

Udskrift af forhandlingsprotokollen

for ekspropriationskommissionen

vedrørende Lynetteholm

Anlæg af adgangsvej fra Prøvestenen til Refshaleøen

1. hæfte

Besigtigelsesforretningen den 22. september 2021

Københavns Kommune

Onsdag den 22. september 2021 samledes kommissionen på parkeringspladsen nord for Refshalevej over for indkørslen til Lynetten Bådehavn, Refshalevej, 1432 København K, for at afholde besigtigelse i anledning af anlæg af adgangsvejen fra Prøvestenen over Kraftværksøen og til Refshaleøen, jf. lov nr. 1157 af 11. juni 2021 om anlæg af Lynetteholm.

Til stede var kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne, *Helle S. Andersen*, de af transportministeren udpegede medlemmer af kommissionen, *Bjarke Abel* og *Leif Luxhøj-Pedersen*, samt de fra Den Fælleskommunale Liste for Øernes Område udtagne medlemmer, *Anders Pedersen* og *Bjarne Henriksen*.

Endvidere mødte den ledende landinspektør *Dorte Ellegaard*.

Som repræsentant for Københavns Kommune mødte *Jørgen Poulstrup*.

For Udviklingsgesellschaft By & Havn I/S mødte Havnbygmester, anlægschef *Hans Vasehus*, senior specialist *Finn Jensen*, projektchef *Mette Petersen*, jurist *Katinka Boysen-Kleist*, projektleder *Carsten Johannes Lampe Voltzmann* (COWI), projektleder *Iben Rue* (COWI), ingeniør *Christian Cederberg* (COWI), landinspektør *Mie Møller Jakobsen* (COWI), landinspektør *Peter Erbs-Maibing* (COWI), advokat *Louise Heilberg* (Bech-Bruun) og advokat *Hanne Mølbeck* (Bech-Bruun).

Protokollen førtes af fuldmægtig *Ditte Hyldgaard*.

Endvidere mødte fra kommissariatet *Mette Bergmann Andersen*.

Kommissarius fremlagde brev af 27. august 2021 fra Transportministeriet, hvori ministeriet har anmodet

Kommissarius om at forelægge projektet for ekspropriationskommissionen.

Kommissarius fremlagde endvidere det af Udviklingsgesellschaft By & Havn I/S udarbejdede materiale Besigtigelse – Forslag til tekniske bestemmelser, Anlæg af adgangsvej fra Prøvestenen til Lynetteholm med tilhørende oversigts- og besigtigelsesplaner, tegn.nr.: HP-VEJ-SKT-020, HP-VEJ-SKT-021, HP-VEJ-SKT-022, HP-VEJ-SKT-023, HP-VEJ-SKT-024 og HP-VEJ-SKT-025, version 2.0, alle dateret den 13. august 2021.

Følgende passerede:

Indledende møde

Kommissarius redegjorde for formålet med besigtigelsesforretningen, der er at fastlægge og godkende det af Udviklingsgesellschaft By & Havn I/S fremlagte projekt med de eventuelle ændringer og bemærkninger, som ekspropriationskommissionen finder er nødvendige. På den baggrund kan der efterfølgende, efter indhentet bemyndigelse fra Transportministeriet, ske ekspropriation. Kommissarius fremhævede, at Folketinget har vedtaget en anlægslov vedrørende anlæg af Lynetteholm, og kommissionen må ved behandlingen af projektet tage udgangspunkt i de rammer, som anlægsloven fastlægger.

Kommissionens beslutninger vil fremgå af forhandlingsprotokollen fra besigtigelsesforretningen. Protokollen vil blive fremsendt til de lodsejere, som er direkte indvarslet til besigtigelsesforretningen. Endvidere vil protokollen blive offentligt tilgængelig via kommissariatets hjemmeside: www.komoe.dk.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S' repræsentanter redegjorde for projektet og fremlagde følgende oplysninger:

Baggrund

Lovgrundlag

Lynetteholm anlægges af Udviklingsselskabet By & Havn I/S i henhold til lov om anlæg af Lynetteholm, lov nr. 1157 af 11. juni 2021.

Loven giver hjemmel til, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S anlægges en ny ca. 2,8 km² stor halvø i Københavns Havn i forlængelse af Refshaleøen. Den østlige del af halvøen skal være et kystlandskab, og Lynetteholm vil blive etableret gennem opfyldning med overskudsjord fra anlægsprojekter.

I anlægslovens § 1, og lovens bilag 1-3, bemyndiges Udviklingsselskabet By & Havn I/S til følgende:

- Anlægge Lynetteholm ved at opfylde et areal i Københavns Havn
- Etablere den østlige del af Lynetteholm som et kystlandskab
- Anlægge et modtageanlæg til nyttiggørelse af ren og ikke rensningsegnet forurenede jord på Refshaleøen med tilhørende arbejdskaj
- Anlægge en adgangsvej fra Prøvestenen til modtageanlægget 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
- Benytte et eksisterende areal på Kraftværkshalvøen til arbejdsareal med tilhørende arbejdskaj
- Foretage uddybning af sejlrenden i Kronløbet og syd for Middelgrunden (Svælget)
- Foretage klappning af materiale i Køge Bugt
- Foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelse af anlægsprojektet

Anlægsloven udgør miljøgodkendelsen af de udførte miljøkonsekvensvurderinger, som er foretaget i miljøkonsekvensrapporterne til projektet.

