udviklingsselskabet By & Havn I/S til at igangsætte anlægsprojektet. Anlægsloven træder således i stedet for den administrative tilladelse, som projektet ellers skulle have haft i henhold til de almindelige VVM-regler. Ved meddelelse af en tilladelse efter de almindelige regler ville det være en forudsætning, eventuelt formuleret som et vilkår, at projektet etableres i overensstemmelse med de forudsætninger, der er lagt til grund i den tilvejebragte miljøkonsekvensvurdering, og således holder sig inden for de miljømæssige vurderinger, der fremgår af redegørelsen.

Bestemmelsen i § 3 har et tilsvarende formål i forhold til gennemførelsen af anlægsprojektet. I henhold til denne bestemmelse påhviler det således Udviklingsselskabet By & Havn I/S at udføre anlægsarbejdet på en sådan måde, at indvirkningerne på miljøet holdes inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, herunder også beskrivelsen af projektet i implementeringsredegørelsen. Transportministeren fører tilsyn med, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S udfører projektet, jf. § 1, i overensstemmelse de udførte vurderinger af projektets indvirkning på miljøet, jf. forslaget til § 18. Det er dog hensigten at delegere denne kompetence, jf. bemærkninger til den foreslåede § 18, jf. § 19.

Som det fremgår af henvisningen til lovforslagets § 4, indebærer bestemmelsen i § 3 ikke en begrænsning i adgangen til at gennemføre ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet nævnt i § 1, når dette i anlægsfasen sker i overensstemmelse med den foreslåede § 4.

Til § 4

Anlæggelse af Lynetteholm er et anlægsprojekt af betydelig størrelse og tidsramme. Det kan formentlig ikke undgås, at der efter anlægslovens ikrafttræden kan opstå behov for at foretage visse justeringer eller tilpasninger m.v. af det vedtagne projekt. Det kan blive nødvendigt at gennemføre ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet som følge af f.eks. tilstødte tekniske komplikationer, ny viden eller andre forhold, som ikke er forudset ved projekteringen af anlægget, og som i forhold til de miljømæssige påvirkninger eventuelt ligger uden for rammerne af de miljømæssige vurderinger i miljøkonsekvensrapporten, der ligger til grund for vedtagelsen af anlægsloven.

Det vurderes ikke at være hensigtsmæssigt, såfremt der ikke er hjemmel i anlægsloven til, at en sådan ændring kan foregå administrativ, idet det eller vil kræve en ændring af anlægsloven.

Det foreslås derfor i *stk. 1*, at ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet, kræver en tilladelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Det er Folketinget, der med vedtagelsen af anlægsloven meddeler miljøgodkendelsen til anlægsprojektet nævnt i § 1. Det betyder, at anlægsprojektet herefter som udgangspunkt skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet.

Lovforslagets § 4 fastlægger fremgangsmåden og VVM-kompetencen i tilfælde af, at det bliver nødvendigt at gennemføre ændringer i eller udvidelser af anlægsprojektet. Lovforslaget er ikke til hinder for, at andre anlægsmetoder med andre afledte miljømæssige konsekvenser end dem, som er beskrevet i loven, anvendes. Nye anlægsmetoder med andre miljømæssige konsekvenser end dem, der allerede er belyst i loven, skal i så fald vurderes i overensstemmelse med § 4.

Det er Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som får kompetencen til at give en tilladelse til en ændring eller udvidelse af anlægsprojektet. Styrelsen vil i sin behandling være underlagt de almindelige forvaltningsretlige regler, hvilket bl.a. indebærer, at styrelsen i sin sagsbehandling vil skulle foretage høring af relevante parter, i forbindelse med oplysningen af en sag. Endvidere vil styrelsen efter miljøvurderingsreglerne også skulle høre og inddrage berørte myndigheder i sagsbehandlingen.

I s*tk. 2* foreslås det, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen på grundlag af en anmeldelse, og efter høring af relevante myndigheder, afgør, om der skal udarbejdes en supplerende miljøkonsekvensvurdering, inden der gives tilladelse efter stk. 1. Udviklingsselskabet By & Havn I/S udarbejder i så fald den supplerende miljøkonsekvensvurdering. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen foretager offentliggørelse af miljøkonsekvensvurderingen med henblik på høring af offentligheden og berørte myndigheder.

Reglerne i bekendtgørelse om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne finder anvendelse.

I s*tk. 3* foreslås det, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse efter de foreslåede stk. 1 og 2 og efter regler fastsat i medfør af det foreslåede stk. 5 ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

Forslaget betyder dermed, at det ikke vil være muligt at påklage Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelser. Der vil dog fortsat være hjemmel til at indbringe en klage for Folketingets Ombudsmand ligesom

forslaget ikke ændrer ved, at en sag vil kunne blive indbragt for domstolene, jf. nærmere herom i bemærkningerne til den foreslåede § 21.

I s*tk. 4* foreslås det, at bestemmelser i anden lovgivning, som fastsætter krav om miljøkonsekvensvurdering, ikke finder anvendelse på ændringer og udvidelser omfattet af stk. 1.

Den foreslåede bestemmelse skal sikre, at ændringer i eller udvidelse af anlægsprojektet nævnt i § 1 alene skal vurderes i henhold til ét regelsæt om miljøvurdering. Som omtalt til stk. 2 skal reglerne i bekendtgørelse om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne finde anvendelse.

I *stk. 5* foreslås det, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om 1) anmeldelse efter stk. 2 af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, 2) pligt for andre myndigheder og Udviklingsselskabet By & Havn I/S til at give de oplysninger, der er nødvendige for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens vurdering af ændringer eller udvidelser efter stk. 2, 3) gennemførelse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens vurdering efter stk. 2 og om indholdet af miljøkonsekvensvurderingen (VVM), 4) vilkår for tilladelse efter stk. 1 og 5) offentliggørelse, herunder om udelukkende digital annoncering, af afgørelser efter stk. 1 og 2 og af den supplerende miljøkonsekvensvurdering (VVM).

Efter *nr. 1* kan der fastsættes regler om anmeldelsen efter stk. 2 af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, herunder om både formen og indholdet af Udviklingsselskabet By & Havn I/S' anmeldelse. Der kan bl.a. fastsættes regler om, hvilke oplysninger der er nødvendige, for at en screening kan foretages, samt regler om, at bygherren til anmeldelsen skal anvende et bestemt skema.

Efter *nr. 2* kan der fastsættes regler om pligt for andre myndigheder, Udviklingsselskabet By & Havn I/S til at give de oplysninger, der er nødvendige for vurderingen af ændringer eller udvidelser efter stk. 2. Reglerne vil forpligte andre myndigheder, samt Udviklingsselskabet By & Havn I/S til, på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens anmodning, at videregive relevante oplysninger og vurderinger til brug for både screeningen og, i tilfælde af VVM-pligt, den supplerende VVM. Oplysningerne skal stilles til rådighed for den bygherre, som skal forestå anmeldelsen henholdsvis udarbejde den supplerende VVM-redegørelse, jf. stk. 2.

Efter *nr. 3* kan der fastsættes regler om gennemførelsen af vurderinger efter stk. 2 og om indholdet af VVM-redegørelsen. Bestemmelsen vedrører både den indledende vurdering af, om der er VVM-pligt (screeningen) og gennemførelsen af den supplerende VVM, hvor dette er påkrævet, herunder udarbejdelsen af den supplerende VVM-redegørelse samt høringen af offentligheden og berørte myndigheder over denne redegørelse.

Det er hensigten at fastsætte regler, som i væsentlig udstrækning svarer til indholdet af bekendtgørelse om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne.

For så vidt angår høringen af offentligheden vil der også kunne fastsættes en frist, som er kortere end efter bekendtgørelse om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne

og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne (8 uger), idet VVM-direktivet kræver en minimumsfrist på 30 dage.

Der skal i tilslutning til disse regler også fastsættes regler, som gennemfører procedurekravene i VVM-direktivets artikel 7-9, når en projektændring mv. kan forventes at få grænseoverskridende miljøeffekter, herunder om inddragelse af offentligheden og myndigheder i de berørte medlemsstater.

Efter *nr. 4* kan der fastsættes regler om, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan fastsætte vilkår for afgørelsen om tilladelse efter stk. 1, herunder om indholdet af sådanne vilkår. Der skal kunne fastsættes vilkår om, at bygherren skal iværksætte bestemte foranstaltninger med henblik på at undgå, nedbringe eller neutralisere de skadelige virkninger på miljøet, som kan fremgå af den supplerende miljøkonsekvensvurdering, når en sådan vurdering er tilvejebragt. Der skal endvidere kunne fastsættes vilkår, som varetager hensyn efter de regler i natur- og miljølovgivningen, som er fraveget ved lovforslagets § 5, idet projektændringen mv. i medfør af § 4 kan gennemføres uden en ellers påkrævet tilladelse, godkendelse eller dispensation efter denne lovgivning. Desuden skal der kunne fastsættes de vilkår, der anses for at være væsentlige forudsætninger for godkendelsen af projektændringen mv.

Der skal også kunne fastsættes vilkår, f.eks. om afværgeforanstaltninger af hensyn til naturen, i de tilfælde, hvor der meddeles tilladelse til ændringen mv., uden at der er gennemført supplerende VVM, fordi screeningen har konkluderet, at der ikke er VVM-pligt.

Efter *nr. 5* kan der fastsættes regler om offentliggørelse, herunder om udelukkende digital annoncering, af afgørelser efter stk. 1 og 2 og af den supplerende VVM-redegørelse. Reglerne skal opfylde VVM-direktivets krav til offentliggørelse af miljøvurderingerne og grundlaget for disse samt om offentliggørelse af de omhandlede afgørelser, herunder også afgørelser om, at der ikke er VVM-pligt.

Det foreslås i *stk. 6*, at transportministeren kan fastsætte regler om gebyrer til dækning af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen behandling af anmeldelser efter stk. 1.

Udgangspunktet vil være, at det ikke vil koste Udviklingsselskabet By & Havn I/S penge at foretage og få behandlet en anmeldelse i medfør af stk. 1. Viser det sig imidlertid, at behandlingen af anmeldelser administrativt bliver mere byrdefuld for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen end forventet, vil transportministeren kunne fastsætte regler om, at styrelsen kan opkræve et gebyr til dækning af styrelsens behandling af anmeldelser.

Til § 5

De arealer, hvorpå anlægsprojektet skal gennemføres, er omfattet af en række bestemmelser i den almindelige natur- og miljølovgivning, herunder bl.a. planloven, naturbeskyttelsesloven, lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer og museumsloven, som regulerer adgangen til at foretage fysiske arbejder eller indgreb på arealer.

Bestemmelsen har til formål at skabe klarhed om forholdet mellem anlægsloven og de regler i natur- og miljølovgivningen, der stiller krav om tilladelse mv. inden foretagelse af fysiske dispositioner nær visse naturtyper og fredede områder samt på fredede bygninger.

Fravigelsen sikrer samlet en varetagelse af de hensyn, som normalt ville blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser. Bestemmelsen har ikke betydning for det beskyttelsesniveau, der normalt varetages af bestemmelserne. Der henvises for en beskrivelse af de relevante arbejder, som gennemføres i anlægsprojektet, og som normalt kan kræve tilladelse efter de omhandlede bestemmelser, til afsnit 3.1 og 7 i de almindelige bemærkninger samt screeningsafgørelsen mv. For de bestemmelser der fraviges, og som beror på implementering af EU-direktiver, vil det yderligere være en forudsætning, at anlægsloven og administrationen af denne, overholder de EU-retlige forpligtelser.

De bestemmelser og krav om tilladelse, godkendelse eller dispensation i den øvrige lovgivning, som ikke udtrykkeligt fraviges, finder stadig anvendelse for anlægsprojektet, herunder også reglerne i lovene om tilsyn, håndhævelse og straf. Tilsvarende gælder for andre regler, f.eks. om erstatning eller om miljøskade i de respektive love. Forslaget til § 4 finder dog efter omstændighederne anvendelse på afgørelser, herunder afgørelser vedrørende tilsyn, håndhævelse og straf vedrørende anlægsprojektet, truffet efter denne bestemmelse.

Bestemmelsen finder alene anvendelse indtil anlægsprojektet i sin helhed er færdigt. Ved den efterfølgende administration efter de nævnte love, skal det lægges til grund, at anlægget kan drives og vedligeholdes på normal vis, når anlægsprojektet er gennemført, og hvis der som led i driftsfasen skal foretages nye ændringer i tilstanden i f.eks. et fredet område eller et naturområde, finder de normale regler anvendelse.

Med *stk. 1* foreslås det, at udførelse af arbejder efter § 1 i denne lov ikke kræver dispensation eller tilladelse efter § 26 i lov om beskyttelse af havmiljøet, § 16 a, stk. 1, i lov om kystbeskyttelse m.v., §§ 27-28 og 33 i lov om miljøbeskyttelse, § 24, stk. 3 og 4, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S, § 8 i lov om forurenet jord, §§ 20 b og 21 i lov om råstoffer og § 65, stk. 2, i lov om naturbeskyttelse samt § 8, stk. 4, i bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter.

Af §§ 25-28 i havmiljøloven følger bl.a., at der er forbud mod dumpning af stoffer og materialer, bortset fra dumpning af optaget havbundsmateriale. Miljøministeren (ved Miljøstyrelsen) meddeler tilladelse til og fører tilsyn med dumpning af optaget havbundsmateriale, jf. lovens § 26, stk. 1. En tilladelse skal vurderes i henhold til kriterierne i § 26, stk. 2-5, samt §§ 27-28.

Den forbundne klapning i forbindelse med anlægsprojektet er behandlet og beskrevet i miljøkonsekvensvurderingen.

Lovforslaget indebærer, at anlægsprojektet kan gennemføres uden tilladelse efter § 26 i havmiljøloven til klapning af havbundssediment i Køge Bugt.

Af § 27 i miljøbeskyttelsesloven følger bl.a., at stoffer, der kan forurene vandet, ikke må tilføres vandløb, søer eller havet, ligesom sådanne stoffer ikke må oplægges således, at der er fare for, at vandet forurenes. Stoffer, jf. miljøbeskyttelseslovens § 27, stk. 1, der er aflejrede i vandløb, søer eller havet, må ikke uden kommunalbestyrelsens tilladelse påvirkes, så de kan forurene vandet, jf. § 27, stk. 2.

Lovforslaget betyder, at kommunalbestyrelsens ikke skal meddele tilladelse i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 27, stk. 2.

Det følger af miljøbeskyttelseslovens § 28, stk. 1, at kommunalbestyrelsen giver tilladelse til, at spildevand tilføres vandløb, søer eller havet, jf. dog stk. 2. Det følger af stk. 2, at miljøministeren giver tilladelse i henhold til stk. 1 til udledning af spildevand fra listevirksomheder, for hvilke ministeren meddeler godkendelse i henhold til § 40, medmindre anlægget har en kapacitet på 30 personækvivalenter eller derunder.

Lovforslaget indebærer, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S ikke skal have en tilladelse efter miljøbeskyttelseslovens § 28.

Det følger af miljøbeskyttelseslovens § 33, stk. 1, at virksomheder, anlæg eller indretninger, der er optaget på den i § 35 nævnte liste (listevirksomhed), ikke må anlægges eller påbegyndes, før der er meddelt godkendelse heraf. Listevirksomhed må heller ikke udvides eller ændres bygningsmæssigt eller driftsmæssigt, herunder med hensyn til affaldsfrembringelsen, på en måde, som indebærer forøget forurening, før udvidelsen eller ændringen er godkendt.

Lovforslaget indebærer, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S ikke skal indhente en tilladelse i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 33.

Af § 24, stk. 3 og 4, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S følger bl.a., at udvidelse af havnen, jf. stk. 3, samt uddybning og opfyldning samt etablering af faste anlæg m.v. inden for havnens søområde, jf. stk. 4, kræver tilladelse fra transportministeren.

Lovforslaget indebærer, at vedtagelsen af anlægsloven træder i stedet for en tilladelse efter lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S til etableringen af Lynetteholm inden for Københavns Havn, samt uddybning af sejlrenden i Kronløbet, i det på bilag 1 til anlægslovens viste søområde. Lovforslagets § 5, stk. 1, præciserer herved, at § 24, stk. 3 og 4, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S er fraveget, for så vidt angår anlægsprojektet.

Det følger af kystbeskyttelseslovens § 16 a, stk. 1, nr. 4, at det kræver en tilladelse fra miljøministeren at foretage uddybning eller gravning på søterritoriet.

Lovforslaget indebærer, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S ikke skal have en tilladelse i medfør af kystbeskyttelseslovens § 16 a, stk. 1, nr. 4, til at foretage en uddybning af sejlrenden syd for Middelgrunden, da anlægsloven er tilladelsen til at udføre dette.

Det følger af naturbeskyttelseslovens § 18, stk. 1, at der ikke må foretages ændring i tilstanden af arealet inden for 100 m fra fortidsminder, der er beskyttet efter bestemmelserne i museumsloven. Der må ikke etableres hegn, placeres campingvogne og lignende. Af § 65, stk. 2, følger det, at kommunalbestyrelsen i særlige kan tilfælde gøre undtagelse fra bestemmelserne i § 3, stk. 1-3, og § 18, stk.1.

Med lovforslaget foreslås det, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S ikke skal indhente en dispensation i medfør af naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 2, i forhold til reglen om, at der ikke må foretages ændring af tilstanden for arealet inden for 100 meter fra fortidsminder.

Lovbekendtgørelse nr. 124 af 26. januar 2017 om råstoffer (råstofloven) indeholder i §§ 20-21 regler om forudgående tilladelse fra miljø- og fødevareministeren til bl.a. nyttiggørelse af råstoffer. Kravet om tilladelse gælder ved udgravning i forbindelse med Lynetteholm. Med vedtagelsen af loven vil Udviklingsselskabet ikke vil skulle indhente en tilladelse i medfør af de omtalte bestemmelse i råstofloven.

Det følger af jordforureningslovens § 8, stk. 2, at hvis det kortlagte areal er fastlagt af regionsrådet som indsatsområde, jf. § 6, stk. 1, eller hvis det kortlagte areal anvendes til et af de formål, der er nævnt i § 6, stk. 2, skal ejer eller bruger ansøge kommunalbestyrelsen om tilladelse før påbegyndelsen af et bygge- og anlægsarbejde på arealet. Af § 8 a følger det, at kommunalbestyrelsens afgørelser efter § 8 skal være i overensstemmelse med en indhentet udtalelse fra regionsrådet. Regionsrådets udtalelse skal foreligge senest 4 uger efter modtagelsen af sagen fra kommunalbestyrelsen. Med vedtagelsen af loven vil der ikke skulle indhentes en tilladelse.

Ved udledning af fortrængningsvand fra Lynetteholmen vil der ske en merudledning af hhv. fosfor og kvælstof til det Nordlige Øresund, hvor der ikke er målopfyldelse. Ifølge § 8, stk. 3, i bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter kan der ikke gives tilladelse til en merudledning af kvælstof og fosfor til et vandområde, hvor der ikke er målopfyldelse, hvis udledningen giver anledning til forringelse af vandområdet eller hindrer opfyldelse af det fastlagte miljømål, herunder gennem de i indsatsprogrammet fastlagte foranstaltninger. Ifølge § 8, stk. 4, kan myndigheden få dispensation til at give tilladelse til merudledningen af miljø og fødevareministeren i særlige tilfælde og på baggrund af en konkret vurdering.

Da § 5, stk. 1, giver tilladelsen til at udføre arbejder efter forslaget til § 1, fraviges de oven for omtalte bestemmelser, hvorfor det almindelige tilsyn med overholdelsen af disse regler dermed også fraviges. Det vil derfor også være transportministeren der i medfør af forslaget til § 18 fører tilsyn.

Med *stk. 2* foreslås det, at reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning, kapitel 3 i lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer og kapitel 8 og 8 a i museumsloven ikke finder anvendelse ved gennemførelse af anlægsprojektet efter § 1 i denne lov.

Arbejder, afværgeforanstaltninger mv., der skal udføres for at gennemføre anlægsprojektet i § 1, både i det permanente og det midlertidige projektområde, kræver heller ikke dispensation eller lignende fra en eksisterende planlægning. Fravigelsen er reglerne om kommune- og lokalplaner er begrundet i, at anlægsloven udgør den retlige ramme for anlægsprojektet, og gennemførelse af anlægsprojektet kræver derfor ikke fysisk planlægning efter planloven. Det er derfor ikke påkrævet at vedtage nye planer eller ændre eksisterende planlægning for at kunne gennemføre anlægsprojektet.

Herudover foreslås det, at museumslovens kapitel 8 og 8 a fraviges. Bevaringsværdige hensyn efter museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelsen af de i § 1 nævnte arbejder, varetages således af Udviklingsselskabet By & Havn I/S efter denne lov.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S vil således blive bemyndiget til helt eller delvist at fravige beskyttelsen af fortidsminder, der er beskyttet efter museumsloven. Det bemærkes, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S under alle omstændigheder vil følge principperne i museumsloven.

Som følge af museumsloven skal Udviklingsselskabet By & Havn I/S, hvis der under anlægsarbejdet fremkommer arkæologiske fund, standse arbejdet i det omfang, det berører fortidsmindet. Fundet vil herefter blive anmeldt til Kulturministeriet, som vil blive anmodet om at vurdere, hvorvidt arbejdet kan fortsætte, eller om det skal indstilles, indtil der er foretaget en nærmere undersøgelse.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S vil i stedet efter denne lov vurdere de bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven i forhold til det konkrete anlægsprojekt. Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal i

forbindelse med anvendelsen af denne bestemmelse inddrage de relevante instanser til belysning af sagerne.

I *stk. 3* foreslås det, at hensynene bag de bestemmelser, der er nævnt i stk. 1, varetages af Udviklingsselskabet By & Havn I/S efter denne lov.

Selv om § 5, stk. 1, indebærer, at dele af den almindelige natur- og miljø- og beskyttelseslovgivning fraviges, varetages hensynene bag disse regler stadigvæk i anlægsprojektet ved, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S ved udførelsen af projektet skal overholde anlægsloven og de retningslinjer, der fremgår af lovforslagets bemærkninger, samt rammerne i de miljømæssige undersøgelser samt implementeringsredegørelsen.

Det er hensigten, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S fortsat vil gennemføre anlægsprojektet i dialog med de kommunale og statslige myndigheder omkring hensigtsmæssig arealanvendelse, adgangsforhold, beskyttelsesforhold og lignende.

Til § 6

Efter gældende ret kan kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser påklages til anden administrativ myndighed (administrativ rekurs).

Efter kapitel VI i lov om kommunernes styrelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 47 af 15. januar 2019, fører Ankestyrelsen tilsyn med, at kommunerne overholder den lovgivning, der særligt gælder for offentlige myndigheder i det omfang, der ikke er særlige klage- og tilsynsmyndigheder, der kan tage stilling til den pågældende sag. Af samme lovs kapitel VII følger det, at Økonomi- og Indenrigsministeriet er rekursinstans i forhold til en række nærmere angivne afgørelser om sanktioner, samtykke og godkendelse, som træffes af Ankestyrelsen, samt at Økonomi- og Indenrigsministeriet er øverste tilsynsmyndighed i forhold til Ankestyrelsens dispositioner eller undladelser som led i udøvelsen af tilsynet. Det følger af § 1, stk. 2, i lov om kommunernes styrelse, at reglerne viger for anden lovgivning.

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsens, regionens eller en statslig myndigheds afgørelse om udførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1, som træffes efter byggeloven, lov om kystbeskyttelse m.v., lov om naturbeskyttelse, lov om vandforsyning m.v., lov om miljøbeskyttelse, lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om råstoffer, lov om forurenet jord eller lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer eller regler udstedt i medfør af disse love, midlertidigt ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med, at reglerne i § 6 gælder for anlægsprojektet i det omfang, denne lovgivning ikke er fraveget ved reglerne i dette lovforslag, herunder § 5. Det betyder, at der vil blive truffet afgørelser om anlægsprojektet over for Udviklingsselskabet By & Havn I/S. De kompetente myndigheder har fortsat tilsynskompetencen, for så vidt angår de bestemmelser, som ikke er udtrykkeligt fraveget i forslaget til § 5, og det kan ikke udelukkes, at der vil blive meddelt påbud, forbud m.v. vedrørende overholdelsen af de afgørelser eller den direkte gældende lovgivning, som fortsat finder anvendelse på anlægsprojektet.