Til brug for anlæggelsen af Lynetteholm indeholder anlægsloven en række bestemmelser, som regulerer

projektet i forhold til miljø og planlægning, ledningsarbejder m.v.

Anlægsloven 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 projektet gennem anlægsloven er vedtaget i enkeltheder af Folketinget.

Anlægsloven udgør således det fornødne retsgrundlag for, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er nødvendige for at anlægge Lynetteholm.

Lovens 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. Lynetteholm dækker dermed 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 regeringen har 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 visse havneaktiviteter fra Inderhavnen.

Det følger endvidere af aftalen, at der skal 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:

- Miljøkonsekvensrapporten om anlæg af Lynetteholm fra november 2020,
- Tillæg til miljøkonsekvensrapporten om uddybning af sejlrende og klappning af havbundsmateriale fra december 2020, som supplerede med vurderinger af klappningens påvirkning af målopfyldelsen for havstrategidirektivet,
- Tillæg til miljøkonsekvensrapporterne vedrørende vandplaner, Danmarks Havstrategi og uddybning af sejlrender fra marts 2021.

Rapporterne med tilhørende tillæg har været i offentlig høring og er fortsat tilgængelige elektronisk på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Herudover er der udarbejdet en implementeringsredegørelse, som indeholder en sammenfattende beskrivelse af projektet.

Myndighedsforhold

For at Udviklingsselskabet By & Havn I/S kan gennemføre anlægsprojektet uden unødigt forsinkelse, indeholder anlægsloven i kapitel 3 en række bestemmelser om fravigelser af anden lovgivning.

I henhold til anlægslovens § 5 er der derfor en række bestemmelser i lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om kystbeskyttelse, lov om miljøbeskyttelse, lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S, lov om forurenede jord og i lov om naturbeskyttelse, der fraviges. Dette betyder, at der for denne

lovgivning ikke skal meddeles særskilt tilladelse fra sektormyndighederne.

Transportministeren kan, jf. anlægslovens § 6, for en begrænset periode fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsens, regionens eller en statslig myndigheds afgørelser om gennemførelse af projektet nævnt i lovens § 1, 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 forurenede jord eller
- lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer

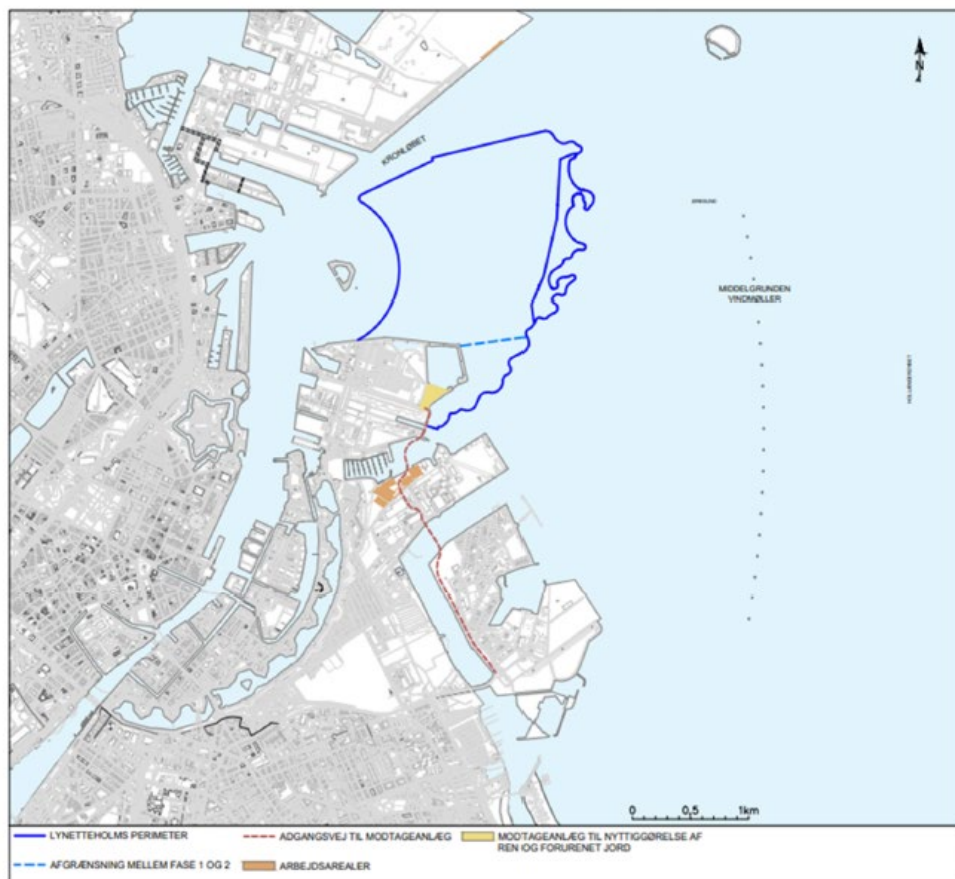
eller regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Loven indeholder desuden bestemmelser, hvorefter transportministeren kan ændre i kommunal tilsynspligt, delegation af myndighedsudøvelse, om klageadgang og om fastsættelse af regler om forurening og gener fra Lynetteholm-projektet.

Projektbeskrivelse

Generel beskrivelse af Lynetteholm

Lynetteholm etableres som et ca. 2,8 km² opfyldt område øst for Trekroner Søfort mellem Nordhavn og Refshaleøen, se nedenstående figur 3.1.



Figur 3.1 Bilag 1 fra Lov om anlæg af Lynetteholm.

Den østlige perimenter etableres med et kystlandskab, hvor perimenterkonstruktionerne består af dæmninger med stenbeskyttelse, dæmninger med foranliggende sandstrande eller stenstrande samt kystfremspring, som skal sikre de etablerede strande. Kyststrækningen vil variere 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 designes 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 foreslås placeret. 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 perimenter, er det nødvendigt at udskifte gytjen på havbunden med marint sand, hvor perimenterkonstruktionen foreslås anlagt.

Lynetteholm skal opfyldes med overskudsjord fra anlægsprojekter i hovedstadsområdet, herunder metrobyggeriet, som producerer store mængder overskudsjord.

Da KMC jorddepotet i Nordhavn snart er fyldt op, er der brug for, at der kan modtages jord i Lynetteholm, inden hele perimenteren er etableret. Derfor opføres modtageanlægget med to jordopfyldningsfaser, som adskilles af en intern væg.

Opfyldning i den første fase sker i et mindre område tæt på modtageanlægget på Refshaleøen. Foruden

overskudsjord fra København skal Lynetteholm i første fase modtage jord fra KMC jorddepotet i Nordhavn, som frem til medio 2022 forventer at mellemdponere ca. 2,7 mio. ton forurenede jord, fordi deponeringsanlæggets kapacitet i Nordhavn er opbrugt.

Arealet, som skal benyttes i første fase, er beregnet til at kunne indeholde ca. 4,3 mio. m³, svarende til ca. 8,6 mio. tons.

Den nordlige afgrænsning af arealet udføres som en intern dæmning og placeres ca. 50 meter fra den eksisterende udløbsledning fra renseanlægget Lynetten. Indretningen og udnyttelsen af første fase tager højde for behovet for at forstærke/udskifte den omtalte udløbsledning samt at flytte ledningens udløb længere ud i Øresund.

Under opfyldningen af arealet i første fase forventes en årlig udledning af overskudsvand på ca. 2 mio. m³ 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. m³/år til 2,3 mio. m³/år. Udledningen forventes at ske øst for Lynetteholm.

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

I forhold til anden fase, når hele Lynetteholms perimenter er etableret, kan der ske opfyldning inden for dette område. Opfyldningen vil ske med både ren og forurenede jord, som ikke vil blive holdt adskilt. Den forurenede jord til opfyldning i Lynetteholm er ikke-rensningsegnet forurenede jord, som indtil nu har kunnet placeres i Nordhavnsdepotet for forurenede jord. Jord fra byggepladser, der er mere forurenede end modtagekriterierne

tillader, skal køres til et jordbehandlingsanlæg til rensning. Modtagekriterierne fremgår af implementeringsredegørelsen, og er fastsat af Miljøstyrelsen. De øverste 2 meter slutafdækning vil blive opfyldt med ren jord.

Overskudsvand fra opfyldningen i anden fase udledes til havet dels via udledningen gennem en udløbsledning og dels via diffus udsivning gennem perimenteren. 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. m³/år til 2,2 mio. m³/år.

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

Transport af jord til Lynetteholm med lastbil vil blive transporteret via Prøvestenen, hvor der anlægges en ny vej langs Prøvestenskanalen uden for ISPS-sikringen (International Ships and Facility Security-sikring) 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.

Beskrivelse af adgangsvej

Generel beskrivelse af adgangsvejen

Figur 3.2 nedenfor viser nærmere, hvordan adgangsvejen med adgang via Prøvestensbroen i syd etableres langs med Prøvestenskanalen på Prøvestenen, tværs over Kraftværksøen og langs med Refshaleøen.



Figur 3.2 Oversigtskort over adgangsvej

Anlæg af adgangsvegen påbegyndes primo 2022. Så snart vejen er etableret, vil transport til og fra Lynetteholm benytte denne vej. Vejen projekteres for en forventet levetid på 30 år.

Indtil vejen er anlagt, vil det i anlægsfasen være nødvendigt at benytte de eksisterende veje i området til entreprenørtrafik i forbindelse med anlægsarbejderne.

Adgangsvegen vil blive anlagt på Prøvestenen 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 klapbro over indsejlingen til Margretheholms Havn. Herfra videre på dæmning langs B&W's gamle dokport til modtageanlægget på Refshaleøen syd for det nuværende havneslambassin.

Vejen anlægges med en bredde på 9 meter.