Bestemmelsen i stk. 1 indebærer, at transportministeren kan fastsætte regler om klageadgangen i de nævnte love fraviges, således at klage over afgørelser efter disse love i forbindelse med arbejder til brug

for anlægsprojektet nævnt i § 1 ikke følger de normale regler i de respektive love, men afskæres. En afskæring af klageadgangen skal bl.a. sikre fremdriften i projektet, da klagesager kan indebære betydelige risici og usikkerheder for anlægsprojektet i form af forsinkelse og fordyrelse. Afgørelserne kan imidlertid fortsat indbringes for domstolene efter de almindelige regler herom, dog inden for seks måneder, jf. lovforslagets § 21.

Bestemmelsen er ikke begrænset til arbejder i projektområdet, idet bestemmelsen også omfatter andre afgørelser efter de i § 6, stk. 1, nævnte love, når disse påvirker adgangen til at gennemføre projektet eller kan medføre forsinkelse eller lignende.

Behandlingen af sagerne er i øvrigt fortsat reguleret af de nævnte love, hvor disse ikke er fraveget efter lovforslagets § 5. Forslaget ændrer således ikke ved, at afgørelserne som hidtil skal træffes efter reglerne i de i § 6, stk. 1, nævnte love, dvs. at de regler, der gælder for ansøgninger, regler om tilsyn og straf og om fremgangsmåden ved afgørelser ligeledes gælder uændret. Tilsvarende gælder de krav og betingelser, som gælder for tilladelser, dispensationer m.v. efter lovene.

Det betyder også, at Københavns Kommune vil føre vanligt tilsyn med kommunens afgørelser om anlægsprojektet på bl.a. miljøområdet og har mulighed for at meddele påbud m.v., hvis Udviklingsselskabet By & Havn I/S eller dennes entreprenør ikke efterkommer vilkår i kommunens afgørelser.

Afskæring af klageadgangen gælder alene afgørelser efter de nævnte love vedrørende anlægsprojektet i forbindelse med udførelsen af projektet, som nævnt i lovens § 1.

Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønsmæssige beføjelser, og hvor der efter disse kan tages hensyn til bygherrens interesser og samfundets interesser i et givet projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til anlægsprojektet kan indgå med betydelig vægt.

Selve anlægsprojektet er opdelt i en anlægsfase og en driftsfase. I den forbindelse omfatter anlægsfasen konstruktionen af halvøens afgrænsning (perimeter) med ny adgangsvej og modtageanlæg for nyttiggørelse af overskudsjord. Anlægsfasen forventes færdiggjort 2025. Driftsfasen omfatter modtagelse af ren og forurenet jord og opfyldning i Lynetteholm. Driftsfasen forventes at have en varighed på ca. 30 år.

Afskæringen af klageadgange i medfør af den foreslåede § 6 vedrører alene afgørelser, som skal træffes vedrørende arbejder m.v. til brug for selve anlægsprojektet. Når projektet er afsluttet, vil den bekendtgørelse, hvorefter transportministeren har afskåret klageadgange blive ophævet igen. Det er hensigten, at klageadgangene efter de nævnte love vil blive afskåret frem til den samlede perimeter til Lynetteholmen, dvs. både fase 1 og 2-etableringerne, samt anlæg af adgangsveje, dæmninger m.v., er færdige. Det betyder på de foreliggende forudsætninger og tidsplaner, at klageadgangene genetableres ultimo 2024, evt. primo 2025. Forsinkes projektet, forlænges afskæringen af klageadgangene tilsvarende.

Af den foreslåede bestemmelse i *stk. 2* fremgår, at transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de love, der er nævnt i stk. 1, i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet.

Adgangen vedrører alene kompetencen til at træffe afgørelse i en nærmere bestemt enkeltsag (call in), som verserer hos kommunalbestyrelsen efter de i stk. 1 nævnte love. Bestemmelsen vil bl.a. blive udnyttet, hvor en sag på grund af væsentlige hensyn til fremdriften i anlægsprojektet kræves behandlet og af-

gjort af en myndighed, der har betydelig indsigt i sammenhængen og rammerne for projektet. Bestemmelsen kan endvidere navnlig være relevant, hvis en kommune ikke træffer afgørelse i en sag, der er af væsentlig betydning for fremdriften i anlægsprojektet.

Transportministeren skal træffe afgørelse efter bestemmelserne i og praksis efter de love, der er nævnt i stk. 1, idet hensynet til anlægsprojektet, herunder til at undgå væsentlig forsinkelse, hvis det er muligt efter de pågældende love, kan tillægges betydning. Selvom transportministeren beslutter at træffe afgørelse i en nærmere bestemt sag, ændrer denne beslutning ikke på de almindelige regler om tilsyn og håndhævelse.

Med s*tk. 3* foreslås det, at transportministerens afgørelse i sager, hvor ministeren har overtaget kommunalbestyrelsens beføjelser efter stk. 2, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Det ændrer imidlertid ikke ved, at sagen fortsat kan indbringes for Folketingets Ombudsmand og domstolene.

I s*tk. 4* foreslås det, at transportministeren til brug for behandlingen af sager efter stk. 2 kan fastætte regler om kommunalbestyrelsens pligt til at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter lovene nævnt i stk. 1, inden for den pågældende kommune, herunder om, at oplysningerne skal afgives i en bestemt form.

Det betyder, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen til brug for transportministerens behandling af call-in-sager efter stk. 2 har pligt til at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter de i stk. 1 nævnte love, inden for den pågældende kommune. Bestemmelsen skal sikre, at transportministeren kan få de oplysninger, som kommunalbestyrelsen ligger inde med – eller som kommunalbestyrelsen med rimelighed kan pålægges at tilvejebringe – til brug for transportministerens behandling af sagen.

Til § 7

I *§ 7* foreslås det, at de foreslåede bestemmelser i §§ 5 og 6 tilsvarende finder anvendelse på ændringer og udvidelser af anlægsprojektet nævnt i § 1, der er tilladt efter den foreslåede § 4.

Bestemmelsen medfører bl.a., at tilladte projektændringer og -udvidelser også kan gennemføres uden anvendelse af den i § 5 nævnte lovgivning, og at klageadgangen efter de i § 6 nævnte love er afskåret også for afgørelser, som vedrører ændringen eller udvidelsen.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets §§ 5 og 6 med tilhørende bemærkninger og til afsnit 3.3.2. i de almindelige bemærkninger.

Til § 8

Med den foreslåede bestemmelse i *stk. 1, 1. pkt.*, skabes der hjemmel til, at transportministeren kan udstede regler om forurening og gener fra gennemførelse af anlægsprojektet. Bestemmelsen omfatter alene forurening og gener, som normalt ville skulle reguleres efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 5, jf.

det foreslåede stk. 2 til § 8, og ikke andre forureninger og gener, som fremkommer ved gennemførelsen af anlægsprojektet, såsom de, der er reguleret i f.eks. vandforsyningsloven.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at transportministeren kan varetage beskyttelseshensynene efter miljøbeskyttelsesloven i medfør af lovforslaget ved at fastsætte grænseværdier for den tilladelige forurening og gene, der udgår fra anlægsprojektets byggepladser og projektområder. Transportministeren vil i givet fald herved tage udgangspunkt i principperne i miljøbeskyttelsesloven, og der tilsigtes som udgangspunkt ikke et lavere beskyttelsesniveau end normalt, medmindre væsentlige hensyn til anlægsprojektets gennemførelse tilsiger det.

Bestemmelsen medfører således, at anlægsprojektet i et tilfælde, hvor en lokal forskrift, et påbud eller et vilkår i en afgørelse eksempelvis kan medføre en væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægsprojektet, ved transportministerens regeludstedelse kan prioriteres højere end hensynet til de lokale interesser, som normalt vil blive varetaget i medfør af miljøbeskyttelsesloven eller regler udstedt i medfør heraf ud fra en samlet afvejning af de modstående hensyn.

Transportministerens skal endvidere ved fastsættelse af regler, herunder grænser for forurening eller gener, sørge for, at relevante EU-retlige regler overholdes. Transportministeren vil i forbindelse med anvendelsen af den foreslåede bestemmelse inddrage andre offentlige myndigheder, som er sagkyndige på det relevante område.

Det er bl.a. på baggrund af Udviklingsselskabet By & Havn I/S miljøkonsekvensrapporter for projektet ministeriets umiddelbare vurdering, at der formentlig ikke vil opstå sager, hvor anvendelsen af bestemmelsen vil være nødvendig. Bestemmelsen er imidlertid medtaget i det tilfælde, at der skulle opstå en situation, hvor hensynet til at hindre en forsinkelse af projektet eller fordyrelse vægter højt, og der derfor bliver behov for at fastsætte særlige regler for projektet.

Bestemmelsen i *stk. 1, 2. pkt.*, giver transportministeren adgang til at fastsætte regler om egenkontrol på Udviklingsselskabet By & Havn I/S' regning. Egenkontrollen gennemføres af sagkyndige, herunder af autoriserede, akkrediterede eller lignende sagkyndige og tilsvarende laboratorier. Transportministeren kan tillige fastsætte regler om tilsyn og håndhævelse, herunder at afgørelser om tilsyn og håndhævelse af regler fastsat efter denne bestemmelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed. Transportministeren kan i den forbindelse bl.a. bestemme, at miljøbeskyttelseslovens tilsyns- og håndhævelsesbestemmelser helt eller delvist også finder anvendelse i forhold til de udstedte regler. Ministeren kan f.eks. også udpege tilsynsmyndigheden samt bestemme, at tilsynsmyndigheden kan meddele påbud til den ansvarlige om at give oplysninger, foretage målinger eller andre undersøgelser for egen regning mv. Bestemmelsen svarer til miljøbeskyttelseslovens § 72, hvorefter den, der er ansvarlig for en virksomhed, der kan give anledning til forurening, efter anmodning skal give alle oplysninger, herunder om økonomiske og regnskabsmæssige forhold. Myndighederne kan herunder bl.a. påbyde den ansvarlige for egen regning at foretage prøveudtagning, analyser og målinger af stoffer, der udsendes til omgivelserne samt støj og rystelser, og at klarlægge årsagerne til eller virkningerne af en stedfunden forurening

Af *stk. 2* fremgår, at miljøbeskyttelsesloven samt regler udstedt og afgørelser, dvs. bl.a. påbud, forbud og dispensationer, truffet i medfør heraf, ikke finder anvendelse på forurening og gener fra de dele af anlægsprojektet, der omfattes af regler udstedt efter stk. 1. I det omfang transportministeren udsteder regler, overgår forureninger og gener til udelukkende at være reguleret af disse regler. Dette omfatter

også et vilkår i en miljøgodkendelse efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 5 i det omfang, at dette er foreneligt med EU-retten, herunder navnlig Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/75/EU af 24. november 2010 om industrielle emissioner (integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening) (IE-direktivet).

Hvis der på tidspunktet, hvor der træffes afgørelse eller udstedes regler, verserer klagesager om lovligheden af afgørelser, herunder forbud eller påbud meddelt af Københavns Kommune, vil Miljø- og Fødevareklagenævnet efter omstændighederne kunne færdigbehandle disse efter de gældende regler.

Til § 9

Med *stk. 1* bemyndiges transportministeren til at fastsætte regler om kompensation til beboere for gener og ulemper forbundet med gennemførelsen af anlægsprojektet, hvis transportministeren beslutter at regulere gener eller forurening ved udstedelse af regler i medfør af lovforslagets § 8. Transportministeren bemyndiges endvidere til at fastsætte regler om kredsen af de berettigede, størrelsen af kompensationen, udbetaling, frister, renter mv. Beboere er som udgangspunkt personer over 18 år, der har folkeregisteradresse i en bolig, som er påvirket af forurening eller gener, samtidig med at beboerne rent faktisk bor i boligen.

Bestemmelsen, der er fakultativ for transportministeren, svarer i hovedtræk til ordningen i Lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark (lov nr. 575 af 4. maj 2015, jf. § 15 heri. Der kan navnlig være ret til kompensation, når den foreslåede bestemmelse i § 8 udnyttes på en måde, der giver entreprenørerne i anlægsprojektet adgang til forurenende eller særligt geneforvoldende anlægsarbejde, f.eks. om aftenen og natten.

Det er med bestemmelsen hensigten at fastsætte regler om den praktiske tilrettelæggelse af ordningen.

Af bestemmelsen i *stk. 2* følger, at transportministeren kan fastsætte regler om, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal tilbyde beboere, der er særligt udsat for gener som følge af regulering efter § 8, genhusning eller overtagelse af deres bolig. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen i bopælskommunen efter beboerens anmodning skal anvise en genhusningsbolig af de boliger, som kommunalbestyrelsen har anvisningsret til efter almenboligloven eller får til rådighed efter byfornyelsesloven. Transportministeren kan desuden fastsætte regler om fremgangsmåden ved genhusning eller overtagelse, herunder om vilkårene i aftaler om genhusning, omkostninger ved genhusning og genhusningsaftalens ophører, herunder om at aftalen ophører, hvis den bolig, hvor der er gener, udlejes eller anvendes til beboelse.

Med bestemmelsen er det hensigten, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, hvornår beboere er berettiget til genhusning, herunder vedrørende beboere med særlige behov, regler om processen ved anmodning om genhusning, om genhusningsaftalens omfang samt om dokumentation for flytteudgifter og andre udgifter, der skal godtgøres af Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

Transportministeren kan herudover bl.a. fastsætte, at kommunalbestyrelsen skal anvise en erstatningsbolig, hvis den enkelte beboer ikke selv kan finde et egnet forslag. Kommunen kan anvise såvel de boliger, som kommunen har anvisningsret til efter almenboligloven, som lejligheder, som kommunen får til rådighed efter byfornyelsesloven. Lejemålet mellem beboer og udlejer indgås efter de almindelige regler herom, ligesom forholdet mellem kommunen og udlejerne fortsat reguleres af de almindelige regler. Bestemmelsen indebærer ikke en fravigelse heraf, men giver udtrykkelig hjemmel til, at det kan pålægges

kommunen at anvise de pågældende beboere en bolig til brug for midlertidig genhusning, selv om det ikke måtte være muligt at anvise hertil efter almenboligloven og byfornyelsesloven.

Transportministeren kan endelig fastsætte nærmere regler om, hvornår en aftale om genhusning mellem beboeren og Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal ophøre, herunder bestemme, at aftalen ophører, hvis den bolig, hvor der er gener, udlejes eller anvendes til beboelse.

Stk. 2 indebærer endvidere, at transportministeren kan fastsætte regler om, at beboere, der ejer deres bolig, kan anmode Udviklingsselskabet By & Havn I/S om at købe boligen til markedsprisen (overtagelse). Dette kunne eksempelvis være personer, der måtte være særligt følsomme over for gener mv. Dette vil være relevant ved særlige personlige forhold, herunder dokumenterede helbredsmæssige eller særlige familiemæssige forhold. Det er en forudsætning, at det er ejeren, som har fast bopæl i boligen.

Ved anmodning om overtagelse overtager Udviklingsselskabet By & Havn I/S den pågældende bolig til eje og kan gensælge boligen på et senere tidspunkt. Eventuelle værditab eller værdistigninger er den tidligere ejer uvedkommende. Overtagelse forudsætter, at beboeren er ejer af boligen, og det er retligt muligt for Udviklingsselskabet By & Havn I/S at købe boligen. Det kan f.eks. være udelukket for andelsboliger, visse ejerlejligheder, almene boligbyggerier mv., eller hvor ejerforeningsvedtægter udelukker Udviklingsselskabet By & Havn I/S som ejer.

Genhusning og overtagelse vil ikke være relevant for sommerhusejere, medmindre sommerhuset anvendes lovligt til helårsbeboelse.

Efter bestemmelsen i *stk. 3* træffer Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne afgørelse om kompensation, genhusning og overtagelse efter reglerne udstedt i medfør af § 8, stk. 1 og 2, og § 9, stk. 1 og 2, hvis der ikke kan opnås enighed mellem parterne, eller der opstår uenighed om en indgået aftale. Ekspropriationskommissionen kan, hvis kommissionen finder det hensigtsmæssigt, behandle sådanne sager på skriftligt grundlag efter en høring af parterne i overensstemmelse med forvaltningslovens regler herom.

Hvis en sag indbringes for Ekspropriationskommissionen af beboeren eller ejeren, betaler Udviklingsselskabet By & Havn I/S kompensation i overensstemmelse med sit tilbud, indtil endelig afgørelse foreligger. Genhusning kan først iværksættes fra det tidspunkt, hvor der foreligger en aftale eller en afgørelse herom, og der i mellemtiden udbetales kompensation. Hvis en beboer indbringer en sag om kompensation for Ekspropriationskommissionen og efter en periode ønsker at overgå til genhusning, er vedkommende ikke afskåret herfra. Ekspropriationskommissionen afgør herefter, om den hidtil udbetalte kompensation skal forhøjes.

Kommissionen behandler sagen efter den regulering, der er udstedt efter forslaget til §§ 8 og 9. Efter *stk. 4* skal sager om kompensation, genhusning og overtagelse i øvrigt behandles af Ekspropriationskommissionen efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Bestemmelsen i *stk. 5* fastslår, at kompensation og beløb ydet i forbindelse med genhusning efter regler fastsat i medfør af stk. 1 og 2, ikke indgår ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og ikke medfører reduktion af sådanne ydelser. Efter bestemmelsen skal der derfor ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige efter den øvrige lovgivning samt ved beregningen af disses størrelse, bortses fra beløb, der er modtaget som kompensation for forurening og gener

som følge af anlægsprojektet efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 (kompensationen). Der foretages desuden ikke fradrag i ydelserne fra det offentlige for beløbene.

Reglen gælder også i den situation, hvor Ekspropriationskommissionen, jf. stk. 3, eller de almindelige domstole træffer afgørelse om kompensation og beløb ydet ved genhusning efter regler udstedt i medfør af stk. 1 og 2. Bestemmelsen omfatter alle offentlige ydelser og indebærer, at der skal bortses fra kompensation for forurening og gener fra gennemførelsen af anlægsprojektet ved tilkendelse, beregningen af størrelsen og udbetalingen af disse ydelser. Bestemmelsen gælder for alle beløb, som beboere og ejere modtager fra Udviklingsselskabet By & Havn I/S, enten som kompensation for gener som følge af anlægget af anlægsprojektet eller i forbindelse med genhusning, herunder beløb til dækning af flytteudgifter, og beløb til brug for etablering af særlige og nødvendige indretninger mv.

Bestemmelsen fastslår endelig, at kompensation og øvrige beløb, herunder til genhusning, er skattefri. Kompensationen og beløbene medregnes ikke ved opgørelsen af modtagerens skattepligtige indkomst. Overtagelsesprisen ved overtagelse er endvidere ikke omfattet af skattefriheden og beskattes efter de gældende regler om avance ved salg af fast ejendom.

Bestemmelsen i *stk. 6* medfører, at når der er udstedt regler i medfør af stk. 1 og 2, herunder om genhusning, finder reglerne i kapitel 9 i lov om byfornyelse og udvikling af byer ikke anvendelse ved spørgsmål om sundhedsfare i bygninger, som benyttes til bolig eller ophold for mennesker, som følge af støjgener fra anlægget af anlægsprojektet.

Bestemmelsen indebærer, at regler udstedt i medfør af stk. 1, herunder om genhusning, og at forurening og gener fra anlægget af anlægsprojektet ikke efter lov om byfornyelse og udvikling af byer kan betyde, at kommunalbestyrelsen kan træffe afgørelse om, at en bygning er forbundet med sundhedsfare (kondemnering), jf. byfornyelseslovens §§ 75-76, og at der efter disse regler skal ydes genhusning, jf. byfornyelseslovens §§ 61-63. Bestemmelsen betyder, at kommunalbestyrelsen ved administration af byfornyelsesloven skal bortse fra forurening og gener fra gennemførelsen af anlægsprojektet. De øvrige regler i byfornyelseslovens kapitel 9 finder heller ikke anvendelse.

Bestemmelsen har ingen betydning for byfornyelseslovens regler i øvrigt, og det er fortsat muligt at træffe afgørelse om kondemnering af andre grunde end forurening og gener, der udgår fra gennemførelsen af anlægsprojektet, herunder på grund af sætningsskader, brand- eller sammenstyrtningsfare som følge af gravearbejde mv.

Det bemærkes, at denne bestemmelse også gælder for verserende sager efter byfornyelseslovens kapitel 9 ved lovens ikrafttræden. Når transportministeren har udstedt regler efter forslaget til stk. 1 og 2 vil kapitel 9 i byfornyelsesloven ikke finde anvendelse ved verserende spørgsmål om sundhedsfare i bygninger, som benyttes til bolig eller ophold for mennesker, som følge af støjgener fra anlægget af anlægsprojektet. Beboerne vil herefter kunne genhuses efter de nye mere gunstige regler, og eventuelle kondemneringssager mv. efter kapitel 9 i byfornyelsesloven bortfalder.

Til § 10

Det foreslås i *stk. 1*, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen eller Kystdirektoratet helt eller delvis kan tilbagekalde tilladelser udstedt af de to styrelser, såfremt tilladelsen tillader anvendelsen af området, hvor Lynetteholm anlægges, og det er nødvendigt af hensyn til anlægsprojektet.

Bestemmelsen vil eksempelvis kunne finde anvendes i forbindelse med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilladelser efter luftfartsloven til vandflyveren, da denne i øjeblikket anvender en del af Københavns Havn, hvor Lynetteholm fremadrettet kommer til at ligge.

I s*tk. 2*. foreslås det, at udgør tilbagekaldelsen, jf. stk. 1, et ekspropriativt indgreb, ydes fuldstændig erstatning til den berørte.

Bestemmelsen skal afspejle, at såfremt der lides et økonomisk tab ved tilbagekaldelsen af en tilladelse, skal dette kompenseres.

I *stk. 3* foreslås det, at tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af stk. 1 afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Endelig foreslås det i *stk. 4*, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S afholder alle omkostninger til erstatninger, ekspropriations- og taksationsmyndighedernes behandling m.v.

Til § 11

Det følger af vejlovens § 77, stk. 1 og 2, om gæsteprincippet, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation af fast ejendom (ekspropriationsprocesloven) eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40. Tilsvarende bestemmelser findes i § 70 i lov om private fællesveje for så vidt angår ledninger i eller over private fællesveje og udlagte private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Med *stk. 1* foreslås det, at, arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor anlægsprojektet nævnt i § 1 skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren.

Med bestemmelsen i *stk. 2*, foreslås det, at stk. 1 ikke finder anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale, ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Der henvises til pkt. 3.5. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 12

Det følger af vejlovens § 79, stk. 1, at i forbindelse med en vejmyndigheds arbejder efter § 77, der iværksættes af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, skal vejmyndigheden tage hensyn til ledninger i eller over vejarealet.

Af vejlovens § 79, stk. 2, fremgår det, at vejmyndigheden så tidligt som skal muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan arbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for vejmyndigheden og ledningsejeren.

Med *stk. 1* foreslås det, at i forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1 skal Udviklingsselskabet By & Havn I/S tage hensyn til ledninger omfattet af § 11 og så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

Forsyningsledninger er vigtige infrastrukturanlæg, og det er anerkendt i gældende ret, at anlægsmyndigheder i forbindelse med anlægsprojekter skal vise hensyn til ledningerne, herunder så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både myndigheden og ledningsejeren. Formålet er at sikre, at ledningsejeren får mulighed for at fremsætte forslag til eventuelle ændringer af det planlagte anlægsarbejde, når dette medfører, at ledningsejeren skal afholde udgifter til arbejder på eller flytning af ledningen. Ledningsejeren skal således inddrages med henblik på at undersøge, hvordan et anlægsarbejde kan tilrettelægges på den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige måde.

Bestemmelsen indebærer også, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal koordinere anlægsarbejdet med ledningsarbejderne bl.a. ved at indgå i en dialog med ledningsejerne og ved at udarbejde ledningsprotokoller m.v.

Med *stk. 2* foreslås det, at kan der ikke opnås enighed mellem transportministeren og ejere af ledninger omfattet af § 11 om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Med bestemmelsen fastsættes det, hvad der skal gælde, såfremt der ikke kan opnås enighed med ledningsejeren om, hvordan planlagte anlægsarbejder på arealer, hvori og hvorover ledninger er anbragt, skal tilrettelægges. Transportministeren kan i så fald påbyde ledningsejeren at udføre de ledningsarbejder, som er nødvendige for gennemførelse af anlægsarbejdet. Bestemmelsen skal sikre, at anlægsprojektet kan gennemføres inden for de fastlagte tidsrammer.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal, hvis forholdene gør det nødvendigt, rette henvendelse om udstedelse af et påbud til transportministeren, som afgør, om der er grundlag for at meddele påbud til ledningsejeren. Transportministeren har tilsvarende kompetence i andre anlægslove, herunder Cityringloven og anlægsloven for den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark.