Adgangsvegen er delt op i følgende delstrækninger:

- Nyt signalreguleret kryds ved nuværende Prøvestensbro og ny vej langs med den vestlige side af Prøvestenen ud mod Prøvestenskanalen. Langs vejens østside placeres et hegn mod ISPS-området. Vejen anlægges i en sådan afstand fra Prøvestenskanalen, at der på et senere tidspunkt vil være plads til at etablere en 4 m høj jordvold. Denne jordvold er ikke en del af Lynetteholm-projektet
- Ny vej på ny dæmning over Prøvestenskanalen. Der anlægges en rørgennemføring under dæmningen for at sikre vandgennemstrømning i Prøvestenskanalen og for at tilgodese ud- og indsejling til Københavns Motorbådsklub
- Ny vej tværs over Kraftværksøen, der krydser Kraftværksvej, løber øst om Amager Ressourcecenter og krydser Vindmøllevej til Kraftværksøens nordlige side
- Ny vej på ny dæmning med klapbro over indsejling til Margrethelholms Havn til Refshaleøen
- Ny vej ved Refshaleøen på fangedæmning uden om B&W's gamle dokport. Vejen fortsætter herfra videre til modtageanlægget

theholms Havn. Dæmningen forsynes med en oplukkelig klapbro, så lystbåde med høje master til og fra Margrethelholms Havn kan passere vejen på hverdagsaftener og i weekenden, når vejen på dæmningen ikke anvendes til jordtransport. Frihøjden under broen vil være i størrelsesordenen 4,5 meter, så mindre både vil kunne passere på tidspunkter, hvor vejen benyttes til jordtransport.

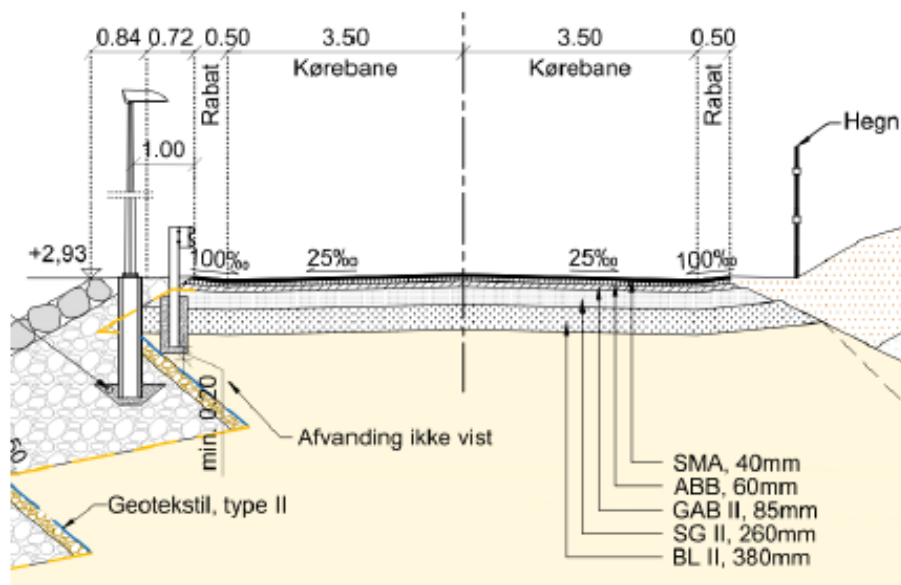
Vejen anlægges som en traditionel opbygget vej med delstrækninger i cementstabiliseret grusbærelag (på grund af de svage jordbundsforhold) og asfaltbelægning på enten eksisterende områder eller på nye dæmninger opbygget af sand, sten og grus. Eksisterende områder ryddes for evt. muld/overjord/fyld og gamle belægninger samt evt. bygninger, ledninger og andre installationer, inden vejen anlægges. De belagte områder for den tunge trafik på modtageanlægget opbygges på samme måde som for adgangsvejen.

Konstruktionsbeskrivelse af vejen

Adgangsvejen udformes med et traditionelt vejtværsnit og en traditionel vejkasse, se nedenstående figur 3.3, som viser et repræsentativt vejtværsnit for adgangsvejen.

Da vejen skal håndtere tung trafik i minimum 30 år, er vejen opbygget med en traditionel vejopbygning.

Som led i etableringen af adgangsvejen skal der etableres en dæmning på tværs af indsejlingen til Margre-



Figur 3.3 Eksempel på vejtværsnit af vejopbygning

Vejopbygningen varieres ud fra underbundens og terrænets beskaffenhed.

Langs vejen placeres der lysmaster, og de steder, hvor det er nødvendigt trafikikkerhedsmæssigt, opsættes der autoværn.

I anlægsperioden for adgangsvejen vil byggepladsen være afspærret mod den øvrige del af Prøvesten med et midlertidigt ISPS-hegn.

Driftsfase

I driftsfasen påregnes jordtransport til og fra modtageranlægget at udgøre ca. 350 lastvognstog pr. retning pr. dag. Dertil kommer et mindre antal person- og varevogne samt evt. blokvogne til modtageanlægget. Adgangsvejen vil være åben i tidsrummet fra kl. 07.00 til 16.00 for trafik med ærinde. Uden for dette tidsrum vil adgangsvejen være spærret med porte og klapbroen åbnes for gennemsejling.

Jordtransport mv. skal foregå via den nye adgangsvej. Dette sikres ved at foretage automatisk digital kontrol langs med transportruten baseret på automatisk aflæsning af nummerplader med kameraer, der bruger nummerpladegenkendelsesteknologi.