Det forudsættes, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S forinden har søgt at drøfte det planlagte anlægsarbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både anlægsprojektet og ledningsejeren.

Med *stk. 3* foreslås det, at transportministeren i særlige tilfælde kan udføre de påbudte ledningsarbejder, jf. stk. 2, for ledningsejerens regning.

Bestemmelsen vil kunne finde anvendelse, hvor ledningsejeren ikke inden for en i forhold til anlægsprojektet rimelig frist udfører de påbudte ledningsarbejder og dermed forsinker anlægsprojektet. Særlige

tilfælde vil således f.eks. kunne foreligge, hvis en forsinkelse af færdiggørelsen af ledningsarbejder vil medføre store fordyrelser f.eks. i form af erstatninger eller kompensation til andre entreprenører, der bliver forsinket i udførelsen af deres arbejdsopgave. Transportministeren vil i givet fald være forpligtet til at lade arbejderne på ledningerne udføre ved en anden med faglig indsigt i det pågældende ledningsarbejde. Det vil omkostningsmæssigt kunne komme ledningsejeren til skade, hvis ledningsejeren ikke udfører eller bistår i forbindelse med ledningsarbejdet, herunder som minimum ved tekniske anvisninger (manglende iagttagelse af tabsbegrænsningspligt).

Den foreslåede bestemmelse i § 12, stk. 3, svarer desuden, for så vidt angår ledninger i eller over offentlige vejarealer, til bestemmelsen i vejlovens § 79, stk. 4.

Til § 13

I forbindelse med prøvelsen af et anlægsprojekt efter ekspropriationsproceslovens § 13, stk. 1, kan ekspropriationskommissionen tage stilling til bl.a. ledningsomlægninger. Det forudsættes, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S og ledningsejeren så vidt muligt indgår aftaler om tekniske løsninger for ledningsarbejder uden inddragelse af ekspropriationskommissionen, men hvis parterne ikke kan nå til enighed, kan spørgsmålet forelægges kommissionen. Dette gælder dog ikke, hvis transportministeren har meddelt påbud til ledningsejeren om udførelse af bestemte ledningsarbejder, jf. lovforslagets § 12, stk. 2, da ekspropriationskommissionen ikke har kompetence til at efterprøve ministeriets afgørelse.

Ekspropriationskommissionen kan også tage stilling til spørgsmål om udgifter forbundet med ledningsarbejder, jf. ekspropriationsproceslovens § 17, stk. 4, om andre økonomiske tab end ekspropriationserstatning. Taksationskommissionen har kompetence til som rekursinstans at behandle tvister om betaling for ledningsarbejder, som har været behandlet af ekspropriationskommissionen.

I *stk. 1* foreslås det, at tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af den foreslåede § 11, og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af den foreslåede § 12, afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (ekspropriationsprocesloven).

Den foreslåede bestemmelse præciserer således, i overensstemmelse med administrativ praksis på området, at ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven har kompetencen til at afgøre tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af den foreslåede § 11, og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af den foreslåede § 12, uanset om det konkrete anlægsarbejde, som nødvendiggør ledningsarbejder, i øvrigt skal behandles af ekspropriationskommissionen i forbindelse med ekspropriation af fast ejendom til anlægsprojektet.

Med *stk. 2* foreslås det, at reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom finder anvendelse ved erstatningsfastsættelsen. Erstatningen kan helt bortfalde, hvis indgrebet skønnes at medføre større fordele for ejeren end det tab, der påføres ejeren ved foranstaltningen.

Til § 14

Det følger af grundlovens (lov nr. 169 af 5. juni 1953) § 73, stk. 1, at ejendomsretten er ukrænkelig. Ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom, uden hvor almenvellet kræver det. Det kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.

Lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008) finder anvendelse ved ekspropriation vedrørende fast ejendom for staten eller for koncessionerede selskaber, når der i lovgivningen er hjemlet ekspropriation til formålet, jf. lovens § 1.

Lovens kapitel indeholder reglerne om fremgangsmåden.

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren bemyndiges til ved ekspropriation at erhverve de arealer og rettigheder, der er nødvendige for gennemførelse og drift af anlægsprojektet nævnt i § 1.

De nødvendige arealer og ejendomme m.v. kan være arealer og ejendomme, der permanent skal bruges til anlægget, og som derfor skal eksproprieres til fordel for anlægsprojektet. Der kan enten være tale om en totalekspropriation eller en delvis ekspropriation, afhængig af, hvor stor en del af den pågældende ejendom, der er brug for til anlægget af anlægsprojektet.

Bemyndigelsen giver ligeledes ministeren hjemmel til midlertidigt at ekspropriere arealer til brug for adgangsvej, arbejdsplads, materialedepot m.v. Når anlægsarbejderne er færdige, er udgangspunktet, at de midlertidigt eksproprierede arealer så vidt muligt reetableres og leveres tilbage til den oprindelige ejer.

Det foreslås i s*tk. 2*, at ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Til § 15

Det foreslås i *§ 15*, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S afholder alle omkostninger til ekspropriationer.

Forslaget skal ses i sammenhæng med forslaget til § 14, hvor det foreslås, at transportministeren bemyndiges til for Udviklingsselskabet By & Havn I/S ved ekspropriation at erhverve de arealer og rettigheder, der er nødvendige for gennemførelse og drift af anlægsprojektet nævnt i § 1.

Selvom det er transportministeren, der står for ekspropriationerne af de nødvendige arealer og rettigheder, så vil det fortsat være Udviklingsselskabet By & Havn I/S, som afholder alle omkostningerne i forbindelse ekspropriationerne.

Til § 16

Det foreslås i *§ 16*, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S rettigheder og pligter efter denne lov kan udøves af et datterselskab ejet af Udviklingsselskabet By & Havn.

Bestemmelsen skal afspejle, at der pågår vurderinger af, hvorvidt der skal stiftes et særligt selskab, som skal stå for anlæg og den videre drift af Lynetteholm. Selskabet er imidlertid ikke stiftet, men vil være et datterselskab til Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

Med den foreslåede § 16 vil et datterselskab ejet af Udviklingsselskabet By & Havn I/S kunne udøve de rettigheder og pligter, som efter loven er tillagt Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

Det er forudsat i den politiske aftale af 25. oktober 2018 indgået af den daværende regering (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti aftale om Erstatning for byggeriet på Ørestad Fælled Kvarter samt anlæg af Lynetteholmen, at der oprettes et nyt selskab, Lynetteholmen I/S, til at forestå anlæg af Lynetteholmen.

Selskabet er endnu ikke oprettet.

Til § 17

Det foreslås i *§ 17* at Udviklingsselskabet By & Havn I/S afholder alle omkostninger forbundet med anlægsprojektet nævnt i § 1, bortset fra udgifterne til kystlandskabet som afholdes af Københavns Kommune.

I forbindelse med forhandlingerne om budget for 2021 i Københavns Kommune blev der indgået en politisk aftale om den videre udvikling af Lynetteholm. En del af aftalen indeholder bl.a., Lynetteholm anlægges med et kystlandskab på ca. 60 hektar med rekreative faciliteter og natur. Københavns Kommune stiller garanti for finansiering af landskabet svarende til 400 millioner kroner, så kystlandskabet kan indgå i anlægsloven.

Med § 17 fastslås det derfor, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S står for finansieringen af Lynetteholm bortset fra udgifterne til kystlandskabet, som Københavns Kommune vil skulle afholde enten direkte eller via sin 50 pct. andel i Lynetteholm, hvis der er overskud efter anlæg af Lynetteholm.

Til § 18

Det foreslås i *§ 18*, at transportministeren fører tilsyn med, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S overholder bestemmelser i denne lov, regler udstedt i medfør heraf samt afgørelser truffet i medfør heraf.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S har ved udførelsen af anlægsprojektet ansvaret for at sikre, at udførelsen sker i overensstemmelse med anlægsloven og inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet samt implementeringsredegørelsen. Transportministerens tilsynsopgave efter stk. 1 omfatter det overordnede tilsyn med, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S overholder disse forpligtelser som anlægsmyndigheder for henholdsvis projektet nævnt i § 1, stk. 1.

Transportministeren fører i den forbindelse tilsyn med, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S sikrer, at det samlede anlægsprojekt gennemføres inden for rammerne af de vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, som fremgår af miljøkonsekvensrapporten, jf. lovforslagets § 3.

Særligt om ændringer og udvidelser af anlægsprojektet bemærkes, at det følger af lovforslagets § 4, at ændringer eller udvidelser kræver en tilladelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Tilsynet efter stk. 1 omfatter desuden tilsyn med overholdelsen af afgørelser, som træffes i medfør af lovforslagets § 6, hvorefter transportministeren kan overtage kommunalbestyrelsens beføjelser i en konkret sag (call-in).

Den foreslåede bestemmelse ændrer ikke i øvrigt ved de almindelige tilsynsregler i lovgivningen. I det omfang regler i plan-, natur- og miljølovgivningen m.v. ikke er udtrykkeligt fraveget ved anlægsloven eller i medfør af anden lov og dermed fortsat gælder for anlægsprojektet, vil der i medfør af disse regler kunne træffes en række konkrete afgørelser om tilladelser og godkendelser m.v. over for Udviklingsselskabet By & Havn I/S. De kompetente myndigheder har fortsat tilsynskompetencen i forhold til de regler, som ikke er fraveget, og i forhold til konkrete afgørelser truffet af statslige og kommunale myndigheder efter disse regler.

Transportministeren har som tilsynsmyndighed pligt til at reagere på henvendelser fra borgere og myndigheder, som finder, at loven, transportministerens afgørelser efter loven eller eventuelle vilkår i sådanne afgørelser ikke overholdes. Der vil dog være tilfælde, hvor et ulovligt forhold er af så underordnet betydning, at ministeren ikke har pligt til at reagere. Grænsen for, hvornår et forhold er af underordnet betydning, ligger ikke fast og vil variere afhængigt af, hvilken type af miljømæssige indvirkninger på omgivelserne m.v., der konkret er tale om.

Det er intentionen, at transportministeren delegerer kompetencen til at føre tilsyn med projektet til de myndigheder, som har specifikke faglige forudsætninger herfor. Det betyder f.eks., at Kystdirektoratet efter hensigten vil få tilsynsopgaven med uddybning af sejlrenden og klapning.

Til § 19

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren kan bemyndige en myndighed under ministeriet, en anden statslig myndighed efter forhandling med vedkommende minister eller Københavns Kommune til at udøve de beføjelser, som er tillagt ministeren i denne lov.

Det er intentionen, at transportministeren delegerer kompetencen til at føre tilsyn med projektet til de myndigheder, som har specifikke faglige forudsætninger herfor. Det betyder f.eks., at Kystdirektoratet efter hensigten vil få tilsynsopgaven med uddybning af sejlrenden og klapning.

I *stk. 2* foreslås det, at transportministeren kan fastsætte regler om, at afgørelser truffet af en myndighed, som ministeren har henlagt beføjelser til, ikke skal kunne indbringes for ministeren eller anden administrativ myndighed.

Til § 20

Det foreslås i *stk. 1*, at manglende overholdelse af §§ 3 og 4 og af vilkår i afgørelser efter loven straffes med bøde.

Lovforslagets § 3 regulerer, at anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet. Lovforslagets § 4 regulerer, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal anmelde ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som skal give en tilladelse hertil.

I s*tk. 2* foreslås det, at der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens kapitel 5.

Det er den juridiske person Udviklingsselskabet By & Havn I/S, som med forslaget bliver ansvarlig for anlæg af Lynetteholm.

Forslaget sikrer, at der er hjemmel i anlægsloven til at straffe en juridisk person, såfremt denne ikke anmelder en ændring eller udvidelse af anlægsprojektet.

I *stk. 3* foreslås det, at der i forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.

Til § 21

Med *stk. 1*, foreslås det, at søgsmål til prøvelse af afgørelser efter loven skal være anlagt seks måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort.

Med den foreslåede søgsmålsfrist sikres det, at der efter en vis periode ikke ved domstolene kan rejses tvivl om rigtigheden af en afgørelse efter loven. Fristen gælder ethvert søgsmål mod myndighederne, der forudsætter en prøvelse af den pågældende afgørelse. Søgsmålsfristen kan ikke fraviges af den myndighed, der har truffet den pågældende afgørelse.

Alle afgørelser i medfør af loven vil – i anonymiseret form i det omfang det vurderes hensigtsmæssigt – blive bekendtgjort på afgørelsesmyndighedens hjemmeside.

Søgsmålsfristen regnes fra dagen, hvor afgørelsen bekendtgøres eller er meddelt den pågældende afhængig af, hvilket tidspunkt der ligger sidst.

Den foreslåede *stk. 2*, indebærer, at retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af loven, skal påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler alle retsinstanser.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med de gældende regler i retsplejeloven. Udgangspunktet i loven er, at den tabende part erstatter de udgifter, som den vindende part har afholdt, forudsat disse har været fornødne til sagens forsvarlige udførelse. Udgifter til bistand af advokat m.v. erstattes med et passende beløb, og de øvrige udgifter erstattes fuldt ud. I medfør af retsplejelovens § 312, stk. 3, kan retten

dog af egen drift bestemme, at den tabende part ikke eller kun delvist skal erstatte modparten de påførte udgifter, hvis særlige grunde taler for det. Sådanne grunde vil kunne foreligge, hvis omkostningerne i modsat fald vurderes at ville være uoverkommeligt høje for den pågældende, hvor der i henhold til lovgivningen eller internationale forpligtelser m.v., er et krav om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Samtidig skal forslaget ses i sammenhæng med reglerne i retsplejelovens kapitel 31 om bl.a. retshjælp og fri proces.

Bestemmelsen har til hensigt at sikre overholdelse af kravet i Aarhus-konventionen om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Bestemmelsen skal derfor forstås i overensstemmelse med konventionen og VVM-direktivet samt EU-Domstolens praksis, der knytter sig hertil, jf. herved bl.a. EU-Domstolens domme af henholdsvis 11. april 2013 i sag C-260/11, Edwards og Pallikaropoulos, og 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien.

Til § 22

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2021.

Relateret document 2/5

Dokument Navn:	**Høringssvar. lovforslag Lynetteholmen. 6.2.2021.pdf**
Dokument Titel:	**Høringssvar. lovforslag Lynetteholmen. 6.2.2021**
Dokument ID:	**3795015**

GENTOFTE KOMMUNE
KOMMUNALBESTYRELSEN

Dato:
Sag nr. EMN-2021-00476

Transportministeriet, Departementet
trm@trm.dk

UDKAST – 6. februar 2021

Høringssvar vedr. forslag til lov om anlæg af Lynetteholm

Transport- og Boligministeriet har med brev af 15. januar 2021 sendt forslag til lov om anlæg af Lynetteholm i høring med frist for indsendelse af bemærkninger den 14. februar 2021.

Gentofte Kommune finder denne frist helt urimelig og i åbenlys strid med rodfæstede og sædvanlige principper for en demokratisk høringsproces – dette ikke mindst i lyset af projektets størrelse og vitale betydning for flere hundrede tusinde borgere.

Lovforslaget forventes ifølge høringsbrevet at blive fremsat for Folketinget i marts måned i år.

Lovforslaget indeholder bl.a.:

- Hjemmel for Udviklingsselskabet By & Havn I/S til bl.a., at:
  - anlægge Lynetteholm ved at opfylde et areal i Københavns Havn,
  - anlægge et modtageanlæg til nyttiggørelse af ren og forurenet jord på Refshaleøen,
  - anlægge en adgangsvej til modtageanlægget på Refshaleøen,
  - foretage uddybning af sejlrenden i Kronløbet og syd for Middelgrunden, og
  - foretage klapning af materiale i Køge Bugt

Gentofte Kommune noterer sig, at den fremtidige byudvikling af det opfyldte område ikke er en del af lovforslaget, og at de miljømæssige konsekvenser heraf ikke er beskrevet i lovforslaget.

Et projekt af denne størrelse – hvor der skal udvikles en hel ny bydel i Øresund ud for Københavns Havn med 35.000 indbyggere og et tilsvarende antal arbejdspladser og den ligeledes påtænkte Østlig Ringvej, der vil blive koblet på Helsingørmotorvejen – vil naturligvis kræve, at der gennemføres en række planprocesser og indhentes en række tilladelser. Herunder bl.a. landsplandirektiv, kommuneplantillæg, lokalplan, Miljøkonsekvensrapport (VVM) og tilladelse fra Kystdirektoratet.

Gentofte Kommune skal allerede nu bede om at modtage en tidsplan for disse processer og går ud fra, at der i planlægningen indlægges høringsfrister, der ikke i loven indskrænkes i forhold til sædvanlige principper for høringer.

Gentofte Kommune forbeholder sig ret til at komme med indsigelser i forhold til de øvrige byudviklingstiltag, som med tiden kobles sammen med Lynetteholm.

Kommunens høringssvar af 26. januar 2021 til Miljøkonsekvensrapporten (VVM) for Lynetteholm er vedlagt dette brev, hvortil der i det hele henvises for så vidt angår kommunens bemærkninger til de af lovforslaget omhandlede miljøforhold.

Ledningsarbejder

Gentofte Kommune er medejer af ledningsselskaberne Biofos A/S og Novafos A/S. Med lovforslaget lægges der op til, at de berørte ledningsselskaber skal betale i størrelsesordnen 600 mio.kr. for omlægning af selskabernes ledninger på søterritoriet – en omlægning, som alene er nødvendig, fordi Lynetteholmen skal anlægges. De 600 mio.kr. svarer til 25% af de forventede omkostninger på 2,5 mia.kr. til anlæg af Lynetteholm.

Det er helt uhørt og åbenlyst urimeligt , at man med lovforslaget vil pålægge spildevandskunderne i de berørte selskaber en omkostning for noget, som de hverken har andel i eller nytte af. Spildevandskunderne vil hermed uden nogen saglig begrundelse blive påtvunget en medfinansiering af en kystsikring og en byudvikling i Københavns Kommune.

Det fremgår således af lovforslaget i § 11, at ledningsejerne skal betale for omlægning af ledninger, medmindre andet er aftalt. Lovforslaget muliggør endda, at transportministeren kan påbyde ledningsejere at udføre bestemte ledningsarbejder og også lade sådanne arbejder udføre for ledningsejerens regning.

Som begrundelse for bestemmelsen om, at ledningsejerne skal betale for omlægning af ledninger, henviser Transport- og Boligministeriet i bemærkningerne til det, der i juraens verden kaldes et "gæsteprincip", som efter retspraksis gælder på land. Efter gæsteprincippet kan en ledningsejer, der vederlagsfrit har fået tilladelse til at etablere et ledningsanlæg på land, ikke modsætte sig at sikre eller fjerne anlægget for egen regning, hvis det er nødvendigt i forhold til den ændrede anvendelse, ejendommens ejer ønsker.

Ministeriet anfører uden nærmere begrundelse, at det samme princip – uanset at der ikke findes retsgrundlag herom – også må gælde for ledninger placeret på søterritoriet.

Gentofte Kommune bestrider, at dette kan lægges til grund og fremhæver, at der efter retsgrundlagets formåls- og ordfortolkning ikke kan trækkes en parallel mellem ledninger placeret på landjorden og ledninger placeret på søterritoriet. En ledningsejer på landjorden må således i modsætning til en ledningsejer på søterritoriet kunne forvente, at det som følge af anlægs- og byggearbejder på ejerens landareal vil kunne blive aktuelt at måtte flytte ledningen eller afholde udgifter til at beskytte ledningen.

Det understreges således, at i den foreliggende situation er det By og Havn I/S, der som "privat" bygherre pålægger ledningsejerne (herunder Biofos A/S og Novafos A/S) omkostningerne til at omlægge ledningerne. Sådanne udgifter til omlægning af udløbsledninger – affødt af Lynetteholm projektet – må og skal derfor naturligvis afholdes af bygherren, By og Havn I/S.

Som anført i Gentofte Kommunes høringssvar vedr. VVM bør der desuden foretages en selvstændig Miljøkonsekvensrapport-VVM for omlægning af de to større udløbsledninger med henblik på en vurdering af påvirkning af badevandskvalitet, tangspredning og sedimenttransport på Gentofte Kommunes strande. Gentofte Kommune forbeholder sig at fremkomme med bemærkninger til denne kommende Miljøkonsekvensrapport-VVM.

Ekspropriation

Ekspropriation kræver klar hjemmel og skal ske med fuld erstatning.

Det fremgår ikke klart af lovforslaget, hvorledes den nye ø Lynetteholm afgrænses i forhold til Refshaleøen. Derfor er ekspropriationsbestemmelsen i lovforslagets § 14 heller ikke klart afgrænset. Anlægsloven bør naturligvis klart beskrive og afgrænse en så indgribende bestemmelse.

Gentofte Kommune forstår lovforslaget og dets bemærkninger således, at loven ikke giver hjemmel til ekspropriation af rensningsanlægget Lynetten. Hvis ekspropriationshjemmel er indeholdt i loven, protesterer Gentofte Kommune på det foreliggende særdeles uklare grundlag mod dette.

Gentofte Kommune fremhæver i denne forbindelse, at det hverken af lovforslaget eller bemærkningerne hertil fremgår, at det for anlæggelse af Lynetteholm er nødvendigt at erhverve arealer eller rettigheder på arealer, der tilhører selskaberne Novafos A/S eller Biofos A/S, som Gentofte Kommune er medejer af. Disse selskabers arealer – i særdeleshed Rensningsanlægget Lynetten – bør for at fjerne enhver fortolkningstvivl udtrykkeligt undtages fra ekspropriationsbestemmelsen i lovforslagets § 14.

Hvis bygherren på et tidspunkt måtte ønske at disponere over hele eller dele af det areal, hvor rensningsanlægget Lynetten i dag er beliggende, skal Gentofte Kommune, som medejer af Biofos A/S, allerede nu fremhæve, at dette naturligvis skal indebære en prissætning for arealet, som skal fastsættes på baggrund af også værdien af den planlagte byudvikling til bolig- og erhvervsformål

Fravigelse af anden lovgivning og afgrænsning af anlægsprojektet

Gentofte Kommune finder det dybt urimeligt, at lovforslaget tilsidesætter en række retssikkerhedsgarantier og i stedet har et ensidigt fokus på, at "sikre fremdrift" af Lynetteholm-projektet.

Lovforslaget fraviger den almindelige procedure i planloven, hvor der forud for et projekts realisering skal udarbejdes et landsplandirektiv, kommuneplan og lokalplan. Det sker med den virkning, at offentligheden ikke som normalt kan få indsigt i projektet og mulighed for at påvirke udformningen af dette.

Lovforslaget afskærer samtidig fuldstændig enhver form for klageadgang i det administrative klagesystem og indskrænker dermed mulighederne for at føre kontrol med de udstedte myndighedstilla-

delser samt bygherren By og Havns udførelse af projektet. Dette gør det i praksis særdeles vanskeligt og omkostningsfuldt at gøre indsigelse mod projektet, da dette kun kan ske ved at anlægge (og bekoste) en retssag ved domstolene.

Med lovforslaget afskæres klage til det uafhængige Fødevare- og Miljøklagenævn over f.eks. manglende høringer, ulovlige dispensationer til at overtræde støjgrænser eller udledning af forurenende stoffer til havmiljøet.

Lovforslaget afskærer også klageadgangen for de afgørelser, som er truffet af andre myndigheder (herunder Københavns Kommune). Dette gælder også afgørelser, hvor Transportministeren har valgt at videredelegere sine beføjelser til anden myndighed, hvilket lovforslaget også giver mulighed for. Det bemærkes i den forbindelse, at bygherren, By og Havn, er 95 % ejet af Københavns Kommune. En sådan problematik ville normalt kunne imødegås ved en intensiveret prøvelse hos klageinstansen, men dette er ikke muligt som følge af afskæringen af klageadgangen.

Gentofte Kommune finder det på denne baggrund urimeligt, at Folketinget sætter den sædvanlige klageinstans (Fødevare- og Miljøklagenævnet, der har særlig juridisk og teknisk kompetence til at behandle klagesager vedrørende miljø- og planlovgivningen) helt ud af spil og på denne måde gør det sværere at forhindre uvedkommende hensyn i forvaltningen.

Det fremgår ikke klart af lovforslagets bilag, hvorledes den nye ø Lynetteholm afgrænses i forhold til Refshaleøen. Anlægsloven bør naturligvis klart beskrive og afgrænse det anlægsprojekt, som loven omhandler.

Efter lovforslagtes § 4 kan Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen tillade ændringer eller udvidelser af projektet. Det bør præcieres i bestemmelsen, at Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen ikke kan tillade ændringer, medmindre der er tale om ændringer, som følger af tekniske forhold o.lign. En udvidelse af det opfyldte areal eller ændringer, som i øvrigt medfører en væsentlig merbelastning for mennesker og miljø – som ovenikøbet måtte være begrundet i rene økonomiske betragtninger – bør således ikke være omfattet af undtagelsesbestemmelsen. Sådanne ændringer må forelægges til Folketingets beslutning.

Med venlig hilsen

Hans Toft
Borgmester

/

Lis Bjerremand
Vicekommunaldirektør

Relateret document 3/5

Dokument Navn:	**Bilag til høringssvar om Lynetteholmen - Miljøkonsekvensrapport (VVM).pdf**
Dokument Titel:	**Bilag til høringssvar om Lynetteholmen - Miljøkonsekvensrapport (VVM)**
Dokument ID:	**3795012**

GENTOFTE KOMMUNE
KOMMUNALBESTYRELSEN

Dato: 26. januar 2021
Sag nr. EMN-2020-06064

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Vedr.: Miljøkonsekvensrapport-VVM for Lynetteholmen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 30. november 2020 udsendt Miljøkonsekvensrapport-VVM for Lynetteholmen i offentlig høring fra den 30. november 2020 til den 25. januar 2021.

Styrelsen oplyser, at baggrunden for miljøkonsekvensrapporten er den i oktober 2018 indgåede principaftale mellem den daværende regering og Københavns Kommune om anlæggelse af en ny halvø, Lynetteholmen, der skal give mulighed for deponering af overskudsjord og på sigt give plads til byudvikling.

Miljøkonsekvensrapporten omhandler udelukkende etableringen af Lynetteholmen. Den fremtidige byudvikling af det opfyldte område er ikke en del af det aktuelle projekt, og de miljømæssige konsekvenser heraf er derfor ikke beskrevet i rapporten.

Gentofte Kommune vil dog gøre opmærksom på, at udviklingen af en hel ny bydel i Øresund ud for Københavns Havn med 35.000 indbyggere og et tilsvarende antal arbejdspladser og den ligeledes påtænkte Østlig Ringvej, der vil blive koblet på Helsingørmotorvejen, vil få konsekvenser for borgerne i Gentofte Kommune.

I den forbindelse skal Gentofte Kommune bl.a. henvise til vedlagte høringssvar af 2. oktober 2019 til Forslag til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune.

Gentofte Kommune vil således også i de kommende planprocesser forholde sig til, på hvilken måde de forskellige projekter påvirker forholdene for borgerne i Gentofte.

I forhold til den aktuelle høring har Gentofte Kommune bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten under overskrifterne:

- Støj og vibrationer
- Trafikale forhold
- Badevandskvalitet og tang
- Sejllads

Gentofte Kommune
Telefon 39 08 00 00
Gentofte@Gentofte.dk
Faxnr.: 3998 0004

Bernstorffsvej 161
2920 Charlottenlund
Hovedtlf.nr.: 3998 0000
www.gentofte.dk

Mandag-Onsdag 8.00-16.00
Torsdag 8.00-18.00
Fredag 8.00-14.00

- Visuelle forhold
- Natura 2000
- Øvrige forhold

Støj og vibrationer

I forbindelse med etableringen af Lynetteholmen vil den aktivitet, som vil medføre flest støjgener for borgerne i Gentofte Kommune, være etablering af spuns i forbindelse med etablering af Lynetteholmens ydre afgrænsning (perimeter).

Gentofte Kommune og Københavns Kommune har ikke samme tilladte tidsrum for støjende arbejde. Københavns Kommune tillader således støjende anlægsarbejde 1 time længere om aftenen på hverdage og 3 timer længere lørdag eftermiddage. For særligt støjende aktiviteter på hverdage tillader Københavns Kommune ligeledes støjende anlægsarbejde 1 time længere.

Borgere i Gentofte Kommune bør ikke belastes af støj ud over det, som er tilladt i kommunen. Heller ikke fra aktiviteter, der foregår i nabokommuner. Arbejdstiderne bør derfor fastsættes, så også Gentofte Kommunes vilkår om støj og arbejdstid overholdes.

I Hellerupområdet vil der være et meget stort antal boliger, som især vil blive udsat for støj fra spunsningen. Gentofte Kommune er opmærksom på, at det angivne støjniveau for Hellerupområdet på mellem 40 og 45 dB ligger under Københavns Kommunes grænseværdi på 70 dB for støj fra bygge- og anlægsarbejder, men skal opfordre til, at der i stedet for ramning af spuns anvendes en mere støjsvag metode, fx nedvibrering.

Trafikale forhold

Ifølge rapporten vil der i Gentofte Kommune før år 2035 kun ske en lille stigning i det daglige antal af tung trafik med jordtransporter – primært på Helsingørmotorvejen. Dette vil blive afhjulpet, når der er etableret en ny adgangsvej fra syd til Lynetteholmen, idet jordopfyldning vil ske via denne vej.

Det er i rapporten anført, at Københavns Kommune har valgt ikke at angive tvangsruter for jordtransporter. Gentofte Kommune ønsker, at det ved jordtransporter og øvrige leverancer til Lynetteholmen, som skal igennem Gentofte Kommune, foreskrives, at der udelukkende benyttes det overordnede vejnet, dvs. Helsingørmotorvejen og Nordhavnstunnelen.

Det fremgår videre, at hvis der i 2035 helt eller delvist er etableret en Østlig Ringvej, vil der ske en stigning i den tunge trafik på flere strækninger i Gentofte Kommune, herunder Helsingørmotorvejen, Tuborgvej og Strandvejen i Hellerup.

Udviklingen i den tunge trafik er i rapporten vurderet uden sammenhæng med udviklingen i trafikken i øvrigt. Det fremgår af den forundersøgelse om Østlig Ringvej, som Vejdirektoratet og Københavns Kommune har ladet udarbejde og offentliggjorde i august 2020, at sammen med den generelle udvikling i trafikmængden vil etablering af Østlig Ringvej medføre en væsentlig merbelastning

af vejnettet i Gentofte Kommune, herunder i særlig grad på Helsingørmotorvejen, Tuborgvej og Bernstorffsvej.

Det er således en væsentlig mangel i miljøkonsekvensrapporten, at det ikke er beskrevet, hvad forøgelsen i den tunge trafik i og i nærheden af Gentofte vil have af betydning for trafikafviklingen i kommunen i øvrigt.

Gentofte Kommune skal i den forbindelse henvise til kommunens vedlagte høringssvar til forslag til Kommuneplan 2019 for Københavns Kommune, hvori det vedrørende trafik er anført:

"....Der er ingen tvivl om, at den akkumulerede mængde af trafik ved Københavns byudvikling, vil få uacceptable konsekvenser for borgerne i Gentofte, bl.a. i form af øget trafikstøj og et øget pres på infrastrukturen i Gentofte Kommune. Det er nødvendigt, at infrastrukturen fremtidssikres til både at kunne håndtere trafikken fra Nordhavn og Lynetteholmen, og at der foretages de nødvendige støjforanstaltninger langs Helsingørmotorvejen, således at byudviklingen i Københavns Kommune ikke medfører gener og forringelser for borgerne i Gentofte Kommune....."

Badevandskvalitet, tangspredning og sedimenttransport

Det anføres, at det for at kunne opretholde uændrede badevandskvaliteter på Københavns Kommunens eksisterende badepladser samt på Hellerup Strand vil blive nødvendigt at flytte to af de eksisterende større udløbsledninger fra Lynetten Renseanlæg ca. 500 meter ud fra den kommende kyst.

Rapporten indeholder ikke beskrivelse af påvirkningen på de øvrige badeområder i Gentofte (Charlottenlund, Skovshoved Syd, Skovshoved Havbad og Bellevue).

Der bør foretages en selvstændig Miljøkonsekvensrapport-VVM for omlægning af de to større udløbsledninger med henblik på en vurdering af påvirkning af badevandskvalitet, tangspredning og sedimenttransport på Gentofte Kommunes strande. Gentofte Kommune forbeholder sig at fremkomme med bemærkninger til denne kommende Miljøkonsekvensrapport-VVM.

Det bemærkes i øvrigt, at Gentofte Kommune som medejer af Biofos A/S og Novafos A/S allerede nu skal pege på, at udgifter til kommende omlægning af udløbsledninger – affødt af Lynneholm-projektet – der er nødvendige for at opretholde badevandskvaliteten, naturligvis må afholdes af bygherren. Forholdet må på dette grundlag således indgå og reguleres i den kommende anlægslov.

Sejllads

Først efter 2024, når der er etableret en ny kanal gennem Nordhavn mellem Orientbassinnet og Kalkbrænderihavnen, og når erhvervshavnen, der i dag ligger på Levantkaj, flytter til Ydre Nordhavn, kan det forventes, at mindre både som kajakker og lignende fra Svanemøllen får trygge indsejlingsforhold til Københavns havn.

I anlægsfasen vil indsejlingen til Københavns Havn være forbundet med store udfordringer for især kajakker og lignende mindre både, der kommer fra Svanemøllen, idet Lynetteløbet, som sejlbåde, motorbåde og andre fritidsbåde såsom kajakker og lignende bådtyper benytter i dag, ventes at lukke i efteråret 2021.

Det beskrives i miljøkonsekvensrapporten, at det er planen at etablere nye sikkerhedstiltag som fx et signalsystem, så lystsejlerne varsles, når krydstogtskibe eller andre store skibe er på vej ind i Kronløbet, og at der vil blive oprettet ventepladser på begge sider af Kronløbet.

Dette er muligvis tilstrækkeligt for større sejlbåde, som har en vis manøvredygtighed, men for mindre fartøjer som kajakker og joller vil det være meget utrygt at færdes i Kronløbet sammen med store krydstogtskibe, hvorfor der bør sikres særlige foranstaltninger for små fartøjer.

Visuelle forhold

Denne miljøkonsekvensrapport omhandler alene konstruktion af Lynetteholmens afgrænsning og opfyld af området med jord. Ved etablering af jorddepot og opfyld i op til 4 meter over vandoverfladen, vil der ikke være visuelle forhold, som medfører genevirkninger for borgere i Gentofte.

Et af formålene med Lynetteholmen er at skabe areal til byudvikling. Da der ikke er fremlagt et projekt for byudviklingen samtidig med projektet for etablering af jorddepot, har Gentofte Kommune på nuværende tidspunkt ikke mulighed for at vurdere de samlede konsekvenser for Gentofte Kommunes borgere.

Gentofte Kommune forbeholder sig derfor ret til at komme med indsigelser i forhold til de øvrige byudviklingstiltag, som med tiden kobles sammen med Lynetteholmen, herunder visuelle forhold i form af høje bygninger.

Natura 2000

Gentofte kommune har i november 2019 i forbindelse med Miljøstyrelsens høring om ændret udpegningsgrundlag for Natura 2000 påpeget, at naturtyperne hængesæk og vandløb stadig bør indgå i udpegningsgrundlaget. Udpegningsgrunlaget er endnu ikke ændret, og derfor burde påvirkningen af disse naturtyper have indgået i miljøkonsekvensrapporten under væsentlighedsvurderingen af Lynetteholmens påvirkning af Natura 2000 områderne Gentofte Sø og Brobæk Mose. Det er dog Gentofte Kommunes vurdering, at den negative påvirkning på de to naturtyper ikke vil være væsentlig.

Øvrige forhold

Gentofte Kommune har i dette høringssvar forholdt sig de miljøforhold, som vurderes at have betydning for kommunen og dens borgere.

Der er i rapporten redegjort for forhold, som ikke vurderes at have miljømæssig betydning for Gentofte. Det drejer sig bl.a. om ekstremvandstande, bølgepåvirkninger, strømforhold, sedimenttransport, kystmorfologi, vegetation, fauna og dyreliv.

GENTOFTE KOMMUNE
KOMMUNALBESTYRELSEN

Skulle det senere vise sig, at etablering af Lynetteholmen har utilsigtede og uventede virkninger på disse og andre forhold, forbeholder Gentofte Kommune sig at vende tilbage herom.

Med venlig hilsen

Hans Toft
Borgmester

/

Lis Bjerremand
Vicekommunaldirektør

Gentofte Kommune
Telefon 39 08 00 00
Gentofte@Gentofte.dk
Faxnr.: 3998 0004

Bernstorffsvej 161
2920 Charlottenlund
Hovedtlf.nr.: 3998 0000
www.gentofte.dk

Mandag-Onsdag 8.00-16.00
Torsdag 8.00-18.00
Fredag 8.00-14.00

Relateret document 4/5

Dokument Navn:	**Bilag til høringssvar til Lynetteholmen - Forslag til Københavns Kommuneplan 2019.pdf**
Dokument Titel:	**Bilag til høringssvar til Lynetteholmen - Forslag til Københavns Kommuneplan 2019**
Dokument ID:	**3795013**

GENTOFTE KOMMUNE
KOMMUNALBESTYRELSEN

København Kommune
Økonomiforvaltningen
cbu@okf.kk.dk

2. oktober 2019
Sagsnr. EMN-2019-04344

Høringssvar til Forslag til Københavns Kommuneplan 2019
København Kommune har den 27. august 2019 sendt Forslag til Kommuneplan 2019 i høring med frist for indsendelse af bemærkninger den 22. oktober 2019.

Der er i forslaget til kommuneplanen følgende forhold, som har betydning for Gentofte Kommune:

- Trafik ifm. Nordhavnsudbygning og etablering af Lynetteholmen
- Parkeringsnormer, idet de kan flytte parkering til Gentofte Kommune
- Klima ifm. regnvandsafledning til Svanemøllebugten

I brev af 25. februar 2019 sendte Gentofte Kommune følgende bemærkninger til høring om Afgrænsning af miljøvurdering af Københavns Kommunes Forslag til Kommuneplan 2019:

- *"Gentofte Kommune ønsker, som følge af ændringer i rækkefølgeplanen i Nordhavnsområdet (perspektivområdet Ydre Nordhavn Holm 8 +12, Østerbro (delvist stationsnært fremrykkes, mens Levantkaj i Nordhavn rykkes fra 1. del til 2. del af planperioden), at der gennemføres en vurdering af konsekvenserne af ændringer i relation til udviklingen af den overordnede infrastruktur set i forhold til den trafikale belastning af Gentofte Kommunes veje."*

- *"På det foreliggende grundlag er det ikke muligt at forudse, om ændringer i parkeringsnormer i Københavns Kommune vil kunne få væsentlige trafikale konsekvenser for Gentoftes borgere, f.eks. i form af øgede belægningsgrad/pres på parkering ved de mange stationer i Gentofte Kommune, og Gentofte Kommune ønsker derfor, at der gennemføres en vurdering af konsekvenserne heraf for Gentofte Kommunes borgere."*

- *"Konsekvenserne af en ny planlægning for forebyggelse af skader ved oversvømmelser ønskes også medtaget som emne, da det med stor sandsynlighed vil kunne få væsentlige konsekvenser for Gentofte Kommunes borgere".*

Nordhavn, Lynetteholmen og Østlig Ringvej
Nordhavn er Københavns Kommunes største byudviklingsprojekt, som på sigt skal rumme 40.000 beboere og 40.000 arbejdspladser. Århusgadekvarteret, som er den første del af Nordhavn, er ved at være fuld udbygget.
I Forslag til Kommuneplan 2019 er der ændret i rammerne for Nordhavn i forhold til Kommuneplan 2015, og som følge heraf er der ændret på rækkefølgeplanen for Nordhavns udvikling.

- I Nordhavn – Holm 9, øges byggemuligheden fra 60.000 m^2 til 85.000 m^2 som led i den løbende udmøntning af helhedsplanen for området.

- I Nordhavn – Holm 8, ændres anvendelsen fra havneformål til boliger og serviceerhverv med mulighed for op til 86.000 m^2 byggeri i området.

- I Nordhavn – opfyld, ændres anvendelsen fra havneformål til institutioner og fritidsformål med henblik på etablering af rekreativt areal.

Københavns Kommune har vurderet at ændringerne i rækkefølgeplanen for Nordhavn er af mindre væsentlig betydning for det overordnede vejnet, og at det ikke giver anledning til at vurdere de trafikale konsekvenser på Gentofte Kommunes veje. Denne vurdering er ikke korrekt.

Lynetteholmen, som er en del af Københavns langsigtede planlægning frem mod 2070, anlægges som en ny ø ved at opfylde et areal i Øresund i forlængelse af Refshaleøen og Lynetten. Samlet vil Lynetteholmen udgøre et areal på ca. 2 mio. m^2 og forventes at kunne huse 35.000 beboere og et tilsvarende antal arbejdspladser. Da Lynetteholmen først forventes anlagt efter 2031, er den endnu ikke en del af Kommuneplanen.

Planlægningsarbejdet omkring Østlig Ringvej, som både skal trafikbetjene Nordhavn og Lynetteholmen, er i gang. Østlig Ringvej, vil som illustreret i Forslag til Kommuneplan 2019 blive tilsluttet Lyngbyvejen i udkanten af Københavns Kommune, tæt på grænsen til Gentofte Kommune. Gentofte Kommune bemærker, at der i de kommende år vil blive udarbejdet en række undersøgelser og analyser, der bl.a. skal belyse Østlig Ringvejs indvirkning på omgivelserne.

Der er ingen tvivl om, at den akkumulerede mængde af trafik ved Københavns byudvikling, vil få uacceptable konsekvenser for borgerne i Gentofte, bl.a. i form af øget trafikstøj og et øget pres på infrastrukturen i Gentofte Kommune. Det er nødvendigt, at infrastrukturen fremtidssikres til både at kunne håndtere trafikken fra Nordhavn og Lynetteholmen, og at der foretages de nødvendige støjforanstaltninger langs Helsingørmotorvejen, således at byudviklingen i Københavns Kommune ikke medfører gener og forringelser for borgerne i Gentofte Kommune.

I tidligere høringsbreve til Københavns Kommune og senest i brev af 30. april 2019, har Gentofte Kommune i forbindelse med "Høring over udkast til forslag til Lov om anlæg af Nordhavstunnel" blandt andet skrevet følgende til Vejdirektoratet:

"Hvis Nordhavnsvejen og Nordhavnstunnelen ikke er dimensioneret til at kunne afvikle den fremtidige trafik i spidsbelastningstidspunkter, vil trafikanter, der kommer fra eller skal til Østlig Ringvej, finde andre veje, hvilket vil belaste vejnettet i Gentofte Kommune. En stor del af den regionale trafik vil i så fald fortsat blive afviklet via Strandvejen og Tuborgvej, hvor den belaster Gentofte Kommunes vejnet og boligområder samt skader trafiksikkerhed og miljøforhold.

Kommunens holdning er fortsat, at Nordhavnsvejen med blot 2 spor i hver retning ikke er fremtidssikret, og derfor er det uacceptabelt, at Nordhavnsvejen og Nordhavnstunnelen kobles til en Østlig Ringvej med henholdsvis det anlagte og foreslåede tværprofil, da kapaciteten på den samlede Nordhavnsforbindelse i fremtiden vil være utilstrækkelig til at håndtere al trafikken."

Parkeringsnormer
Der er i forslag til Kommuneplan 2019 lagt op en forsøgsordning med delvis bilfrie bydele, dog således at dette skal ske via udarbejdelse af kommuneplantillæg, hvilket bl.a. fremgår af retningslinjer for bilparkering under Trafik. Det er afgørende, at parkering på Østerbro, som ligger i "Tætbyen", og i Nordhavn, som ligger i "Udpegede udviklingsområder", ikke får negative trafik- og miljømæssige konsekvenser for Gentofte Kommunes borgere.

Der bør derfor gennemføres en undersøgelse heraf, idet de foreslåede reviderede parkeringsbestemmelser vil medføre et uacceptabelt pres på eksempelvis parkeringsfaciliteterne ved stationer i Gentofte Kommune.

Klima
I retningslinjen for Skybrudshåndtering under Klimatilpasning, er kortet der henvises til ikke korrekt. Gentofte Kommune gør opmærksom på, at kortet skal rettes, således at det er korrekt illustreret.

I forbindelse med miljøvurderingsprocessen for Svanemøllens skybrudstunnel har Miljøstyrelsen, Kystdirektoratet samt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i en afgrænsningsudtalelse fra 2. maj 2019 beskrevet, hvad HOFOR og Novafos skal uddybe i deres miljøkonsekvensrapport. Dette omhandler bl.a. en uddybende beskrivelse af miljøkonsekvenser for ét hovedforslag (Svaneknoppen) samt to alternative placeringer for udledningen af vand fra tunnelen, som omtalt i ansøgningen fra september 2018. Derudover skal de to alternativer også beskrives med lang udløbsledning og endelig skal der beskrives yderligere to udløbspunkter med andre placeringer i Svanemøllebugten. Den endelige placering af udløbet er således endnu ikke afklaret.

Med venlig hilsen

Hans Toft
Borgmester

/

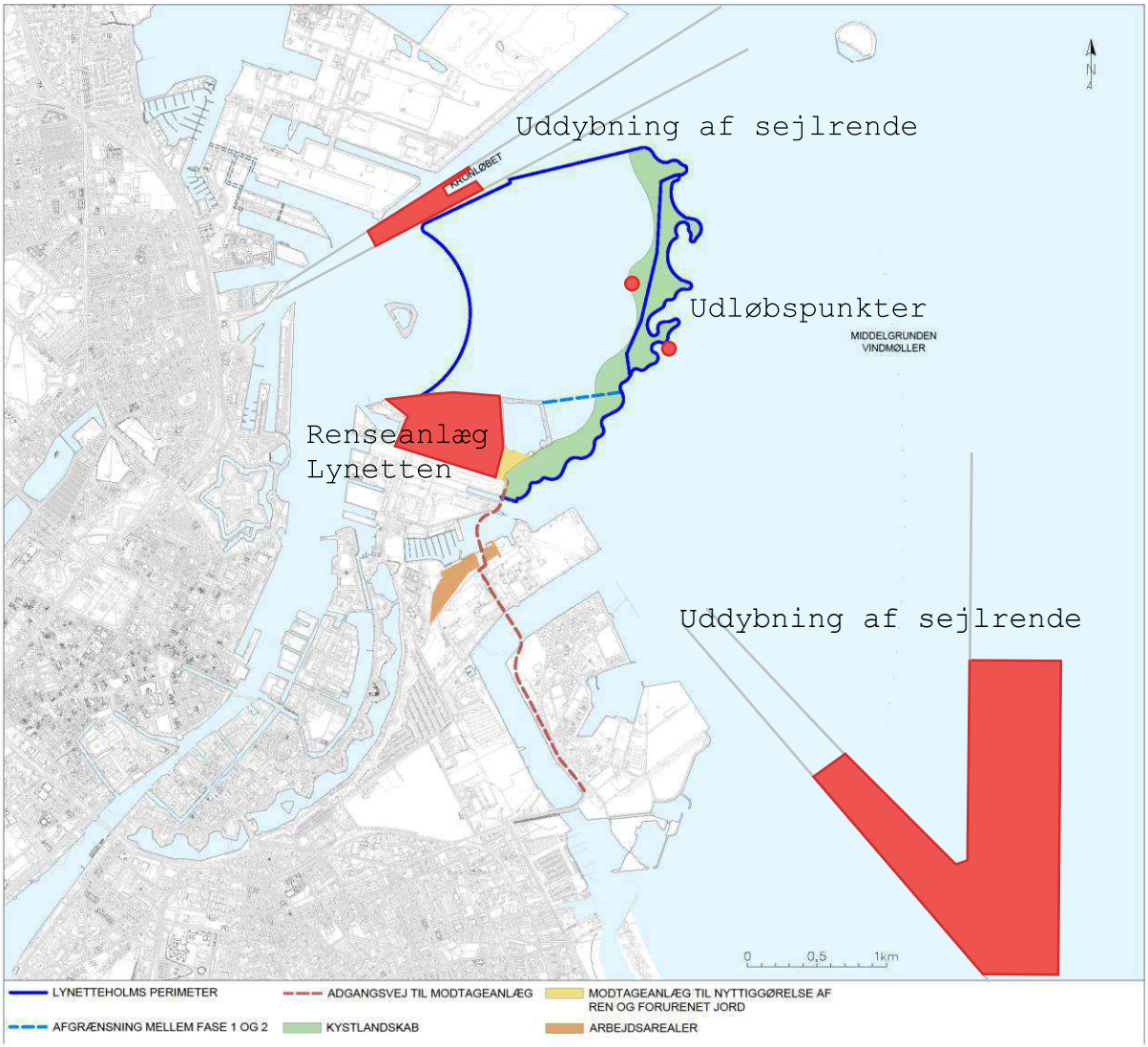
Lis Bjerremand
Teknisk direktør

Relateret document 5/5

Dokument Navn:	**Kortbilag.pdf**
Dokument Titel:	**Kortbilag**
Dokument ID:	**3795014**

Bilag 1.