Nummerpladeregistreringen foretages i forbindelse med passage af et af rutens i alt tre bomanlæg, hvor kun køretøjer med tilladelse/ærinde slippes igennem. Ved at sammenholde tidspunkt for registrering af det enkelte køretøjernes nummerplader i de respektive bomanlæg, vil det være muligt (automatisk) at udpege de køretøjer, som ikke overholder tvangsruten.

Derudover opsættes kameraovervågning (CCTV) på selve strækningen, med kameraer, der automatisk kan registrere hændelser, der kræver opmærksomhed. Det kan være gående eller cyklende færdsel, standsede køretøjer, mv.

Ledningsomlægninger

Anlægslovens § 11 fastsætter, at arbejder på ledninger i eller over arealer i områder, hvor projektet nævnt i § 1 skal gennemføres, skal betales af ledningsejeren. Samme forhold gælder ved flytning af ledninger, der iværksættes af Udviklingsselskabet By & Havn I/S i forbindelse med realisering af projektet.

Bestemmelsen finder dog 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.

I forbindelse med projektering af adgangsvejen har Udviklingsselskabet By & Havn I/S placeret vejens forløb, så omlægning af eksisterende ledninger er begrænset mest muligt.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S agter at indgå ledningsprotokolaftaler med de ledningsejere, hvor sikring eller omlægning af ledninger er nødvendige som en følge af anlæg af adgangsvejen.

Kan der ikke opnås enighed mellem Udviklingsselskabet By & Havn I/S og en ledningsejer om, hvordan en given ledningsændring skal tilrettelægges, kan et sådant spørgsmål afgøres af transportministeren, jf. lovens § 12.

Twister om betaling af omkostninger til dækning af ledningsændringer kan indbringes for ekspropriations- og taksationsmyndighederne, jf. lovens § 13.

Refshaleøen

Syd for B&Ws tørdok skal eksisterende vejafvanding og en regnvandsledning, som ejes af Refshaleøens Ejendomsselskab, forlænges mod syd på grund af etableringen af en ny fangedæmning.

På grund af dæmningsarbejder kræves der omlægning af et søkabel, der forsyner molebelysning for Margretheholms Havn. Kablet skal omlægges til Refshalevej.

Kraftværksøen

På Kraftværksøen er der en række større hovedforsyningsledninger, der forsyner København.

Adgangsvejen vil blive hævet ca. 60 cm i forhold til eksisterende terræn med henblik på at generere krydsende ledninger mindst muligt, så behovet for ledningsomlægninger tilsvarende reduceres. Jernplader og andre trykaflastningskonstruktioner etableres med henblik på at beskytte krydsende forsyningsledninger, der ligger under adgangsvejen.

Prøvestenen

På Prøvestenen er der tre olieudskillere, som skal omlægges, da de står under enten adgangsvejen eller den fremtidige afskærmningsvold mod Prøvestenskanalen mod vest. Olieudskillerne er ejet af Copenhagen Malmö Port (CMP), som har lejet hele Prøvestenen af Udviklingsselskabet By & Havn.

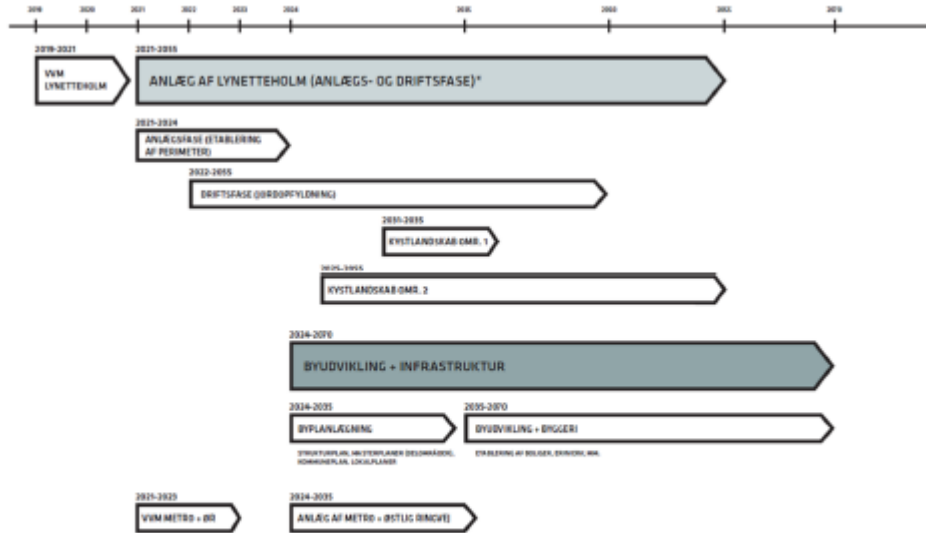
CMP har videreudlejet dele af Prøvestenen til tredje mand. Berørte virksomheder og lejere på Prøvestenen, som grundet etablering af adgangsvejen får deres lejemål indskrænket med forkortede opsigelsesvarsler, skal selv nedlægge og fjerne deres egne ledninger såsom forsyningsledninger, stikledninger og ledninger

til pladsafvanding fra de arealer, de ikke længere kan disponere over.

Derudover er der på Prøvestensøen behov for enkelte mindre omlægninger eller beskyttelsesforanstaltninger i relation til ledninger ejet af TDC og Radius.