Med Gentofte Kommunes påtegninger af udløbspunkter, uddybning af sejlrender og Lynettens placering. 6.2.2021



Dokument Navn:	**9365 skema A bossinf 18.01.2021 (002).pdf**
Dokument Titel:	**9365 skema A bossinf 18.01.2021 (002)**
Dokument ID:	**3767321**
Placering:	**Emnesager/Godkendelse af skema A for almene ungdomsboliger Ved Ungdomsboligerne/Dokumenter**
Dagsordens titel	**Godkendelse af skema A for almene ungdomsboliger på Ved Ungdomsboligerne**
Dagsordenspunkt nr	**4**
Appendix nr	**1**
Relaterede Dokumenter:	**2**

Dette dokument blev genereret af getorganized for SharePoint

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Danish Transport, Construction and Housing Authority

STØTTET BOLIGBYGGERI
DECEMBER 2020

Opdateret: 13-01-2021 Udskrevet: 18-01-2021 **ANSØGNINGSSKEMA / INDTASTNINGSBILAG** A [x] B [ ] C [ ]

Beliggenhedskommune

Kommunenummer - F1001	Kommunenavn - F1002	Modtagelsesdato
157	Gentofte	

Kontaktperson

Navn: F1030 Christina Frederiksen

Telefon: F1031 39980118 E-mailadresse: F1032 csf@gentofte.dk

Boligtype

10. Familieboliger F1010 [ ]	11. Familieboliger med tilskud F1010 [ ]	30. Ungdomsboliger F1010 [X]
31. Renoverede ungdomsboliger F1010 [ ]	35. Universitetsnære ungdomsboliger F1010 [ ]	40. Ældreboliger F1010 [ ]
46. Friplejeboliger med offentlig støtte F1010 [ ]	50. Servicearealer F1010 [ ]	

Projekt efter § 98 d, stk. 1 ("boliger med tilskud") eller § 119 c ("overskridelse af maksimumsbeløb") gældende for småøer og ø-kommuner F1056 [ ]

Bygherre og kredit (projektoplysninger, fortsættes på næste side)

Hovedprojektets BOSSID ved mertilsagn F1020

Bygherre (kun ét kryds)

Almen boligorganisation (1) F1100 [X]	Kommune (2) F1100 [ ]	Region (3) F1100 [ ]
Selvejende institution (4) F1100 [ ]	Privat bygherre (10) F1100 [ ]	Selvejende ungdomsboliginstitution (11) F1100 [ ]
Selvejende almen ungdoms-boliginstitution (12) F1100 [ ]		

Projekt (kun ét kryds)

Kommunalt projekt (1) F1105 [X]	Regionalt projekt (2) F1105 [ ]	Statsligt projekt (3) F1105 [ ]

Privat part

Aftaledato F1108

Anvendelse af eksisterende afdelingsnummer

Anvendelse af eksisterende afdelingsnummer F1040 [ ] Hovedprojektets BOSSID (Støtteart, tilsagnsdato, løbenummer)

Kommunalbestyrelsen har givet dispensation efter lov om almene boliger § 16, stk. 2 F1041 [ ]

Boligorganisation og afdeling

Boligorganisationsnr. i LBF F1150 678

Boligorganisationens navn F1151 Danske Funktionærers Boligselskab

Afdelings-edb-nummer i LBF F1160 65

Boligorganisationens afdelingsnavn F1190 Ved Ungdomsboligerne

Boligorganisationens afdelingsnummer F1161 9365

Etaper

Etapenummer F1170 1

Etaper i alt F1180 1

Første etapes ident (støtteart, tilsagnsdato og løbenummer) F1185

Bygherre og kredit (projektoplysninger, fortsat fra forrige side)

Kreditinstitutter

Realkredit Danmark (01)	F1250	Jyske Realkredit (02)	F1250	Nykredit (03)	F1250
LR Realkredit (04)	F1250	KommuneKredit (05)	F1250		
Andre kreditinstitutter	F1251		F1251		F1251

Bygherre – navneoplysninger

Navn	F1110 Danske Funktionærers Boligselskab	CVR-nummer	F1140 81467412
Adresse	F1111 Oldenburg Alle 3		
Postnummer	F1120 2630	Postdistrikt	F1130 Taastrup
Telefonnummer	F1122 51307682		
E-mailadresse	F1143 mem@domea.dk		
EAN-nummer	F1125		

Privat part – navneoplysninger

Navn	F1310	CVR-nummer	F1325
Adresse	F1311		
Postnummer	F1320	Postdistrikt	F1330
Telefonnummer	F1322		
E-mailadresse	F1323		

Forretningsfører i byggefasen – navneoplysninger

Forretningsførertype (kun ét kryds)

Almen boligorganisation (1)	F1200 ✘	Anden forretningsfører (2)	F1200

Navn	F1210 Domea.dk s.m.b.a.	CVR-nummer	F1243 56710116
Adresse	F1215 Oldenburg Alle 3		
Postnummer	F1230 2630	Postdistrikt	F1240 Taastrup
Telefonnummer	F1241 76646658		
E-mailadresse	F1244 domea@domea.dk		

Grundoplysninger

Oplysninger om udstykkede ejendomsnumre

Ejendomsnummer F2160

Projektets beliggenhed F2190

Matrikelbetegnelse F2100

Ejendomsnummer F2161

Projektets beliggenhed F2191

Matrikelbetegnelse F2101

Ejendomsnummer F2162

Projektets beliggenhed F2192

Matrikelbetegnelse F2102

Ejendomsnummer F2163

Projektets beliggenhed F2193

Matrikelbetegnelse F2103

Ejendomsnummer F2164

Projektets beliggenhed F2194

Matrikelbetegnelse F2104

Oplysninger om endelige ejendomsnumre

Ejendomsnummer F2160

Projektets beliggenhed F2190

Matrikelbetegnelse F2100

Ejendomsnummer F2161

Projektets beliggenhed F2191

Matrikelbetegnelse F2101

Ejendomsnummer F2162

Projektets beliggenhed F2192

Matrikelbetegnelse F2102

Ejendomsnummer F2163

Projektets beliggenhed F2193

Matrikelbetegnelse F2103

Ejendomsnummer F2164

Projektets beliggenhed F2194

Matrikelbetegnelse F2104

Grunderhvervelse

Egen grund F2171

Areal af egen grund (i m²) F2176 0

Købt grund F2170

Areal af købt grund (i m²) F2175 0

Lejet grund F2172

Areal af lejet grund (i m²) F2177 0

Grundsælger (hvis købt grund)

Kommune (1) F2181

Almen boligorganisation / almen afdeling (2) F2182

Byfornyelsesselskab (3) F2183

Region (4) F2184

Privat part (5) - gælder kun projekter med en privat part F2186

Anden grundsælger (6) F2185

Ejendomme med privat part (kun ét kryds)

Privat part etableres ved ombygning af ejerlejligheder F2180

Privat part etableres ved udmatrikulering F2180

Øvrige grundoplysninger

Planforhold OK F2220

Byggeriets datoer

Byggeperiode

	Forventet	Faktisk
Påbegyndelsesdato	F2310	F2320
Afleveringsdato	F2350	F2360
Ibrugtagningsdato		F2370
Skæringsdato		F2380

Udbudsoplysninger og anvendelse af Informations- og KommunikationsTeknologi

Privat part

Det er nødvendigt at indgå et samarbejde med en privat part. Boligorganisationen forpligter sig til at overholde udbudsreglerne i forbindelse hermed. F2230

Udbudsformer (maks. 3 krydser) – F2231 / F2232 / F2233

	Hovedentreprise	Fagentreprise	Totalentreprise
Offentligt udbud	(1)	(4)	(7)
Begrænset udbud	(2)	(5)	(8)
Underhåndsudbud	(3)	(6)	(9)

Diverse

Skema U modtaget (gælder tilsagn *før* 1-10-2010) F2260

	Ja	Nej
Er et eller flere udbud gennemført som samlet udbud? (gælder tilsagn *fra* 1-10-2010) (F2235)		
Vil nogen del af arbejdet blive udført i regning? (gælder tilsagn *fra* 1-10-2010) (F2250)		
Indgår der partnering i en eller flere entrepriser? (F2240)		
Er ABR og AB/ABT uden fravigelser lagt til grund for bygherrens aftaler om teknisk rådgivning og entrepriseaftaler? (gælder tilsagn *fra* 1-10-2010) (F2245)		

Øvrige udbudsoplysninger udskrives separat.

Er krav til anvendelse af IKT opfyldt (udfyldes også, hvor projektet ikke er omfattet)

	Ja	Nej
§ 3 – IKT-koordinering (F2403)		
§ 4 – Håndtering af digitale byggeobjekter (F2404)		
§ 5 – Digital kommunikation og projektweb (F2405)		
§ 7 – Anvendelse af digitale bygningsmodeller (F2407)		
§ 8 – Digitalt udbud og tilbud (F2408)		
§ 10 – Digital leverance ved byggeriets aflevering (F2410)		
§ 11 – Digital mangelinformation (F2411)		
Er der afholdt projektkonkurrence (§ 6)? (F2406)		
Er der sket udbud med mængder (§ 9)? (F2409)		

Byggeriets omfang og art – Boligtype 30: Ungdomsboliger

Boligoplysninger, antal

	Antal boliger
Nybyggeri	F3011: 51
Fortætning (på- og tilbygning)	F3012: 0
(Evt. køb +) ombygning af eksisterende ejendomme (ekskl. støttet beboelse) forudsat der sker en tilvækst af boliger	F3014: 0
§ 117-boliger (på- og tilbygning)	F3017: 0
I alt	F3040: 51
Heraf:	
- § 144-boliger (forsøg)	F1265: 0
- § 98 d-boliger (boliger med tilskud)	F30F40:

Boligstørrelser

	Antal boliger	Areal (m²)
1-rumsboliger med bad/toilet og køkken	F3333: 51	F3334: 2210
1-rumsboliger med bad/toilet **uden** køkken	F3343: 0	F3344: 0
1-rumsboliger **uden** bad/toilet **med** køkken	F3353: 0	F3354: 0
1-rumsboliger **uden** bad/toilet og køkken	F3363: 0	F3364: 0
2-rumsboliger	F3423: 0	F3424: 0
I alt	F3040: 51	F3131: 2210
Heraf:		
- Fælles boligareal		F3134: 260
- Areal af boliger på lejet grund		F3135: 0

Arealer (i m²)

Bruttoetageareal	F3131: 2210
Boliggennemsnit	F3133: 43

Bindende maksimumsbeløb

Bindende maksimumsbeløb (kr./m²)	F1390: 21.460
Bindende maksimumsbeløb pr. bolig	F1391: 368.530
Energitillæg til maksimumsbeløb (kr./m²)	F1392: 0
Beregnet bindende maksimumsbeløb inkl. evt. energitillæg (i mio. kr. med tre dec.)	F1394: 66,222
Anskaffelsessum underlagt maksimumsbeløb	F1395: 66,220
Anskaffelsessum ikke underlagt maksimumsbeløb	F1397: 0,000

Tilskud efter § 98 d (gælder kun projekter med § 98 d-boliger)

Tilskud efter § 98 d pr. bolig (kr.)	F1370:

Diverse

Antal elevatorer: F3202: 0

Byggeri (kun ét kryds)

Tæt/lavt (1): F1106: | Etage (2): F1106: ✘ | Blandet (3): F1106:

Felterne i denne ramme skal alene udfyldes, hvis der både opføres tæt/lav- og etageboliger	Antal m² som opfylder kravene til lavenergiklasse 2	Antal boliger
Tæt/lav	F3841: 0	F3831: 0
Etage	F3842: 0	F3832: 0

Boligerne opfylder mindst kravene til lavenergibygninger klasse 2015 (tidligere lavenergiklasse 1)	F3830:
Boligerne opfylder mindst kravene til lavenergibygninger klasse 2020 (gældende tilsagn fra 1-7-2011)	F3820:
Forsynsrapport	F3171:

Anlægsøkonomi (fortsætter på næste side)

Alle beløb i mio. kr. med tre decimaler og inkl. moms, hvor intet andet er anført

Grundudgifter

	Skema A	Skema B	Skema C	Kr./m²
Grundkøbesum	K900 1,105	K900	K900	G900 500
Ekstraordinære udgifter til fundering og forurening	K901 2,375	K901	K901	G901 1.075
Tilslutningsafgifter	K902 4,335	K902	K902	G902 1.962
Honorar til privat part	K906	K906	K906	G906 0
– Grundkøbslån (gælder kun boligtyperne 10, 11, 30 og 40 i Københavns, Aarhus, Odense, Frederiksberg og Aalborg kommuner)	K905 0,000	K905	K905	G905 0
Grundudgifter i alt (I)	K903 7,815	K903	K903	G903 3.536

Entrepriseudgifter

	Skema A	Skema B	Skema C	Kr./m²
Entreprisesum	K920 47,866	K920	K920	G920 21.659
Bygherreleverancer	K927 0,000	K927	K927	G927 0
Afsat til udtørring	K922 0,331	K922	K922	G922 150
Afsat til ekstraordinære vinterforanstaltninger	K923 0,957	K923	K923	G923 433
Afsat til indeksering af entreprisesum udover fastprisperioden	K924 0,000	K924	K924	G924 0
Afsat til mindre reguleringer og uforudsigelige udgifter	K925 0,000	K925	K925	G925 0
Entrepriseudgifter i alt (II)	K926 49,155	K926	K926	G926 22.242

Omkostninger

	Skema A	Skema B	Skema C	Kr./m²
Al teknisk rådgivning	K941 2,375	K941	K941	G941 1.075
Byggesagshonorar	K942 2,166	K942	K942	G942 980
Bestyrelsesudgifter	K943 0,081	K943	K943	G943 37
Udlejningsudgifter	K944 0,000	K944	K944	G944 0
Udgifter til byggeadministration	K945 0,600	K945	K945	G945 271
Stiftelsesprovision	K947 0,583	K947	K947	G947 264
Byggelånsrenter	K948 0,994	K948	K948	G948 450
Ejendomsskatter og liggeomkostninger	K949 0,200	K949	K949	G949 90
Øvrige finansielle udgifter	K946 1,241	K946	K946	G946 562
Omkostninger i alt (III)	K940 8,240	K940	K940	G940 3.729

Anlægsøkonomi (fortsat fra forrige side)

Alle beløb i mio. kr. med tre decimaler og inkl. moms, hvor intet andet er anført

Gebyrer til offentlige myndigheder

	Skema A	Skema B	Skema C	Kr./m²
Bidrag til Byggeskadefonden	K961 0,662	K961	K961	G961 300
Vurdering af bebyggelsen (gælder kun projekter med tilsagn før 1-7-2016)	K966_a 0,000	K966_b	K966_c	G966 0
Statens promillegebyr	K962 0,132	K962	K962	G962 60
Støttesagsgebyr til kommunen	K963 0,166	K963	K963	G963 75
5-års eftersyn (gælder kun renoverede ungdomsbol. med tilsagn før 1-1-2011)	K965	K965	K965	G965
Byggetilladelse og andre gebyrer	K964 0,050	K964	K964	G964 23
Gebyrer i alt (IV)	K960 1,010	K960	K960	G960 457

Driftsresultat i byggeperioden

	Skema A	Skema B	Skema C	Kr./m²
Lejeindtægter i byggeperioden	K970 0,000	K970	K970	G970 0
Driftsudgifter i byggeperioden	K975 0,000	K975	K975	G975 0
Driftsresultat i byggeperioden (V)	K980 0,000	K980	K980	G980 0

Tilskud

	Skema A	Skema B	Skema C	Kr./m²
Tilskud	K985 0,000	K985	K985	G985 0
Tilskud efter § 98 d (gælder kun projekter med § 98 d-boliger)	K986	K986	K986	G986

Anskaffelsessum

	Skema A	Skema B	Skema C	Kr./m²
Samlet anskaffelsessum uden fraregning af tilskud	K999 66,220	K999	K999	G999 29.964

Driftsøkonomi (fortsætter på næste side)

Alle beløb i mio. kr. med tre decimaler og inkl. moms, hvor intet andet er anført

Finansiering af anskaffelsessum

	Skema A	Skema B	Skema C	Kr./m²
Støttede lån	F7380 58,274	F7380	F7380	G7380 26.368
Kommunalt/regionalt grundkapitallån	F7300 6,622	F7300	F7300	G7300 2.996
Tildelt tilskud (gælder kun ved familieboliger med tilskud)		F1362	F1362	G1362
Beboerindskud	K409 1,324	K409	K409	G409 599
Anskaffelsessum i alt (finansieringsberettiget anskaffelsessum)	F7390 66,220	F7390	F7390	G7390 29.964

Kapitaludgifter

	Skema A	Skema B	Skema C	Kr./m²
Nettokapitaludgifter (beboerbetaling) ekskl. bidrag til kreditinstitut	K105_8 1,854	K105_8	K105_8	G105_8 839
Bidrag til kreditinstitutter	K101_4 0,158	K101_4	K101_4	G101_4 71
Kapitaludgifter i alt	K105_9 2,012	K105_9	K105_9	G105_9 910

Driftsudgifter

	Skema A	Skema B	Skema C	Kr./m²
Offentlige og andre faste udgifter				
Ejendomsskatter	K106 0,070	K106	K106	G106 32
Vandafgift (hvis vand afregnes kollektivt)	K107 0,015	K107	K107	G107 7
Renovation	K109 0,104	K109	K109	G109 47
Forsikring	K110 0,018	K110	K110	G110 8
Vand, varme og el i fællesarealer	K111 0,017	K111	K111	G111 8
Administrationsbidrag	K112_1 0,250	K112_1	K112_1	G112_1 113
Dispositionsfond	K112_2 0,028	K112_2	K112_2	G112_2 13
Variable udgifter				
Renholdelse	K114 0,139	K114	K114	G114 63
Almindeligt vedligehold	K115 0,065	K115	K115	G115 29
Diverse udgifter	K119 0,032	K119	K119	G119 14
Uforudsete udgiftsstigninger	K137 0,000	K137	K137	G137 0
Henlæggelser				
Planlagt periodisk vedligehold og fornyelse	K120 0,170	K120	K120	G120 77
Istandsættelse ved fraflytning	K121 0,044	K121	K121	G121 20
Tab ved lejeledighed og fraflytning	K123 0,000	K123	K123	G123 0
Indtægter				
Diverse driftsindtægter	K203 0,010	K203	K203	G203 5
Driftsudgifter i alt	K139 0,942	K139	K139	G139 426

Driftsøkonomi (fortsat fra forrige side)

Alle beløb i mio. kr. med tre decimaler og inkl. moms, hvor intet andet er anført

Forbrugsudgifter

	Skema A	Skema B	Skema C	Kr./m²
Varme	F7760 0,160	F7760	F7760	G7760 72
Vand	F7762 0,150	F7762	F7762	G7762 68
El	F7761 0,160	F7761	F7761	G7761 72
Gas	F7763 0,000	F7763	F7763	G7763 0
Øvrige forbrugsudgifter	F7764 0,000	F7764	F7764	G7764 0
Forbrugsudgifter i alt	F7769 0,470	F7769	F7769	G7769 213

Samlede boligudgifter

	Skema A	Skema B	Skema C	Kr./m²
Kapitaludgifter i alt	K105_9 2,012	K105_9	K105_9	G105_9 910
Driftsudgifter i alt	K139 0,942	K139	K139	G139 426
Forbrugsafgifter i alt	F7769 0,470	F7769	F7769	G7769 213
IT, fællesantenne og øvrige udgifter	F7770 0,003	F7770	F7770	G7770 1
Samlede boligudgifter i alt	F7790 3,427	F7790	F7790	G7790 1.551
Samlede boligudgifter ekskl. forbrugsudgifter og IT, fællesantenne og øvrige udgifter	F7795 2,954	F7795	F7795	G7795 1.337

Totaløkonomi

Totaløkonomi

	Vinduer	Tag	Facader
Anlægsinvestering (i hele kroner)	F4200 0	F´4201 0	F4202 0
Årsomkostninger (i hele kroner)	F4210 0	F4211 0	F4212 0
Er der foretaget korrektion af:			
- Levetid/driftsinterval (kryds af hvis ja)	F4220	F4221	F4222
- Vedligeholdelsesomkostninger (kryds af hvis ja)	F4230	F4231	F4232
Mest totaløkonomisk fordelagtige løsning er valgt (kryds af hvis ja)	F4240	F4241	F4242

Anskaffelsessum (for boligtyper der kan integreres)

Fordeling af anskaffelsessum

	Familieboliger	Familieboliger med tilskud	Ungdomsboliger	Ældreboliger	Ældreboliger uden serviceareal	I alt
Anskaffelsessum ekskl. gebyrer (I+II+III)	F7001	F7001	F7001 65,210	F7001		F7000
+ Gebyrer i alt (IV)	F5336	F5336	F5336 1,010	F5336		F5335
– Afsatte beløb	F7251	F7251	F7251 0,000	F7251		F7250
+ Forbrug af afsatte beløb	F7261	F7261	F7261 0,000	F7261		F7260
Samlet godkendt anskaffelsessum	F7101	F7101	F7101 66,220	F7101		F7100
Heraf indeksering af entreprisesum udover fastprisperioden	F1396	F1396	F1396 0,000	F1396		F6370
– Driftsresultat i byggeperioden (V)	F7231	F7231	F7231 0,000	F7231		F7230
– Tilskud	F1363	F1363	F1363 0,000	F1363		F1365
– Tilskud efter § 98 d (gælder kun projekter med § 98 d-boliger)	F1368		F1368	F1368	F1368	F1369
Finansieringsberettiget anskaffelsessum	F7256	F7256	F7256 66,220	F7256	F7591	F7255
Maksimal realkreditbelåning	F7258	F7258	F7258 58,274	F7258	F7252	F7257
– Udgifter til garager / carporte	F7141	F7141	F7141 0,000	F7141	F7681	F7140
– Totaløkonomiske merinvesteringer	F7151	F7151	F7151 0,000	F7151	F7152	F7150
Støtteberettiget anskaffelsessum (ekskl. totaløkonomiske merinvesteringer)	F7241	F7241	F7241 66,220	F7241	F7244	F7240
Maksimal realkreditbelåning (ekskl. totaløkonomiske merinvesteringer)	F7243	F7243	F7243 58,274	F7243	F7254	F7242
Maksimal realkreditbelåning for totaløkonomiske merinvesteringer	F7161	F7161	F7161 0,000	F7161	F7162	F7160

Godkendelsesdatoer og oplysninger om bortfald (ikke for friplejeboliger med offentlig støtte)

Godkendelse af skema A

Dato for kommunalbestyrelsens godkendelse af overskridelse af maksimumsbeløb (gælder kun projekter med § 119 c-boliger) F7970

Dato for Styrelsens tilsagn om tilskud jf. § 98 d (gælder kun projekter med § 98 d-boliger) F7971

Frist for kommunalbestyrelsens tilsagn om tilskud jf. § 98 d (gælder kun projekter med § 98 d-boliger) F7972

Dato for kommunalbestyrelsens tilsagn F7912

Dato for godkendt ændring skema A F7931

Frist for modtagelse af skema B F7918

Fristforlængelse af skema B F7920

Bygherre klar til indberetning af skema B F7913

Godkendelse af skema B

Dato for kommunalbestyrelsens godkendelse F7915

Dato for godkendt ændring skema B F7932

Frist for modtagelse af skema C F7919

Fristforlængelse af skema C F7916

Bygherre klar til indberetning af skema C F7917

Godkendelse af skema C

Revisor - dato for underskrift F7922

Dato for kommunalbestyrelsens godkendelse F7923

Dato for godkendt ændring skema C F7933

Dato for Styrelsens godkendelse af ændring på skema C F7937

Frist for berigtigelse af afsatte beløb F7924

Fristforlængelse af berigtigelse af afsatte beløb F7925

Dato for berigtigelse af afsatte beløb F7926

Anvendelse af eksisterende afdelingsnummer

Dato for kommunens godkendelse af anvendelse af eksisterende afdelingsnummer F7960

Datoer vedrørende forsøg

Dato for Styrelsens godkendelse / tilsagn om tilskud F1302

Frist for kommunalbestyrelsens tilsagn F1303

Bortfald

Dato for bortfald F7954

Årsager til bortfald (udfyld ét af felterne)

Ændring i byggesagen, nyt tilsagn gives snarest F1401

Fristen for indsendelse af skema B er overskredet F1401

Anden årsag F1402

Relateret document 2/2

Dokument Navn:	**følgebrev skema A Ved Ungdomsboligerne (003).pdf**
Dokument Titel:	**følgebrev skema A Ved Ungdomsboligerne (003)**
Dokument ID:	**3767320**

domea.dk

Domea.dk s.m.b.a
Oldenburg Allé 3
2630 Taastrup

Tlf 76 64 64 64
info@domea.dk
www.domea.dk

Christina Strand Frederiksen
Gentofte Kommune
Sendt pr. email

51 ungdomsboliger i Gentofte Kommune, afd. 9365

På vegne af Danske Funktionærers Boligselskab fremsendes hermed skema A ansøgning vedrørende opførelse af 51 almene ungdomsboliger.

Beliggenhed:
Boligerne opføres på adressen "Ved Ungdomsboligerne" i Gentofte, på den nuværende P-plads

Kort beskrivelse: Byggeriet opføres som en karrebebyggelse i 5 etager. Bebyggelsens ydre facade vil stå i gule mursten og bearbejdes med spil i murværk og forholder sig i det hele til det omgivende byggeri. Byggeriet har en indre gårdrum. Hvorfra der etableres adgang til bebyggelsens boliger og fællesarealer. Fællesarealerne ligger sammenhængende og forskudt over etagerne, som afspejles i facaden mod øst, der således fortæller om livet i bygningen.

Antal boliger og kvm.: Der opføres 51 ungdomsboliger med fællesarealer på i alt 2.210 kvm.

Parkering: der er en P-norm på 1 P-pl- pr 5 boliger, svarende til 10 P-pladser

Støj: Ungdomsboligerne vil få en placering tæt på støjkilderne fra de omkringliggende motorveje. Akustikere Gade & Mortensen har udarbejdet et støjnotat, der viser, at det er muligt at opfylde gældende regler i forhold til støjkrav i boliger. Der arbejdes med støjregulerende tiltag i facaden ud mod motorvejen, og med støjreducerende tiltag særligt for de enkelte øverste boliger, der vender ud mod motorvejen.
Der er i entrepriseudgifterne afsat ekstra midler til støjreducerende tiltag.

Lokalplan. Lokalplan 409, For et område til ungdomsboliger, Ved Ungdomsboligerne vil være gældende for det nye byggeri. Ungdomsboligerne opføres således at de opfylder krav og retningslinjer i lokalplanen.

Økonomi. Anskaffelsessummen for boligerne er indtil videre budgetteret til maksimumbeløb for ungdomsboliger, svarende til i 2021 priser til i alt kr. inkl. moms. 66.221.630.

Anlægsøkonomien udgøres af:

Grundudgifter	7.815.000
Entrepriseudgifter	49.155.179
Omkostninger	8.240.235
Gebyr til offentlige myndigheder	1.011.216

Finansieringen består af:

Realkreditlån 88%	58.275.000
Kommunal grundkapital 10%	6.622.000
Beboertilskud 2%	1.324.630

Udover kommunalt rente- og afgiftsfrit lån skal kommunen yde garanti på realkreditlån udover 60% af ejendommens værdi.

Husleje: De 51 boliger har et gennemsnitligt bruttoareal på 43,3 kvm.
Boligernes størrelse varierer fra små 37 kvm til godt 48 kvm. Og huslejen vil ligge mellem ca. 3.500 kr. pr. måned – 4.600 kr. pr. måned.
Den fremtidige gennemsnitlige husleje er beregnet til kr. 1.337 kr. pr. m² . Herfra yder staten et tilskud på kr. 187 pr. m² , hvilket bringer m² på 1.150 kr. ekskl. forbrugsudgifter.
Hertil kommer privat forbrug, som erfaringsmæssigt ligger på omkring 5-600 kr. pr. måned

Det gennemsnitlige beboerindskud er på 25.973 kr. pr. bolig.

Grundkøb: Grunden købes af Gentofte Kommune for kr. 1.105.000

Adkomst til grunden: Grunden købes af Gentofte Kommune

Udbud: Projektet forventes udført i totalentreprise, ved brug af totalentreprenør fra den rammeaftale Domea.dk har indgået på vegne af bl.a. DFB.
Domea.dk har til ABT 93 følgende præciseringer og uddybninger:
Vi præciserer de aktuelle forsikringsbetingelser
Vi præciserer de aktuelle vedståelsesbetingelser
Vi uddyber forhold omkring vinterforanstaltninger, som indgår som en del af aftalegrundlaget
Vi uddyber, at vi som offentlig bygherre ikke stiller sikkerhed

Vores præciseringer og uddybninger læner sig op ad BLs vejledninger og anbefalinger og er indsat i aftalegrundlaget for at sikre, at vi som almen part kan agere som offentlig bygherre

Byggeriet opføres efter gældende regler og kravene til lavenergibygninger klasse 2020

Tidsplan:
Når skema A er godkendt igangsættes den videre projektering med henblik på at skabe et optimalt byggeri indenfor budgettets rammer.

Vi forventer at kunne indlevere skema B senest primo 2021 og påbegynde byggeriet foråret 2022 med indflytning ultimo 2023

Særlige usikkerheder:
Byggeriet opføres tæt på støjkilder fra Helsingørmotorveje. Vi har fået dokumenteret at det er muligt at opføre byggeriet, så det kan tilgodese de krav der stilles til lydniveauer mv i boligerne.

Byggeriet opføres på blød bund. Der er allerede i de tidligere prissætninger taget højde for dette, men forholdene skal i den videre projektering dokumenteres yderligere.

Byggeriet opføres midt i en bebyggelse af Arne Jakobsen med de arkitektoniske, kulturarvsmæssige hensyn og respekt dette kræver. Der vil derfor blive lagt en særlig energi i at få det nye byggeri til – i moderne formsprog – at passe sammen med og i kontekst.

Skitseforslag er vedlagt.
Der er foretaget Bossinf-indberetning, og skema A er vedlagt.

Såfremt der ønskes yderligere oplysninger, står vi naturligvis til rådighed.

Vedhæftet denne ansøgning er:
Bilag 1: Præsentationsmappe
Bilag 3: kopi af Bossinf skema

Med venlig hilsen

Mette Mogensen
By- og boligudviklingschef Domea.dk
Oldenburgs Alle 3
2630 Taastrup

Tlf. 51307682

Dokument Navn:	**Aftale om drift af privat fritidshjem.docx**
Dokument Titel:	**Aftale om drift af privat fritidshjem**
Dokument ID:	**3744901**
Placering:	**Emnesager/Bloomers Institute - indstilling til KB - ansøgning om at blive privat fritidshjem/Dokumenter**
Dagsordens titel	**Ansøgning om godkendelse som privat fritidshjem**
Dagsordenspunkt nr	**5**
Appendix nr	**1**
Relaterede Dokumenter:	**1**

Dette dokument blev genereret af getorganized for SharePoint

s

AFTALE

om drift af et privat fritidshjem efter dagtilbudslovens § 52, stk. 5, kaldet

Bloomers Club

mellem **Gentofte Kommune**
Skole
Bernstorffsvej 161
2920 Charlottenlund
CVR: 19438414

og **Foreningen for Kunst og Iværksætteri**
Ved direktør Julie Pi
Adolphsvej 59, 1. sal
2820 Gentofte
CVR: 38537121

Som udløber af den gældende, midlertidige partnerskabsaftale mellem Gentofte Kommune og Foreningen for Kunst og Iværksætteri (herefter "Foreningen") indgås herved – til ikrafttræden den 3. maj 2021 – en ny 3-årig aftale om drift af det private fritidshjem Bloomers Club, tidligere kaldet Skaberiet, til børn på 4.-6. klassetrin, jf. nærmere nedenfor.

Grundlaget for aftalen vedrørende drift af fritidshjemmet
Bloomers Club drives af Foreningen i henhold til dagtilbudslovens bestemmelser om drift af private fritidshjem, jf. dagtilbudslovens § 52, stk. 5, samt lov om retssikkerhed og administration på det sociale område, jf. §§ 15-16.

Private fritidshjem er omfattet af kommunens børnepolitikker og de af Kommunalbestyrelsen fastsatte mål og rammer for arbejdet i Gentofte Kommunes skolefritidsordninger (herefter "GFO'er') og kommunale fritidscentre (herefter "FC'er").

Vedtægter for Foreningen, som vedtaget på den stiftende generalforsamling 1. februar 2017, er den 29. april 2019 godkendt af Gentofte Kommune. Vedtægter for fritidshjemmet Bloomers Club (Skaberiet), vedtaget af Foreningens bestyrelse den 30. april 2019, er den 2. maj 2019 godkendt af Gentofte Kommune. De to sæt vedtægter skal fortsat udgøre grundlaget for denne aftale sammen med administrationsaftalen mellem Foreningen og det sekretariatet, der administrerer driften af fritidshjemmet Bloomers Club. Ændringer i dette grundlag kræver Gentofte Kommunes forudgående godkendelse.

Formålet med aftalen
Formålet med denne aftale er forsat at give børn og unge på 4.-6. klassetrin i Gentofte Kommune mulighed for et specialiseret fritidstilbud inden for kreativ skabelse, kunst og iværksætteri.

Foreningens øvrige aktiviteter
I det omfang Foreningen varetager andre opgaver end de opgaver, der er omfattet af aftalen vedrørende drift af fritidshjemmet Bloomers Club, har Foreningen pligt til at holde de kommunale tilskud til fritidshjemmet nøje adskilt fra økonomien i de andre opgaver og til at aflægge separate regnskaber for de to økonomier. Der skal

være vandtætte skotter mellem de to økonomier, således at kommunale tilskud ikke anvendes til andre formål, end Kommunalbestyrelsen har bevilget dem til. Det er Foreningens revisors opgave at påse dette.

Betingelser for aftalen
Fritidshjemmet Bloomers Club drives fra lokaler beliggende Adolphsvej 59, 1. sal, 2820 Gentofte, hvortil Foreningen har brugs- eller lejeret efter aftale med direktør Julie Pi, der er lejer af hele bygningen. Gentofte Kommune har intet ansvar for aftaleforholdene mellem udlejer, direktør Julie Pi og/eller Foreningen.

Denne aftale er betinget af, at lokalerne fortsat kan anvendes lovligt til aftalens formål.

Endelig er aftalen også betinget af, at Kommunalbestyrelsen kan godkende den.
På baggrund heraf indgås denne aftale på følgende vilkår:

AFSNIT 1
DRIFT AF FRITIDSHJEMMET

Formål og målgruppe

§ **1** Målgruppen for Bloomers Club er børn og unge i alderen 4.-6. klasse.
Stk. 2 Ifølge § 2 i vedtægterne for Bloomers Club er fritidshjemmets formål følgende:
At inspirere til kreativ og innovativ tænkning og lyst til at føre ideer ud i livet (iværksætte).
Stk. 3 Bloomers Club skal drives som et privat fritidshjem efter dagtilbudslovens § 52, stk. 5. Bloomers Club skal således leve op til de krav, der stilles i dagtilbudslovens §§ 45-64 om private fritidshjem, herunder til formål, børnemiljøvurdering og lektielæsning.
Stk. 4 Bloomers Club skal endvidere leve op til de mål og rammer, som Kommunalbestyrelsen fastsætter for arbejdet i GFO'er og FC'er.

Antal pladser

§ **2** Der er ikke et loft over antallet børn, der kan optages i Bloomers Club. Lokalerne er dog p.t. kun godkendt til, at maksimalt 49 personer (voksne samt børn og unge) er til stede samtidigt i lokalerne.
Stk. 2 Der skal foreligge ibrugtagningstilladelse til lokalerne. Udnyttelsen af de fysiske rammer skal overholde den byggelovgivning, der gælder for fritidshjemmet.

Optagelse og opsigelse af børn og unge

§ **3** Foreningen fastsætter selv regler for optagelse og træffer selv afgørelse om optagelse af børn og unge i Bloomers Club. Reglerne må ikke være i strid med almindelige retsgrundsætninger.
Stk. 2 Det må ikke være en betingelse for at blive optaget i Bloomers Club, at forældre og/eller barnet/den unge er medlemmer af Foreningen.
Stk. 3 Bloomers Club er åben for børn og unge med særlige behov. Et barn eller en ung kan ikke afvises, medmindre der ikke er plads. Et barn eller en ung kan kun opsiges i ganske særlige tilfælde.
Stk. 4 Optagelsesregler, ind- og udmeldelsesregler samt regler om opsigelse offentliggøres.
Stk. 5 Et barn eller en ung kan kun optages i Bloomers Club, hvis vedkommende ikke i forvejen går i et andet tilbud efter dagtilbudsloven eller folkeskoleloven, herunder GFO'er og FCer.

Åbningstid

§ **4** Bloomers Club holder åbent på alle hverdage kl. 13.30-16.30, undtagen Grundlovsdag og juleaftensdag.
Stk. 2 Ændring af den fastlagte åbningstid skal godkendes af Gentofte Kommune. Lukning på enkeltdage og i ferier skal følge principperne for GFO/FC i Gentofte Kommune og i øvrigt godkendes af kommunen.

Forældrenes indflydelse og egenbetaling

§ **5** Forældre skal have indflydelse på Bloomers Club s arbejde med børnene, jf. dagtilbudslovens § 48, stk. 3.
Stk. 2 Foreningen fastsætter og offentliggør forældrenes egenbetaling. Foreningen opkræver og inddriver selv forældrenes egenbetaling. Forældrenes restancer eller manglende betaling er Gentofte Kommune uvedkommende.
Stk. 3 Foreningen har pligt til at oplyse forældre til optagne børn i skolealderen om muligheden for at søge tilskud, herunder økonomisk fripladstilskud, søskendetilskud, behandlingsmæssigt fripladstilskud og socialpædagogisk fripladstilskud efter dagtilbudslovens § 63.
Stk. 4 Børn i skolealderen, der er optaget i Bloomers Club, skal registreres i kommunens pladsanvisningssystem for at sikre korrekt beregning af eventuelle søskendetilskud og fripladstilskud.

Foreningens ansvar

§ **6** Foreningen har ansvaret for Bloomers Clubs administrative og økonomiske anliggender med respekt af denne aftale med Gentofte Kommune.
Stk. 2 Foreningen er dataansvarlig for de persondata om for eksempel personale, børn, unge og forældre, som institutionen behandler som led i sin virksomhed, jf. databeskyttelsesforordningen. Stk. 3 Foreningen har arbejdsgiveransvaret over for sine medarbejdere og er ansvarlig i henhold til arbejdsmiljølovgivningen.

Personale og administration

§ **7** Foreningen ansætter og afskediger selv sit personale. Foreningen er ikke omfattet af Kommunernes Lønningsnævns kompetence, men kan anvende de overenskomster, som KL (Kommunernes Landsforening) indgår med de faglige organisationer. Foreningen skal under alle omstændigheder sikre ordentlige løn- og arbejdsvilkår for de ansatte.
Stk. 2 Som personale i Bloomers Club ansætter Foreningen blandt andre en uddannet pædagog med kunstnerisk baggrund og erfaring med undervisning i iværksætteri. Professionelle kunstnere skal ligeledes inddrages løbende for at højne det kunstneriske niveau.
Stk. 3 Beregning og udbetaling af løn sker ved Foreningens foranstaltning.
Stk. 4 Bloomers Club er forpligtet til at ansætte lønnede praktikanter og modtage øvelsespraktikanter i henhold til Gentofte Kommunes kriterier herfor. Gentofte Kommune tager ved fordelingen af praktikanter i videst muligt omfang hensyn til institutioner og tilbud, der har konkrete udfordringer med at modtage praktikanter.
Stk. 5 Foreningen er ansvarlig for at indhente straffeattester og børneattester for såvel ansatte, frivillige og andre personer tilknyttet Bloomers Club.
Stk. 6 Foreningen er forpligtet til ved sine indkøb at udvise samfundsansvar i forhold til sine omgivelser både vedrørende miljø og sociale hensyn.
Stk. 7 Foreningen skal anvende Gentofte Kommunes arbejdsklausul ved køb af bygge- og anlægsopgaver og driftsbetonede tjenesteydelser som for eksempel kørsel, rengøring og madlavning med henblik på at sikre ordentlige løn- og arbejdsvilkår for de ansatte.

Tilskud til fritidshjemmet

§ **8** Gentofte Kommune udbetaler et driftstilskud pr. indmeldt barn med bopæl i Gentofte Kommune svarende til det kommunale tilskud, som gives pr. barn i et tilsvarende kommunalt tilbud i Gentofte Kommune. Således ydes et tilskud pr. indmeldt 4.-5. klasseelev på 553 kr. excl. moms pr. måned i 11 måneder om året samt et tilskud pr. indmeldt 6. klasseelev på 1.106 kr. excl. moms pr. måned i 11 måneder om året.

Stk. 2 Der kan kun tildeles tilskud til et barn, der ikke i forvejen går i et andet tilbud efter dagtilbudsloven eller folkeskoleloven, herunder GFO'er og FC'er.
Stk. 3 Gentofte Kommune udbetaler tilskud månedsvis bagud på baggrund af en faktura fra foreningen.
Stk. 4 Foreningen og dets sekretariat er forpligtet til at sikre, at administrationen af de kommunale driftsmidler sker forsvarligt, herunder at kommunale tilskud holdes adskilt fra andre midler - herunder foreningens og sekretariatets egne midler - på en særlig konto.

Salg af frembringelser i Bloomers Clubs butik

§ **9** Foreningen aftaler med børn, unge og forældre, om og på hvilke vilkår børnenes og de unges frembringelser kan sælges i Bloomers Clubs butik eller på anden måde udnyttes såvel kommercielt som ikke-kommercielt.
Stk. 2 Indtægter fra salg og anden udnyttelse af frembringelserne skal anvendes til Bloomers Clubs formål.
Stk. 3 Uenigheder vedrørende ejendomsretten til og udnyttelsen af frembringelserne mellem Foreningen på den ene side og børn, unge og/eller forældre på den anden side er Gentofte Kommune uvedkommende.

Tilsyn

§ 10 Gentofte Kommune har i henhold til dagtilbudsloven og retssikkerhedsloven pligt til at føre tilsyn med private fritidshjem.
Stk. 2 Gentofte Kommunes medarbejdere har adgang til Bloomers Club og kan i forbindelse med tilsynsbesøg tale med børn, unge, forældre og institutionens personale. Kommunen kan endvidere bede Foreningen om oplysninger og dokumenter, herunder om økonomien, til brug for gennemførelsen af tilsynet.
Stk. 3 Gentofte Kommunes eventuelle bemærkninger og anbefalinger i forbindelse med et tilsynsbesøg forelægges for Foreningen som driftsansvarlig.

Regnskab og revision mv.

§ 11 Foreningen varetager selv bogholderi og regnskabsførelse.
Stk. 2 Foreningen skal udarbejde et separat årsregnskab for driften af Bloomers Club, der omfatter både driftsregnskab og status.
Stk. 3 Dette regnskab revideres af en statsautoriseret revisor og indsendes til Gentofte Kommune inden en frist, der fastsættes af kommunen.
Stk. 4 Underskud på driften af Bloomers Club i et regnskabsår er Gentofte Kommune uvedkommende.
Stk. 5 Evt. overskud på driften i et regnskabsår forudsættes anvendt til Bloomers Clubs formål.

AFSNIT 2

Forsikringer

§ **13** Foreningen har pligt til at tegne alle sædvanlige og lovpligtige forsikringer som arbejdsgiver og driftsherre, herunder arbejdsskadeforsikring, erhvervsansvarsforsikring og løsøreforsikring forsikringer i forbindelse med driften af Bloomers Club.

Opsigelse og ophævelse

§ 14 Aftalen kan af begge parter frit opsiges med 3 måneders varsel til den første i en måned.

Stk. 2 Aftalen kan af begge parter ophæves som følge af væsentlig misligholdelse i henhold til dansk rets almindelige regler.

Ikrafttræden og ophør

§ **15** Aftalen er tidsbegrænset med henblik på at sikre den tidsmæssige sammenhæng med det planlovgivningsmæssig grundlag for lokalernes anvendelse.
Stk. 2 Aftalen træder i kraft den 3. maj 2021 forudsat at betingelserne i præamblen er opfyldt. Aftalen ophører senest den 3. maj 2024 uden yderligere varsel.
§ **16** Ved aftalens ophør skal Foreningen tilbagelevere eventuelle kommunale tilskud, der endnu ikke er anvendt til Bloomers Clubs formål.
Stk. 2 Underskud på driften af Bloomers Club eller Foreningens drift i øvrigt er Gentofte Kommune uvedkommende.

oo0oo

Dato: Dato:

For Foreningen for Kunst og Iværksætteri: For Gentofte Kommune:

--- ---

Dokument Navn:	**Økonomisk rapporttering - foreløbigt regnskab 2020.docx**
Dokument Titel:	**Økonomisk rapporttering - foreløbigt regnskab 2020**
Dokument ID:	**3784016**
Placering:	**Emnesager/Økonomisk Rapportering 2020/Dokumenter**
Dagsordens titel	**Økonomisk rapportering - foreløbigt regnskab for 2020**
Dagsordenspunkt nr	**7**
Appendix nr	**1**
Relaterede Dokumenter:	**1**

Dette dokument blev genereret af getorganized for SharePoint

Økonomisk rapportering

- Foreløbigt regnskab 2020
  2. februar 2021



Gentofte Kommune

Indholdsfortegnelse

Indledning ... 3
Resume ... 3
Serviceudgifter ... 3
Anlæg ... 3
Resultatbudget ... 4
Finansiering ... 5
Serviceudgifter ... 5
Teknik og Miljø ... 6
Park og Vej, Natur, klima og miljø ... 6
Kultur, Unge og Fritid ... 6
Kultur ... 6
Unge ... 6
Fritid ... 6
Børn og Skole ... 6
Skole og Fritid ... 7
Dagtilbud for småbørn ... 7
Forebyggelse og sundhedsfremme for Børn og Unge ... 7
Social og Sundhed ... 7
Borgere med handicap. ... 8
Forebyggelse, rehabilitering og pleje ... 8
Erhverv, beskæftigelse og Integration ... 8
Arbejdsmarkedet og overførsler ... 9
Politisk ledelse og administration ... 9
Beredskabet ... 9
Gentofte Ejendomme ... 9
Overførselsudgifter ... 9
Børn og Skole ... 9
Skole og Fritid ... 10
Forebyggelse og sundhedsfremme for Børn og Unge ... 10
Social og Sundhed ... 10
Borgere med handicap ... 10
Forebyggelse, rehabilitering og pleje ... 10
Erhverv, beskæftigelse og Integration ... 10
Politisk ledelse og administration ... 10
Gentofte Ejendomme ... 10
Forsyning ... 11
Anlæg ... 11
Skattefinansieret ... 11
Takstfinansieret ... 11
Låneoptagelse på forsyningsområdet ... 11
Afdrag på forsyningsområdet ... 11
Finansposter ... 12
Balanceforskydninger ... 12
Forskydning i investeringsbeholdning ... 12
Likviditet ... 12
Coronarelaterede udgifter ... 13
Bilag 1: Oversigt over service- og overførselsudgifter fordelt på bevillingsområder ... 14

Indledning

I denne økonomiske rapportering med foreløbigt regnskab for 2020 gives et overblik over kommunens økonomiske situation.

I resumeet nedenfor præsenteres de vigtigste konklusioner, som vedrører serviceudgifter, status for anlægsområdet og finansiering.

I de efterfølgende afsnit gennemgås udviklingen i resultatbudgettet og de enkelte elementer her, det vil sige finansieringen, serviceudgifterne, overførselsudgifterne, forsyning, anlæg og finansposterne. I denne rapportering indgår de coronarelaterede udgifter samt kompensation, som er nærmere beskrevet i et særskilt afsnit.

Resume

Serviceudgifter

Der er medio året udmeldt en revideret serviceramme for 2020 på 3.518,3 mio. kr. der som udgangspunkt udgør loftet for kommunens udgifter til dagtilbud, skoler, ældrepleje og miljø mv. Hvis kommunerne overskrider den samlede serviceramme kan det medføre en sanktion. På grund af den særlige situation med corona, er det dog forventningen at reglerne om servicerammen bliver fortolket mindre restriktivt.

Regeringen har tilkendegivet, at de coronarelaterede udgifterne ikke skal fortrænge øvrige driftsudgifter. I forlængelse heraf har Kommunalbestyrelsen ultimo november tillægsbevilget 72,5 mio. kr. til coronarelaterede udgifter. Dermed udgør det korrigerede budget 3.630,8 mio. kr.