Tidsplan

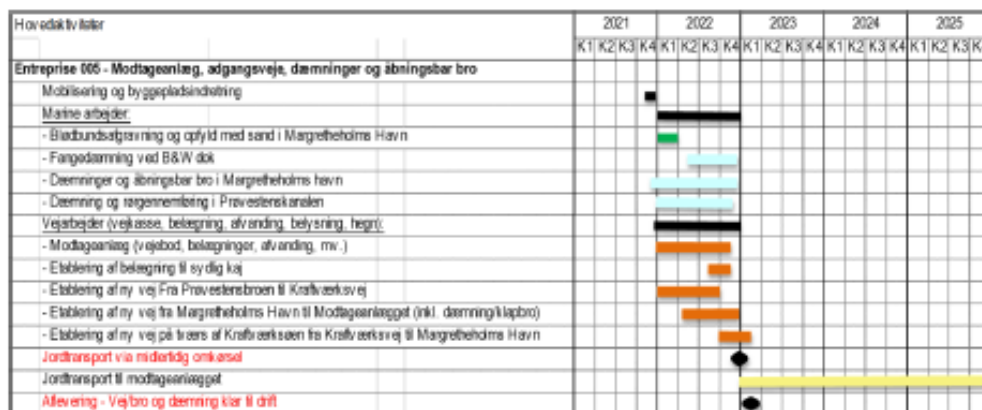
Den overordnede tidsplan for det samlede Lynetteholms-projektet er vist nedenfor i figur 3.4.



Figur 3.4 Overordnet tidsplan for etablering af Lynetteholm

Den forventede tidsplan for etablering af selve adgangsvejen er vist nedenfor i figur 3.5. Som det fremgår, forventes adgangsvejen klar til brug med udgangen af 2022 via omkørsel, idet færdiggørelsen af adgangsvejen på tværs af Kraftværksøen først forventes færdigetableret i løbet af første kvartal 2023.

Denne senere færdiggørelse på Kraftværksøen skyldes fremrykkede anlægsarbejder vedrørende stærkstrømsforsyningen fra Amagerværket til centrum af København, idet gennemførelse af sådanne anlægsarbejder, mens adgangsvejen er i brug, ikke vil være hensigtsmæssig.



Figur 3.5 Tidsplan for etablering af adgangsvej

Adgangsvejen forventes at være i brug frem til 2050, hvorimod etableringen af Lynetteholms byudvikling og infrastruktur vil strække sig over en længere år-række.

Ejendomsretlige forhold

Rettighedserhvervelser

Anlægsloven bemyndiger, jf. lovens § 14, transportministeren til at foretage ekspropriationer på vegne af Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Herigennem erhverves de arealer og rettigheder, der er nødvendige for gennemførelse og drift af Lynetteholm.

Bemyndigelsen giver ligeledes ministeren hjemmel til midlertidigt at ekspropriere arealer til brug for adgangsvej, arbejdsplads, materialedepot m.v.

Det fremgår af lovens § 14, stk. 2, at ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Etableringen af adgangsvejen til brug for Lynetteholm nødvendiggør, at der erhverves rettigheder fra eksisterende virksomheder og lejere på Refshaleøen og Prøvestensøen.

Midlertidige arealer

Midlertidige arealer omfatter arealer, hvor adgangsvejen vil blive placeret, eller arbejdsplads til brug for etablering af adgangsvejen, til regulering eller omlægning af eksisterende offentlige og private veje og til omlægning af tredjemands ledninger.

Midlertidige arealer vil som udgangspunkt blive leveret tilbage til lodsejerne i reetableret stand. Nogle midlertidige arbejdsarealer vil dog permanent få ændret deres tilstand.

Bemærkninger og spørgsmål til projektet

Udviklingsselskabet By & Havn I/S oplyste indledningsvist, at der er planlagt etableret flere porte på tværs af adgangsvejen, som skal sikre, at adgangsvejen er lukket udenfor modtageanlæggets åbningstider.

Efter Udviklingsselskabet By & Havn I/S' gennemgang af projektet havde de fremmødte ejere, brugere og disses repræsentanter lejlighed til at udtale sig.

Der fremkom bl.a. følgende bemærkninger og spørgsmål til projektet:

En fremmødt spurgte, hvor lastbilerne skal køre, inden de kommer til den nye anlægsvej. Der blev end-

videre spurgt, hvor mange lastbiler, der dagligt vil benytte vejen, samt hvorfor lastbilerne ikke skal køre om natten.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S svarede, at lastbilerne skal køre på offentlig vej hen til den nye adgangsvej. Det forventes, at jordtransport til og fra modtageranlægget udgør ca. 350 lastbiler pr. retning pr. dag, dvs. i alt ca. 700 lastbiler. Lastbilerne skal køre om dagen af hensyn til de tidsgrænser, der gælder for en sådan transport til byggepladser, og som er fastsat af Københavns Kommune. Der vil alene være transporter mandag til fredag i perioden kl. 7.00 til 16.00. Margretheholm Havn opretholdes med en oplukkelig bro, så lystfartøjer kan passere vejen på hverdagsaftener og i weekenden, når vejen på dæmningen ikke anvendes til jordtransport. Udviklingsselskabet By & Havn I/S er i dialog med S/K-Lynetten om supplerende åbningstid for den oplukkelige bro inden for almindelig arbejdstid. Transporterne til Amager Ressourcecenter, der består af ca. 600 lastvogne pr. dag, kører ikke på samme vej, men det kan der eventuelt indgås aftale om, hvis Amager Ressourcecenter ønsker dette.