Der forventes et foreløbigt regnskab 2020 på 3.559,3 mio. kr. for serviceudgifterne inkl. coronarelaterede udgifter. Det svarer til 41,0 mio. kr. over den reviderede serviceramme på 3.518,3 mio. kr.

I økonomisk rapportering for 3. kvartal 2020 forventedes et merforbrug på 10,9 mio. kr. i forhold til den reviderede serviceramme ekskl. coronarelaterede udgifter. Der forventes nu et regnskab ekskl. coronarelaterede udgifter, som ligger 23,4 mio. kr. under den reviderede serviceramme.

Det er vurderingen, at den særlige situation med corona-virussen generelt har medført et lavere aktivitetsniveau rundt omkring i kommunen, idet en række aktiviteter (eksempelvis kompetenceudvikling og mødeaktivitet m.v.), på grund af prioriteringen af de ekstra opgaver relateret til corona, ikke er gennemført på samme niveau som tidligere år. Det skønnes at have medført et lavere udgiftsniveau.

I forhold til coronarelaterede udgifter forventes et foreløbigt regnskab på 64,4 mio. kr. Der har været usikkerhed forbundet med at vurdere de coronarelaterede udgifter til de nye opgaver, som skulle gennemføres. Dertil kommer, at der i løbet af efteråret har været justeringer i restriktionerne som også har påvirket skønnene.

Anlæg

Det samlede forbrug på anlæg på det skattefinansierede område (inklusiv ældreboliger og anlægsindtægter) forventes at udgøre 431,9 mio. kr., hvilket er et mindreforbrug på 194,9 mio. kr. i forhold til det korrigerede budget. Mindreforbruget relaterer sig primært til tidsforskydninger af igangsættelse og færdiggørelse af en række projekter.

I økonomisk rapportering for 3. kvartal 2020 forventedes et samlet forbrug på anlæg på 486,2 mio. kr.

Resultatbudget

I denne økonomiske rapportering af foreløbigt regnskab 2020 gives en status for økonomien i Gentofte Kommune for finansiering, driftsudgifter (serviceudgifter og overførselsudgifter), forsyningsudgifter, anlægsudgifter samt finansielle poster. I det korrigerede budget er der indarbejdet de tillægsbevillinger, som Kommunalbestyrelsen har besluttet siden budget for 2020 blev vedtaget.

Gentofte Kommune

Beløb i mio. kr. (netto)	Oprindeligt budget 2020	Korrigeret budget 2020	Foreløbigt regnskab 2020	Afvigelse ifht. korrigeret budget
Det skattefinansierede område				
Finansiering i alt (Skatter, Tilskud, Udligning og Renter)	**-4.661,2**	**-4.752,9**	**-4.767,0**	**-14,1**
Driftsudgifter	**4.327,7**	**4.521,4**	**4.422,3**	**-99,1**
Serviceudgifter inkl. forventede genbevillinger 2019 til 2020	3.528,0	3.630,8	3.559,3	-71,5
Overførselsudgifter	799,7	890,5	863,0	-27,5
Afdrag på lån	**35,6**	**35,6**	**37,6**	**2,0**
Afdrag på lån ekskl. Fjernvarme- og klima-lån	35,6	35,6	37,6	2,0
Strukturelt Driftsresultat	**-297,9**	**-195,9**	**-307,1**	**-111,2**
Anlægsudgifter (netto)	**419,0**	**626,8**	**431,9**	**-194,9**
Bruttoanlægsudgifter (ekskl. ældreboliger og anlægsindtægter)	305,0	499,3	284,3	-215,0
Ældreboliger og anlægsindtægter	114,0	127,5	147,6	20,1
Resultat skattefinansierede område	**121,1**	**430,8**	**124,8**	**-306,0**
Det takstfinansierede område				
Forsyning i alt	**12,6**	**-11,5**	**-7,1**	**4,4**
Forsyningsvirksomhed - drift	-47,9	-49,8	-53,7	-3,9
Forsyningsvirksomhed - anlæg	41,5	61,4	41,0	-20,4
Forsyning - låneoptagelse	-20,6	-62,8	-34,1	28,7
Forsyning - afdrag på lån	39,7	39,7	39,7	0,0
Resultat takstfinansierede område	**12,6**	**-11,5**	**-7,1**	**4,4**
Finansposter				
Finansposter	**-206,6**	**-181,9**	**-148,9**	**33,0**
Balanceforskydninger	77,1	102,930	52,7	-50,2
Låneoptagelse	-280,1	-280,1	-208,0	72,1
Forskydning i Investeringsbeholdningen	-3,6	-4,8	6,4	11,2
Resultat finansposter	**-206,6**	**-181,9**	**-148,9**	**33,0**
Kommunens samlede årsresultat	**-72,9**	**237,4**	**-31,2**	**-268,6**
Likvid beholdning				
Opgørelse af likvid beholdning				
Likviditet primo 2020	272,7		272,7	
Ændring i likvid beholdning	72,9		31,2	
Likvid beholdning ultimo året	**346**		**304**	
Gennemsnitslikviditet ultimo året	**440**		**471**	

Fortegn: Positive tal forbedrer økonomien - negative forværrer den. Undtaget er den likvide beholdning nederst i oversigten.

Der forventes et strukturelt driftsresultat for 2020 på -307,1 mio. kr. mod et forventet korrigeret driftsresultat (inkl. ansøgte tillægsbevillinger) på -195,9 mio. kr. svarende til en forbedring på 112,2 mio. kr. Baggrunden er dels øgede skatter, tilskud og udligning og dels lavere driftsudgifter (service og overførsler) set i forhold til det korrigerede budget.

Det forventede strukturelle driftsresultat er 9,2 mio. kr. bedre set i forhold til det oprindelige strukturelle driftsresultat på 297,9 mio. kr.

Samlet udviser det forventede regnskabsresultat for 2020 et finansieringsoverskud på 31,2 mio. kr. I det korrigerede budget forventedes et finansieringsunderskud på 237,4 mio. kr. Ændringen skyldes overvejende forskydninger i anlægsaktiviteten. Det forventede regnskabsresultat er 41,7 mio. kr. lavere end oprindeligt budget på -72,9 mio. kr.

I de følgende afsnit beskrives udviklingen inden for de enkelte elementer i resultatbudgettet.

Finansiering

De forventede samlede finansieringsindtægter forventes at blive 14,1 mio. kr. højere end korrigeret budget.

I forhold til en opdeling i poster for hhv. skat, tilskud/udligning og renter vedrører afvigelsen i forhold til korrigeret budget:

- Lavere skatteprovenu på 5,5 mio. kr. Dette skyldes primært et lavere provenu fra forskerskatten på 3,8 mio. kr. end forventet. Den resterende mindreindtægt på 1,7 mio. kr. vedrører hovedsageligt grundskyld og skyldes generelt nedsættelser af SKAT's vurderinger
- Mindreudgift vedrørende kommunens udligningsposter på 18,6 mio. kr. Heraf skyldes 12,5 mio. kr., at afgiften fra kommunens udlodning fra salget af en del af HMN GasNet i 2019 ikke som forventet blev modregnet i kommunens bloktilskud i 2020. Det forventes at ske i 2021. Derudover skyldes 6,1 mio. kr. indtægt fra efterregulering vedrørende den kommunale aktivitetsbestemte medfinansiering af sundhedsvæsenet for 2019
- Der er merindtægter samlet set vedrørende kommunens renteposter på 1,0 mio. kr. i forhold til korrigeret budget. Det skyldes primært højere renteindtægter af likvide aktiver. I modsatte retning trækker lavere indtægter fra pensionistlån (til betaling af ejendomsskatter), som følge af flere indfrielser og en lavere rente end forventet.

Derudover er der i Økonomiaftalen aftalt kompensation for COVID-19 til Gentofte Kommune på 17,3 mio. kr. via bloktilskuddet. Kompensationen er indarbejdet i det korrigerede budget.

Serviceudgifter

Det oprindelige budget udgjorde 3.528,0 mio. kr. svarende til den udmeldte serviceramme for kommunen og dermed loftet over udgifterne. Der er medio året udmeldt en revideret servicerammen på 3.518,3 mio. kr., hvor der er reguleret for ændringer i pris- og lønudvikling og nye opgaver. Eventuel sanktion for overskridelse af servicerammen i regnskabet beregnes med udgangspunkt i den reviderede serviceramme.

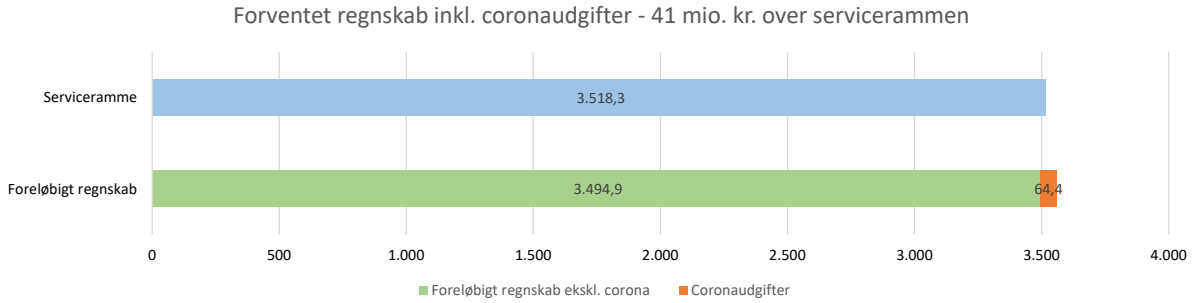
Der er i det korrigerede budget indarbejdet tillægsbevillinger som Kommunalbestyrelsen har vedtaget siden budget for 2020 blev vedtaget. Der er i alt indarbejdet tillægsbevillinger for 102,8 mio. kr. således, at det korrigerede budget til serviceudgifter udgør 3.630,8 mio. kr. Størstedelen af tillægsbevillingerne vedrører kompensationen for coronarelaterede udgifter (Se afsnittet *Coronarelaterede følgeudgifter* neden for).

Budgettets sammensætning (mio. kr.)	
Oprindeligt budget	3.528,0
Genbevillinger	43,5
Pris- og lønregulering	-14,9
Tillægsbevillinger som følge af Corona	77,3
Øvrige tillægsbevillinger	-3,1
Korrigeret budget	3.630,8

Foreløbigt regnskab (mio. kr.)	
Korrigeret budget	3.630,8
Mindreforbrug vedr. coronaudgifter	-12,8
Øvrige mindreforbrug	-58,7
Foreløbigt regnskab	3.559,3

Det oprindelige budget, korrigeret budget og ansøgte tillægsbevillinger til serviceudgifter fordelt på de enkelte bevillingsområder fremgår af oversigten i bilag 1.

Der forventes et foreløbigt regnskab 2020 på 3.559,3 mio. kr. for serviceudgifterne. Det svarer til 41,0 mio. kr. over den reviderede serviceramme på 3.518,3 mio. kr. Det forventede regnskab inkluderer coronarelaterede udgifter som forventes at udgøre 64,4 mio. kr. Medregnes de coronarelaterede udgifter ikke udgør serviceudgifterne 3.494,9 mio. kr. svarende til 23,4 mio. kr. under den reviderede serviceramme.



Ved udgangen af 3. kvartal 2020 forventedes et merforbrug på 10,9 mio. kr. ekskl. de coronarelaterede udgifter set i forhold til den reviderede serviceramme.

Det er vurderingen, at der generelt har været et lavere aktivitetsniveau på driften, som har ført til et lavere udgiftsniveau. Det kan være vanskeligt helt præcist at skelne mellem udgifter som direkte skyldes corona eller skyldes et lavere aktivitetsniveau.

I det følgende beskrives korrigeret budget, ansøgte tillægsbevillinger, forventet regnskab samt afvigelser på de enkelte bevillingsområder.

Teknik og Miljø

Park og Vej, Natur, klima og miljø
Det korrigerede budget udgør 156,2 mio. kr. og der forventes et regnskab på 155,3 mio. kr. svarende til et mindreforbrug på 0,9 mio. kr.

Mindreforbruget vedrører mindreudgifter på busdrift, et merforbrug på vejbelysning samt mindreindtægter til Kirkegårdene.

I det korrigerede budget indgår tillægsbevilling på 1,1 mio. kr. som kompensation for coronarelaterede følgeudgifter. Det svarer til den til aktuelle forventning til forbruget.

Kultur, Unge og Fritid

Kultur
Det korrigerede budget udgør 62,0 mio. kr. Der forventes et regnskab på 59,6 mio. kr. svarende til et mindreforbrug på 2,3 mio. kr. Heraf udgør 0,9 mio.kr. eksterne projektmidler på Garderhøjfortet som søges genbevilget til næste år. Det resterende mindreforbrug på 1,4 mio. kr. skyldes lavere aktivitetsniveau og generel tilbageholdenhed.

I det korrigerede budget indgår tillægsbevilling på 1,1 mio. kr. som kompensation for coronarelaterede følgeudgifter. Det svarer til den til aktuelle forventning til forbruget.

Unge
Det korrigerede budget udgør 9,7 mio. kr. og der forventes et regnskab på 9,5 mio. kr. svarende til et mindreforbrug på 0,3 mio. kr. Mindreforbruget skyldes et lavere aktivitetsniveau som følge af Corona.

Det er ikke givet tillægsbevillinger til coronarelaterede følgeudgifter.

Fritid
Det korrigerede budget udgør 81,1 mio. kr., og der forventes et regnskab på 78,3 mio. kr. svarende til et mindreforbrug på 2,8 mio. kr. som skyldes, at aktiviteter ikke kunne afholdes grundet Corona samt en generel tilbageholdenhed.

I det korrigerede budget indgår tillægsbevilling på 5,8 mio. kr. som kompensation for coronarelaterede følgeudgifter. Den aktuelle forventning er et nettoforbrug på 3,7 mio. kr. svarende til et mindreforbrug på 2,1 mio. kr.

Børn og Skole

Skole og Fritid
Det korrigerede budget udgør 771,0 mio. kr. og det forventede regnskab 767,3 mio. kr. Mindreforbruget på 3,7 mio. kr. kan primært henføres til mindreforbrug på skolerne (inkl. GFO og FC) og vedrørende statsmidler til kursusudgifter til lærere og pædagoger.

I det korrigerede budget indgår tillægsbevilling på 8,3 mio. kr. som kompensation for coronarelaterede følgeudgifter. Det svarer til den til aktuelle forventning til forbruget.

I den seneste økonomiske rapportering fik specialundervisningsområdet tilført 8,3 mio. kr. til dækning af de forventede merudgifter og nu forventes balance i økonomien. Der arbejdes løbende med at tilpasse specialundervisningsområdet, så ressourcerne anvendes så effektivt som muligt samtidig med at kvaliteten holdes på et højt niveau. Der er blandt andet gennemført udbud af skole- og dagbehandlingstilbud i august 2020.

Dagtilbud for småbørn
Det korrigerede budget udgør 351,6 mio. kr. og det forventede regnskab udgør 350,2 mio. kr. inkl. coronarelaterede udgifter svarende til et mindreforbrug på 1,4 mio. kr.

I det korrigerede budget indgår tillægsbevilling på 7,1 mio. kr. som kompensation for coronarelaterede følgeudgifter. Det svarer til den til aktuelle forventning til forbruget.

Der forventes et merforbrug på det specialiserede dagtilbudsområde på 4,8 mio. kr. fordelt på 2,8 mio. kr. på særlige dagtilbud (servicelovens § 32) og 1,9 mio. kr. til støttetimer. Merforbruget til særlige dagtilbud skyldes primært en øget tilgang af børn. Merforbruget til støttetimer skyldes primært flere visiteringer og et øget antal timer pr. barn. Området arbejder med at gennemgå visitationspraksis, herunder tilbudsvifte og registreringspraksis. Merforbruget på det specialiserede dagtilbudsområde imødegås af mindreforbrug på blandt andet dagtilbud og centrale konti således, at det samlede resultat udgør et mindreforbrug på 1,4 mio. kr.

Forebyggelse og sundhedsfremme for Børn og Unge
Det korrigerede budget udgør 229,4 mio. kr., og det foreløbige regnskab udgør 222,9 mio. kr. svarende til et samlet mindreforbrug på 6,5 mio. kr. Det består af forventede mindreforbrug på 1,7 mio. kr. for Børn og Familie og mindreudgifter på 2,3 mio. kr. på projekterne ”Styrmand i eget liv” og ”God opvækst”. Endelig forventes der et mindreforbrug på 2,5 mio. kr. på de øvrige bevillingsområder (specialtandplejen, den kommunale tandpleje, PPR og sundhedsplejen).

I det korrigerede budget indgår tillægsbevilling på 3,3 mio. kr. som kompensation for coronarelaterede følgeudgifter. Den aktuelle forventning er et forbrug på 1,4 mio. kr.

Børn og Familie – mindreforbrug på 4,0 mio. kr.
Det forventede mindreforbrug i Børn og Familie skyldes, at hjemtagningen og udvikling af indsatsen vedrørende familiebehandling samt kontaktpersoner har realiseret en større effektivisering end forventet. Dernæst har Børn og Familie i 2020 haft fokus på at tildele et særskilt budget til aktivitetsudviklingen for sikrede institutioner og døgnophold, hvor udgiftsniveauet har været lavere end budgetteret.

Det forventede mindreforbrug i projekterne God Opvækst og Styrmand i eget liv skyldes forskydning af aktiviteter i projekterne særligt relateret til corona restriktioner. Aktiviteterne forventes afholdt i 1. halvår 2021.

Sundhedsplejen, Tandplejen og PPR - mindreforbrug på 2,5 mio. kr.
Det forventede mindreforbrug kan henføres til vakante stillinger, tilbageholdenhed, samt flere abonnementspatienter og flere ad hoc behandlinger i specialtandplejen. Derudover har tandplejen fået ekstra midler til tandregulering grundet corona, disse midler bliver ikke anvendt i 2020, men forventes anvendt i 2021.

Sociale institutioner og familiepleje for børn og unge
Det korrigerede budget udgør -1,1 mio. kr. og der forventes et regnskab på -3,1 mio. kr. svarende til en merindtægt på 2,0 mio. kr.

I det korrigerede budget indgår tillægsbevilling på 6,0 mio. kr. som kompensation for coronarelaterede følgeudgifter. Den aktuelle forventning er et forbrug på 6,1 mio. kr.

Børneterapien står for den største ændring i indtægterne. Det skyldes en stor tilgang af børn fra alle kommuner på genoptræningsplaner via henvisninger fra hospitalerne samt udbredt mådeholdenhed på institutionen. Dertil kommer, at der er opnået et mere præcist datagrundlag for økonomistyring og afregning. Flere indskrivninger på både Familieinstitutionen og Hjortholm end forventet giver flere takstindtægter. For de to institutioner giver det nettoforbedringer på resultatet på samlet knapt 1 mio. kr. i forhold til skønnede ultimo 3. kvartal 2020.

Social og Sundhed

Borgere med handicap.
Det korrigerede budget udgør 410,3 mio. kr. og der forventes et regnskab på 409,6 mio. kr. svarende til et samlet mindreforbrug på 0,6 mio. kr. Der forventes merforbrug på 3,2 mio. kr. på myndighedsområdet og et mindreforbrug på 3,8 mio. kr. på driften af botilbud.

I det korrigerede budget indgår tillægsbevilling på 7,1 mio. kr. som kompensation for coronarelaterede følgeudgifter. Den aktuelle forventning er et forbrug på 5,6 mio. kr.

På myndighedsområdet blev der i forbindelse med økonomisk rapportering for 2. kvartal 2020 tillægsbevilget 22,4 mio. kr. primært som følge af øget tilgang af borgere i botilbud og til flere borgere, der modtager behandling for misbrug. Der blev også forventet at flere borgere vil søge ophold på kvindekrisecentre og herberger.

Baggrunden for merforbruget er flere borgere i botilbud end budgetlagt, hvilket medfører merudgifter. En del af merudgifterne skyldes, at der mod forventning ikke længere kan hjemtages refusion for en flygtning i midlertidig botilbud. Dertil kommer merforbrug til øvrige indsatser, herunder flere borgere i brugerstyret personlig assistance (BPA) og flere borgere på krisecentre og herberger end budgetlagt. Endelig har der været tre ekstraordinært dyre istandsættelser af boliger efter fraflytning, hvor kommunen er forpligtet til at afholde udgiften.

På baggrund af PwC's analyse af området i 2019 er der udarbejdet en handlingsplan med initiativer, som kan medvirke til at dæmpe udgiftsudviklingen fremadrettet. Handlingsplanen har været forsinket på grund af de aktuelle udfordringer med COVID-19. Initiativerne vil blive indfaset over længere tid.

På driften af botilbud forventes et samlet mindreforbrug på 3,8 mio. kr. Heraf vedrører 1,2 mio. kr. et forventet mindreforbrug på Handicappolitikken. Det er en forbedring på 1,8 mio. kr. i forhold til seneste afrapportering og skyldes maksimal tilbageholdenhed i tilbuddenes forbrug med henblik på at imødegå merudgifter til Covid-19.

Forebyggelse, rehabilitering og pleje
Det korrigerede budget udgør 888,5 mio. kr. (inkl. coronarelaterede udgifter) og der forventes et regnskab på 856,1 mio. kr. svarende til et mindreforbrug på 32,4 mio. kr.

I det korrigerede budget indgår tillægsbevilling på 23,4 mio. kr. som kompensation for coronarelaterede følgeudgifter. Den aktuelle forventning er et forbrug på 16,4 mio. kr. svarende til et mindreforbrug på 7,0 mio. kr. Estimeringen af de forventede coronarelaterede udgifter har været forbundet med usikkerhed. Det har været vanskeligt at forudse leverancer af værnemidler m.v. fra KVIK og dermed behovet for egne indkøb. Dertil kommer, at en række corona-opgaver er blevet mindre ressourcekrævende at gennemføre – eksempelvis podning af personalet i plejeboligerne, ligesom det ikke har været muligt at hyre så mange vikarer på grund af øget efterspørgsel.

Endelig har der generelt været et lavere aktivitetsniveau end tidligere forudsat under corona-nedlukning i foråret og også i løbet af efteråret samt øget tilbageholdenhed. Det har medført mindreforbrug på 3,9 mio. kr.

på plejeboligerne og på rehabiliteringscentret Tranehaven. Dertil kommer mindreforbrug på 10,3 mio. kr. på grund af vakancer, lavere fællesudgifter og lavere forbrug på diverse puljer og forskydninger i gennemførelse af projekter m.v.

Mindreforbruget kan samtidig henføres til flere indtægter på 5,1 mio. kr. fra afregning af plejehjemspladser og hjemmehjælp til udenbys borgere end forventet. Dertil kommer lavere udgifter på 8,7 mio. kr. til afregning af den kommunale hjemmehjælp end forventet.

Modsat forventes der et merforbrug på 2,6 mio. kr. på hjemmesygeplejen. For hjemmesygeplejen har der - i lighed med 2019 - været et fortsat pres på udgifterne. Borgerne udskrives hurtigere fra hospitalet og er mere behandlingskrævende, hvilket medfører pres på udgifterne til hjemmesygeplejen. For at sikre den bedste styring af forbruget inden for hjemmesygeplejen, har der været arbejdet med gennemgang af alle visiteringer, ligesom der er øget fokus på at behandlingerne afsluttes. Merforbruget i forhold til hjemmesygeplejens oprindelige budget forventes at blive 9,1 mio. kr., hvilket er lidt højere end niveauet i 2019. Mindreforbrug på hjemmeplejens fællesudgifter samt omplacering af budget til hjemmesygeplejen fra diverse puljer, medvirker til at reducere merforbruget til 2,6 mio. kr. i 2020, hvilket er på samme niveau som ved Økonomisk rapportering for 3. kvartal 2020.

Erhverv, beskæftigelse og Integration

Arbejdsmarkedet og overførsler
Det korrigerede budget udgør 2,7 mio. kr. og der forventes et regnskab på 2,6 mio. kr. svarende til et mindreforbrug på 0,1 mio. kr.

Politisk ledelse og administration

Det korrigerede budget udgør 468,9 mio. kr. og der forventes et regnskab på 453,4 mio. kr., svarende til et mindreforbrug på 15,5 mio. kr. Mindreforbruget vedrører bl.a. vakancer, central uddannelse og centrale puljer, færre udgifter til barselsrefusion og tjenestemandspensioner samt højere overhead fra de takst-finansierede institutioner end budgetteret.