Flere fremmødte spurgte, om adgangsvejen er offentlig vej, og om der etableres cykelsti langs vejen.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S svarede, at vejen ikke bliver offentlig vej, og at den kun skal benyttes til jordtransport til modtageanlægget. Der sættes porte i, som lukker for adgangen for andre trafikanter. Der etableres ikke cykelstier langs vejen.

Der blev stillet spørgsmål til, om den øgede trafik af lastbiler skal køre ind over Langebro og gennem byen.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S svarede bekræftende på dette samt oplyste, at der allerede er trafik til nordhavnsbyggeriet i dag. Repræsentanten for Københavns Kommune oplyste, at kommunen ser på forslag for optimering af trafikken på Langebro og langs ved Stadsgraven samt på Christmas Møllers Plads for at undgå at få trafikken gennem indre by.

En fremmødt spurgte, om der er overvejelser om, at projektet tager jord, der ellers kunne bruges til at lave diger andre steder i landet.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S svarede, at manglende jord ikke menes at blive et problem. Der henvises til By & Havns redegørelser for projektet.

Der blev stillet spørgsmål til, hvorfor der ikke laves en vold ved den sydlige del af København i stedet for Lynetteholm.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S svarede, at der er vedtaget en anlægslov vedrørende Lynetteholm, men at der efter deres viden i øvrigt også arbejdes på projekter på andre lokationer.

Der blev stillet spørgsmål til, hvilket beløb der er afsat til at fjerne den midlertidige vej igen.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S oplyste, at der endnu ikke er afsat midler hertil, men at de har en forpligtelse til at fjerne vejen igen, hvis ejerne ønsker den fjernet. Ejerne er primært By & Havn sely, herudover ejer Københavns Kommune et areal, der berøres af projektet.

Formanden for Sejlklubben Lynetten oplyste, at sejlklubben har foreslået en akvædukt i stedet for en oplukkelig klapbro, da det både vil være bedre for klimaet og sejlklubben. Sejlklubben anmoder om, at det genovervejes at ændre adgangsvejen til en akvædukt. Sejlklubben udleverede materiale om akvædukten til ekspropriationskommissionen. Hvis der etableres en klapbro ønsker sejlklubben, at broen, i hvert fald i sommersæsonen, skal åbne en gang i timen. Afhængig af vindretningen, kan sejlklubben have kritiske vindforhold, og der anmodes derfor om, at der etableres yderligere svajepladser, som sejlerne kan bruge, mens de afventer åbning af broen.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S oplyste, at det er besluttet og fremgår af anlægsloven, at der skal laves en klapbro. Broen vil have en frihøjde på 4,5 meter over vandspejl. Dialogen med sejlklubben fortsætter om de øvrige forhold.

En fremmødt spurgte, om der sikres gennemløb af frisk vand ved Prøvestenen og Margretheholm.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S oplyste, at der ikke sker en forringelse af vandet. Der foretages ikke overvågning heraf, da det er godtgjort af Udviklingsselskabet By & Havn I/S i deres redegørelser for projektet.

Der blev stillet spørgsmål til, om det er accepteret af Køge Kommune, at der skal udledes slam ved Køge.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S oplyste, at klapning af sediment som udgangspunkt vil ske på to klappadser ved Køge Bugt, og at klappadserne er udpeget af myndighederne. De samme klappadser blev også anvendt i forbindelse med nordhavnsprojektet.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S oplyste endvidere, at det sediment som skal klappes er rent, og at forurenede sediment skal deponeres på land.

En fremmødt spurgte, hvad ekspropriationskommissionen har kompetence til i forhold til projektet.

Kommissarius oplyste, at kommissionen er en ekspropriationsmyndighed og ikke en miljømyndighed. Der foreligger en anlægslov for projektet vedtaget af Folketinget efter forudgående miljøkonsekvensvurderinger af projektet og høringer. Der er med anlægsloven og bemærkningerne til loven fastlagt nogle rammer for projektet, som er ret detaljerede. Disse rammer kan kommissionen ikke ændre på. Formålet med besigtigelsen er, at kommissionen får præsenteret projektet - der i dag alene vedrører anlægget af en adgangsvej fra Prøvestenen til Refshaleøen - og får lejlighed til at møde de berørte interessenter og høre deres bemærkninger, således at ekspropriationskommissionen kan fastlægge projektet med en sådan detaljeringsgrad, at det senere kan danne grundlag for ekspropriation. Ekspropriationen vil bl.a. konkret berøre en række lejere, der får indskrænket deres areallemål som følge af anlægget af adgangsvejen. Der vil først senere efter bemyndigelse fra transportministeren blive foretaget ekspropriation af de berørte lejemål.