I det korrigerede budget indgår tillægsbevilling på -0,6 mio. kr. på baggrund af forventede coronarelaterede mindreudgifter. Det svarer til den til aktuelle forventning.

Beredskabet

Det korrigerede budget på 17,4 mio. kr. forventes overholdt.

I det korrigerede budget indgår tillægsbevilling på 0,3 mio. kr. som kompensation for coronarelaterede følgeudgifter. Det svarer til den aktuelle forventning.

Gentofte Ejendomme

Det korrigerede budget udgør 183,2 mio. kr. og der forventes et regnskab på 180,3 mio. kr., svarende til et mindreforbrug på 3,0 mio. kr. Mindreforbruget skyldes bl.a. et mindreforbrug på snerydning, skatter, afgifter og renovation.

I det korrigerede budget indgår tillægsbevilling på 14,3 mio. kr. som kompensation for coronarelaterede følgeudgifter. Det svarer til den aktuelle forventning.

Overførselsudgifter

Det oprindelige budget for overførsler udgjorde 799,7 mio. kr. Der er i det korrigerede budget indarbejdet tillægsbevillinger, som Kommunalbestyrelsen har vedtaget på i alt 90,9 mio. kr., således at det korrigerede

budget til overførsler udgør 890,5 mio. kr. Baggrunden for tillægsbevillingerne er øgede forsørgelsesudgifter som følge af COVID-19. Gentofte Kommune har i forbindelse med midtvejsreguleringen af beskæftigelsestilskuddet (vedrørende udgifter til de forsikrede ledige) og overførselsudgifterne for 2020 modtaget øget bloktilskud fra staten som modsvarer tillægsbevillingerne. Der forventes et regnskab på 863,0 mio. kr. svarende til et mindreforbrug på 27,5 mio. kr.

I det følgende beskrives korrigeret budget og forventet regnskab samt afvigelser på de enkelte bevillingsområder.

Børn og Skole

Skole og Fritid
Det korrigerede budget udgør 1,3 mio. kr., og det foreløbige regnskab udgør 1,1 mio. kr., svarende til et mindreforbrug på 0,2 mio. kr.

Baggrunden for mindreforbruget på 0,2 mio. kr. er færre udgifter til erhvervsgrunduddannelser. 2020 er det første hele år under den nye ordning Forberedende Grunduddannelse (FGU), der trådte i kraft august 2019. Der har derfor været usikkerhed om forbruget. I 2020 har der været 31 helårselever på den nye ordning og en helårselev på den gamle ordning, der er under udfasning.

Forebyggelse og sundhedsfremme for Børn og Unge
Det foreløbige regnskab udgør 5,2 mio. kr. svarende til det korrigerede budget.

Social og Sundhed

Borgere med handicap
Det korrigerede budget udgør 15,7 mio. kr. og der forventes et foreløbigt regnskab på 16,0 mio. kr. svarende til et merforbrug på 0,3 mio. kr.

Forebyggelse, rehabilitering og pleje
Det korrigerede budget på 310,6 mio. kr. og der forventes et foreløbigt regnskab på 310,6 mio. kr.

Der er foretaget en efterregulering af den kommunale betaling af sundhedsudgifterne for 2019 set i forhold til de samlede medfinansieringsudgifter på regionsniveau. Der er tilbagebetalt 6,1 mio. kr. til Gentofte Kommune og indtægten indgår under finansiering ovenfor.

Erhverv, beskæftigelse og Integration
Det korrigerede budget udgør 584,1 mio. kr. Der forventes et regnskab på 556,5 mio. kr. svarende til et mindreforbrug på 27,6 mio. kr. I forbindelse med økonomisk rapportering for 3. kvartal 2020 var der en forventning om et mindreforbrug på 19,5 mio. kr.

Udgifterne til overførsler har været kraftig påvirket af COVID-19. I foråret blev der forventet en kraftig stigning i antallet af ledige og området blev tilført 93,6 mio. kr. i forbindelse med økonomisk rapportering for 2. kvartal 2020. Udviklingen i andet halvår af 2020 frem til december har været mere positiv end forventet i foråret, idet ledigheden ikke er steget så kraftigt som forventet. Tendensen ses også på landsplan, hvor antallet af tilmeldte ledige har været faldende fra juli måned samtidig med at lønmodtagerbeskæftigelsen har været stigende. Konsekvenserne af de restriktioner, som blev indført i december måned, medfører en vis usikkerhed om det endelige resultat for området. På den baggrund forventes foreløbigt et mindreforbrug på 27,6 mio. kr. primært vedrørende forsørgelsesudgifterne til forsikrede ledige samt kontant- og uddannelseshjælpsmodtagere.

Politisk ledelse og administration

Det korrigerede budget på 0,9 mio. kr. og der forventes et foreløbigt regnskab på 0,9 mio. kr.

Gentofte Ejendomme

Det korrigerede budget på -27,3 mio. kr. og der forventes et foreløbigt regnskab på -27,3 mio. kr.

Forsyning

Det korrigerede budget til drift af forsyningsvirksomhed (fjernevarme, klima og affald) udgør -49,8 mio. kr. og der forventes et regnskab på -53,7 mio. kr. Den samlede afvigelse på varmeforsyningsområdet udgør 3,9 mio. kr. Afvigelsen skyldes lavere udgifter til vedligeholdelse af ledningsnettet og lavere udgifter til køb af varme, fordi 2020 har været mildere end et normalt år.

Anlæg

Skattefinansieret

Skattefinansierede anlægsudgifter forventes at udgøre netto 431,9 mio. kr. Anlægsudgifterne forventes at være 194,9 mio. kr. lavere end korrigeret budget på 626,8 mio. kr. Det foreløbige regnskab for anlægsudgifterne ligger 54,3 mio. kr. lavere end forventet regnskab på 486,2 mio. kr. ultimo 3. kvartal 2020.

Bruttoanlægsudgifterne forventes at ligge 215,0 mio. kr. under det korrigerede budget på 499,3 mio. kr. i 2020. De største afvigelser (mindreudgifter) kan henføres til følgende områder:

- Administrationsområdet (110,2 mio. kr.)
- Social og Sundhed (41,3 mio. kr.)
- Kultur, Unge og Fritid (35,8 mio. kr.)
- Teknik og Miljø (18,3 mio. kr.)
- Børn og Skole (9,4 mio. kr.)

For anlægsudgifter vedrørende ældreboliger og anlægsindtægter forventes et regnskab på 147,6 mio. kr. svarende til 20,1 mio. kr. over det korrigerede budget på 127,5 mio. kr. Baggrunden for det forventede regnskab er blandt andet, at statstilskud til etablering af botilbud på Bank Mikkelsens Vej og almene boliger ikke modtages i 2020.

Takstfinansieret forsyningsvirksomhed

Takstfinansierede anlægsudgifter til forsyningsvirksomheder (fjernevarme, klima og affald) forventes at udgøre 41,0 mio. kr., svarende til et mindreforbrug på 20,4 mio. kr. i forhold til det korrigerede budget på 61,4 mio. kr. Mindreforbruget vedrører tidsforskydninger i etablering af stikledninger og fjernvarmevekslere samt at betaling for bestilte el-renovationsbiler først forventes i 2021.

Låneoptagelse på forsyningsområdet

Låneoptagelse på forsyningsområdet, der vedrører lån til fjernvarmeudbygningen og klimainvesteringer. Den udgør i alt 34,1 mio. mio. kr. og vedrører 2019 (klimainvesteringer med provenu på 31,9 mio. kr. og fjernvarme med provenu på 2,2 mio. kr.), og er hjemtaget i april 2020. Det er 28,7 mio. kr. lavere end korrigeret budget på 62,8 mio. kr.

Lån vedrørende fjernvarmeudbygningen, hjemtages i foråret 2021, når de låneberettigede udgifter for 2020 er endelige.

Afdrag på forsyningsområdet

Det korrigerede budget udgør 39,7 mio. kr. Der forventes et regnskab på 39,7 mio. kr.

Finansposter

Balanceforskydninger

Under balanceforskydninger er der et forventet mindreforbrug til grundkapitallån på 20,8 mio. kr., hvoraf hovedparten forventes genbevilliget til 2021 til finansiering af grundkapitallån til familie- og ungdomsboligerne ved Sløjfen samt ungdomsboligerne på Niels Steensens Vej.

Den øvrige del af afvigelsen i forhold til det korrigerede budget skyldes i overvejende grad ikke budgetlagte regnskabstekniske forskydninger, herunder bl.a. mellemregninger mellem årene (forskydninger i forbrug mellem regnskabsårene).

Låneoptagelse på det skattefinansierede område

Kommunen har i 2020 optaget lån på i alt 208,0 mio. kr. på det skattefinansierede område. Låneoptagelsen vedrører finansiering af botilbuddene for voksne på Bank Mikkelsens Vej – jf. godkendelse af låneoptagelse forelagt Kommunalbestyrelsen hhv. den 30. november 2020 (punkt 10). Regnskabsresultatet for 2020 er 72,1 mio. kr. lavere end korrigeret budget på 280,1 mio. kr.

Lån til finansiering af indefrysning af lån for boligejere (som følge af stigning i grundskyld) på 62 mio. kr., som er budgetlagt til 70 mio. kr. hjemtages i foråret 2021. Lånet er godkendt af Kommunalbestyrelsen den 14. december 2020 (punkt 22).

Afdrag på lån på det skattefinansierede område

Det foreløbige regnskab er 2,0 mio. kr. højere end korrigeret budget. Det skyldes primært højere afdrag på kommunens ældreboliglån.

Forskydning i investeringsbeholdning

Der er i foreløbigt regnskab en forventet udgift på 6,4 mio. kr. mod en forventet indtægt i korrigeret budget på 4,8 mio. kr. Forskellen på 11,2 mio. kr. skyldes fortrinsvis, at afgiften på udlodningen fra HMN i 2019 ikke som forventet bliver opkrævet i 2020. Merudgiften modsvares af en mindreudgift under tilskud og udligning vedrørende afgiften.

Den resterende del af forskellen mellem regnskab og det korrigerede budget skyldes, at renteafkastet og de realiserede kursgevinster af investeringsbeholdningen blev på i alt 1,3 mio. kr. i indtægt, hvor der var budgetlagt med et afkast på nul.

Likviditet

Kassebeholdningen pr. 31. december 2020 er opgjort til 304 mio. kr. Til sammenligning var skønnet 324 mio. kr. i Økonomisk rapportering pr. 30. september 2020.

Gennemsnitslikviditeten (dvs. likviditeten efter kassekreditreglen, som er gennemsnittet af kommunens daglige likvide beholdninger over de sidste 12 måneder) pr. 31. december 2020 kan opgøres til 471 mio. kr. Skønnet i Økonomisk rapportering pr. 30. september 2020 blev opjusteret fra 440 mio. kr. til 450 mio. kr. Den højere faktiske gennemsnitslikviditet pr. 31.12.2020 skyldes et relativt lavt anlægsforbrug og tidligere hjemtagelse af lån i december end forventet. Låneprovenu på 208 mio. kr. er tilgået kommunekassen den 18. december, mens forventningen var i slutningen af december. Den tidligere hjemtagelse af lån har isoleret set en effekt på gennemsnitslikviditeten på 7 mio. kr.

Der henvises i øvrigt til den kvartalsvise likviditetsorientering efter 4. kvartal 2020, der er publiceret på politikerportalen.

Coronarelaterede udgifter

De samlede coronarelaterede serviceudgifter for 2020 forventes at udgøre 64,4 mio. kr.:

- 38,1 mio. kr. er bogført på coronakontoen. Udgifterne vedrører særligt værnemidler, rengøring, eksterne vikarer og fysiske rammer. I beløbet indgår et forventet forbrug i supplementsperioden i januar på 1,0 mio. kr.
- 26,3 mio. kr. vedrører øvrige udgifter: Det drejer sig primært om lavere indtægter i perioden med nedlukning og den efterfølgende tid, herunder tilbagebetaling af forældrebetaling. Herudover indgår bl.a. lønudgifter på områder, hvor det har været nødvendigt at hæve bemandingen i perioder.

Der er er i alt givet tillægsbevillinger for 77,3 mio. kr.:

- 4,8 mio. kr. bevilliget til Skole- og dagtilbudsområdet tilbagebetaling af forældrebetaling. (KB 27/4-2020, pkt. 34)
- 72,5 mio. kr. blev bevilliget til øvrige realiserede og forventede udgifter. (KB 30/11-2020, pkt. 9)

Det forventede regnskab til coronarelaterede udgifter udgør 64,4 mio. kr., svarende til et mindreforbrug på 12,8 mio. kr. i forhold til den tillægsbevillinger, der er vedtaget.

Forventede udgifter 2020 og tillægsbevillinger til corona

Område	Tillægsbevillinger til coronaudgifter	Forventet forbrug 2020	Afvigelse
Teknik og Miljø	**1,4**	**1,3**	**-0,1**
Park og Vej/ / Klima, Natur og Miljø	1,1	1,1	0,0
Beredskabet	0,3	0,3	-0,1
Kultur, Unge og Fritid	**6,9**	**4,5**	**-2,4**
Fritid	5,8	3,7	-2,1
Unge	0,0	-0,3	-0,3
Kultur	1,1	1,1	0,0
Børn og Skole	**24,7**	**22,9**	**-1,8**
Skole og Fritid	8,3	8,3	0,0
Dagtilbud for småbørn	7,1	7,1	0,0
Forebyggelse og Sundhedsfremme for børn	3,3	1,4	-1,9
Sociale Institutioner	6,0	6,1	0,1
Social og Sundhed	**30,5**	**22,0**	**-8,5**
Borgere med Handicap	7,1	5,6	-1,5
Forebyggelse, rehabilitering og pleje	23,4	16,4	-7,0
Politisk ledelse og administration	**13,7**	**13,7**	**0,0**
Politisk led. adm. ekskl. Gentofte Ejendomme	-0,6	-0,6	0,0
Gentofte Ejendomme	14,3	14,3	0,0
Hovedtotal	**77,3**	**64,4**	**-12,8**

Der vil, efter regnskabets afslutning, blive udarbejdet en slutopgørelse over de coronarelaterede udgifter. Som led i Økonomiaftalen for 2021 er der ydet kompensation på 17,3 mio. kr. til Gentofte Kommune via bloktilskuddet.

Bilag 1: Oversigt over service- og overførselsudgifter fordelt på bevillingsområder

Beløb i mio. kr. (netto) Beløb i mio. kr. (netto)	Opr. Budget	Korr. Budget	Forbrug	Forventet regnskab (inkl. corona udgifter)	Mindre- eller mer-forbrug ift. korr. budget
Serviceudgifter					
Teknik og Miljø, Skattefinansieret	164,1	156,2	151,4	155,3	-0,9
Park og Vej/Klima, natur og miljø	164,1	156,2	151,4	155,3	-0,9
Kultur, Unge og Fritid	152,6	152,7	142,9	147,3	-5,4
Kultur	62,3	62,0	60,0	59,6	-2,3
Unge	11,0	9,7	9,6	9,5	-0,3
Fritid	79,3	81,1	73,3	78,3	-2,8
Børn og Skole	1.295,0	1.350,9	1.334,8	1.337,3	-13,6
Skole og Fritid	745,5	771,0	763,9	767,3	-3,7
Dagtilbud for småbørn	345,4	351,6	357,8	350,2	-1,4
Forebyggelse og sundhedsfremme for børn og unge	212,2	229,4	217,2	222,9	-6,5
Sociale institutioner	-8,1	-1,1	-4,1	-3,1	-2,0
Social og Sundhed	1.235,9	1.298,8	1.248,8	1.265,7	-33,0
Borgere med handicap	379,8	410,3	397,6	409,6	-0,6
Forebyggelse, rehabilitering og pleje	856,0	888,5	851,2	856,1	-32,4
Erhverv og Beskæftigelse	4,4	2,7	2,6	2,6	-0,1
Arbejdsmarked og overførsler	4,4	2,7	2,6	2,6	-0,1
Politisk ledelse og administration	491,8	468,9	458,2	453,4	-15,5
Politisk ledelse og administration	491,8	468,9	458,2	453,4	-15,5
Beredskabet	16,9	17,4	17,7	17,4	0,0
Beredskab	16,9	17,4	17,7	17,4	0,0
Gentofte Ejendomme	167,3	183,2	179,3	180,2	-3,0
Gentofte Ejendomme	167,3	183,2	179,3	180,2	-3,0
Serviceudgifter i alt	**3.528,0**	**3.630,8**	**3.535,7**	**3.559,3**	**-71,5**
Serviceramme	**3.518,3**			**3.559,3**	**41,0**
Overførselsudgifter					
Børn og Skole	9,1	6,6	6,5	6,3	-0,2
Skole og Fritid	1,3	1,3	1,1	1,1	-0,2
- Erhvervsgrunduddannelser	1,3	1,3	1,1	1,1	-0,2
Forebyggelse og sundhedsfremme for børn og unge	7,8	5,2	5,4	5,2	0,0
- Tabt arbejdsfortjeneste/merudgiftsydelse mv.	12,7	14,5	14,6	14,5	0,0
- Refusion vedrørende særligt dyre enkeltsager	-5,0	-9,2	-9,2	-9,2	0,0
Social og Sundhed	326,4	326,2	320,7	326,6	0,3
Borgere med handicap	16,0	15,7	16,4	16,0	0,3
- Kontante ydelser	37,9	37,9	38,2	38,2	0,328
- Refusion vedr. særligt dyre enkeltsager	-21,9	-22,2	-22,2	-22,2	0,0
- Tilbud til udlændinge	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0
Forebyggelse, rehabilitering og pleje	310,4	310,6	304,3	310,6	0,0
- Aktivitetsbestemt medfinansiering	306,9	306,9	300,3	306,9	0,0
- Almene ældreboliger	4,5	4,5	4,9	4,5	0,0
- Refusion vedr. særligt dyre enkeltsager	-1,0	-0,9	-0,9	-0,9	0,0
Erhverv og Beskæftigelse	490,5	584,1	512,7	556,5	-27,6
- heraf tilbud til udlændinge	12,0	15,0	-16,1	10,1	-4,8
- heraf førtidspensioner og personlige tillæg	129,0	153,3	146,4	153,0	-0,3
- heraf kontante ydelser	228,5	295,3	272,8	277,6	-17,7
- heraf revalidering	79,4	85,8	78,1	80,8	-5,0
- heraf arbejdsmarkedsforanstaltninger	41,6	34,7	31,5	34,8	0,1
Politisk ledelse og administration	0,9	0,9	0,4	0,9	0,0
- heraf tjenestemandspension til forsyningsvirksomhe	0,9	0,9	0,4	0,9	0,0
Gentofte Ejendomme	-27,3	-27,3	-25,3	-27,3	0,0
- heraf ældreboliger	-27,3	-27,3	-25,3	-27,3	0,0
Overførselsudgifter i alt	**799,7**	**890,5**	**815,1**	**863,0**	**-27,5**
Samlede driftsudgifter	**4.327,7**	**4.521,385**	**4.350,8**	**4.422,3**	**-99,1**
Forsyning	-47,9	-49,799	-50,2	-53,7	-3,9

Fortegn: Negative tal forbedrer økonomien - positive forværrer den.

Dokument Navn:	**Revideret mødeplan 2021 med noter.xlsx**
Dokument Titel:	**Revideret mødeplan 2021 med noter**
Dokument ID:	**3754471**
Placering:	**Emnesager/Ændring af mødeplan 2021 for Økonomiudvalg og Kommunalbestyrelse/Dokumenter**
Dagsordens titel	**Ændring af mødeplan 2021 for Økonomiudvalg og Kommunalbestyrelse**
Dagsordenspunkt nr	**8**
Appendix nr	**1**
Relaterede Dokumenter:	**1**

Dette dokument blev genereret af getorganized for SharePoint

Oversigt over fastsatte møder i Kommunalbestyrelsen, Økonomiudvalget, Stående udvalg og Opgaveudvalg 2021

Ugedag Betegnelse	Jan.	Febr.	Marts	April	Maj	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Nov.	Dec.
Mandag kl. 19.00 i Kommunalbestyrelsen	25.	22.	29.	26.	31.	21.*		30.	9.Φ* 27.	6.Φ* 25.	29.	13.*
Mandag kl. 17.00-19.00 Reserveret til fællesmøder for de stående udvalg og Økonomiudvalget samt til tema-/inspirationsmøder i Kommunalbestyrelsen	25.	22.	29.	26.	31.	21.*		30.	27.	25.	29.	13.*
Mandag kl. 17.00 i Økonomiudvalget	18.	8.*	22.	19.	25.*	14.*		23.	1.E* 20.	1.E* 11.*	22.	6.*
Tirsdag kl. 17.00 i Teknik- og Miljøudvalget		9.			18.			17.*			2.	
Torsdag kl. 17.00 i Bygnings- og Arkitekturudvalget	14.	4.	4.	8.	6.	3.		19.	14.*	5*.	11.	2.
Onsdag kl. 17.00 i Ældre, Social- og Sundhedsudvalget		3.			19.			18.			3.	
Onsdag kl. 17.00 i Kultur-, Unge- og Fritidsudvalget		10.			5.			18.*			10.	
Tirsdag kl. 17.00 i Børneudvalget		2.			10.			17.			9.	
Mandag kl. 17:00 i Skoleudvalget		1.			17.			16.			1.	
Mandag kl. 17.00 i Erhvervs-, Beskæftigelses- og Integrationsudvalget		8.*			3.			16.*			8.	
Mandag kl. 17.00-19.00 og kl. 19.00-21.00 Onsdag kl. 17.00-19.00 og kl. 19.00-21.00 i Opgaveudvalg (reservation af mødetid). Opdateres ikke på denne oversigt.	11. 12.* 13. 20.		1. 3. 8. 10.	7. 12. 13.* 14.		1.* 2. 7. 9.			6. 8. 13. 15.	4. 7.* 13. 14.*		1. 6. 7.* 8.

Kommunalbestyrelsen	*) Dog mandag den 21. juni 2021 - færre mødedage i juni grundet skolernes sommerferie *) Dog mandag den 20. december 2021 - færre mødedage i december grundet julen 1. og 2. behandling budget i Kommunalbestyrelsen: ΦKB Budget 1. behandling torsdag den 9. september 2021 ΦKB Budget 2. behandling onsdag den 6. oktober 2021
Økonomiudvalget	*) Dog mandag den 8. februar 2021 - færre mødedage i februar grundet skolernes vinterferie *) Dog tirsdag den 25. maj 2021 - færre mødedage i maj grundet pinse *) Dog mandag den 14. juni 2021 - færre mødedage i juni grundet skolernes sommerferie *) Dog mandag den 11. oktober 2021 - færre mødedage grundet skolernes efterårsferie *) Dog mandag den 13. december 2021 - færre mødedage i december grundet julen 1. og 2. behandling budget i Kommunalbestyrelsen: ΦKB Budget 1. behandling onsdag den 1. september 2021 ΦKB Budget 2. behandling fredag den 1. oktober 2021 - fredag morgen
Teknik- og Miljøudvalget	*) Dog onsdag den 17. august 2021 kl. 19.00 - færre mødedage i augst pga. skolernes sommerferie
Bygnings- og Arkitekturudvalget	*) Dog tirsdag den 14. september 2021 *) Dog tirsdag den 5. oktober 2021 - færre mødedage i oktober pga skolernes efterårsferie
Ældre, Social- og Sundhedsudvalget	
Kultur-, Unge- og Fritidsudvalget	*) Dog onsdag den 18 august 2021 kl. 19.00 - færre mødedage i augst pga. skolernes sommerferie
Børneudvalget	
Skoleudvalget	
Erhvervs-, Beskæftigelses- og Integrationsudvalget	*) Dog mandag den 8. februar 2021, kl. 19 på grund af møde i Økonomiudvalget *) Dog onsdag d.16. august 2021, kl. 19.00 - færre mødedage i augst pga. skolernes sommerferie

Opgaveudvalg **Møder mandag/onsdag så vidt muligt i to første uger i måneder, hvor der ikke afholdes møder i stående udvalg** **Der afholdes ikke møder i 1. uge efter nytår**	*) Dog tirsdag den 12. januar 2021 så kadence på 4 mødedatoer i januar overholdes *) Dog tirsdag den 13. april 2021 så kadence på 4 mødedatoer i januar overholdes *) Dog tirsdag den 1. juni 2021 så kadence på 4 mødedatoer i oktober overholdes *) Dog torsdag den 7. og torsdag den 14. oktober 2021 så kadence på 4 mødedatoer i oktober overholdes *) Dog tirsdag den 7. december 2021 så kadence på 4 mødedatoer i december overholdes