Flere fremmødte stillede spørgsmål til, om der er taget hensyn til plante- og dyreliv, da de mener, at marsvin, ålegræs, torskebestanden m.v. vil lide skade ved projektet. Der blev også stillet spørgsmål til, om der foretages kompenserende foranstaltninger for at lukke den ene sejlrende.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S svarede, at der ikke foretages kompenserende handlinger, idet Kongedybet ikke spærres for lystsejlere, men kun for erhvervsfartøjer, som vil skulle sejle øst om Middgrund. Spørgsmålene om plante- og dyreliv er belyst i VVM'en. Der foreligger miljøredegørelser om dyre- og planteliv, og det er alene ekspropriation af adgangsvejen, der i dag er til behandling ved ekspropriationskommissionen.

På forespørgsel blev det oplyst, at der af hensyn til Københavns Motorbådsklub i dæmningen mellem Prøvestenen og Kraftværkshalvøen etableres en gennemsejlingsmulighed med et 4-6 meter bredt rør. Der laves ikke betonrør ved udsejling fra lystbådehavnen, da der anlægges en klapbro.

En fremmødt spurgte, om ledninger påvirkes af projektet.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S svarede, at der ikke lukkes for ledninger, fjernvarme m.v.

Flere fremmødte stillede spørgsmålet til økonomien i projektet, herunder hvad anlæggelsen af vejen koster, samt hvem der skal betale.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S oplyste, at det koster ca. 2,4 mia. kr., og at det er By & Havn, der betaler projektet.

Besigtigelse i marken

Efter det indledende møde foretog kommissionen en **besigtigelse i marken** med udgangspunkt i nedenstående mødesteder.

Ved dagens møde besigtigedes strækningen fra Prøvestenen til Refshaleøen.

Under besigtigelsen fremkom bl.a. følgende bemærkninger:

Mødested den 22. september 2021, kl. 10.00: Ved broen over B&Ws tørdok, nær Refshalevej 191, 1432 København K

Udviklingsselskabet By & Havn I/S oplyste, at den midlertidige adgangsvej vil blokere for tørdokkens port, således at der ikke kan åbnes til tørdokken i anlægsperioden. Det er inddraget i projektet, at vandkvaliteten ikke skal forringes i tørdokken som følge af indgrebet. Udviklingsselskabet By & Havn I/S og ejeren af tørdokken oplyste, at der er en god dialog mellem parterne om at finde en løsning vedrørende indgrebet i brugen af tørdokken. Parterne vil fortsætte den tætte dialog frem mod ekspropriationsforretningen.

Mødested den 22. september 2021, kl. 10.45: Kraftværksvej ved busvendeplads, nær Kraftværksvej 33, 2300 København S

Udviklingsselskabet By & Havn I/S oplyste, at Copenhagen Cable Park vil blive berørt af projektet. Copenhagen Cable Park og Udviklingsselskabet By & Havn I/S har en god dialog om anlægget, og parterne vil fortsætte samarbejdet om at finde en teknisk løsning, således Copenhagen Cable Park kan tilpasses i forhold til placeringen af adgangsvejen.

På forespørgsel af en fremmødt oplyste Udviklingsselskabet By & Havn I/S, at sejlforholdene for Københavns Motorbådsklub ikke ændres, og at motorbådene fortsat vil kunne sejle ind og ud.

Mødested den 22. september 2021, kl. 11.30: Prøvestensbroen ved indgangen til Meldgaard Miljø A/S, K-vej 1, 2300 København S

Udviklingsselskabet By & Havn I/S oplyste, at der gøres indgreb i syv lejemål på Prøvestenen. Det blev endvidere oplyst, at for at sikre, at jordtransport sker

ad den nye adgangsvej, vil Udviklingsselskabet By & Havn I/S etablere et anlæg til nummerpladegenkendelse, eller tilsvarende tiltag, som betinger lastbilerne at benytte adgangsvejen. Adgangsvejen vil være åben i tidsrummet fra kl. 7.00 til 16.00.

Flere af de fremmødte lejere udtrykte bekymring for, om der vil ske opstuvning af lastbiler inden kl. 7.00, hvis lastbilerne skal afvente, at porten åbnes kl. 7.00.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S imødekom bekymringen ved at tilkendegive, at de vil åbne den afspærrede port mod Prøvestensdæmningen kl. 6.00, således lastbiler, der måtte ankomme til adgangsvejen inden kl. 7.00, kan parkere på den afspærrede adgangsvej på Prøvestenen, for derved at undgå, at lastbilerne er til gene for de øvrige transporter på Prøvestenen.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S oplyste, at de på grund af projektets tidsplan og for at opfordre til tabsbegrænsning, allerede har opfordret lejerne til at søge nedrivningstilladelse, fordi der må forventes behandlingstid ved Københavns Kommune.

Flere lejere, bl.a. Norrecco A/S og Fortum Waste Solution A/S, tilkendegav, at de har ønsket at afvente at søge nedrivningstilladelse, indtil besigtigelsen var gennemført og projektet præsenteret, og at det bliver svært at nå at få nedrivningstilladelse og nedrive bygningerne med den korte frist, som Udviklingsselskabet By & Havn I/S har givet.

Lejeren Meldgaard Miljø A/S' advokat tilkendegav, at Meldgaard Miljø A/S ikke ønsker adgangsvejen på deres lejemål, og at deres tab kan formindskes, hvis vejen flyttes. Det foreslås, at den eksisterende vej, K-vej, på Prøvestenen anvendes i stedet for den nye midlertidige vej.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S svarede, at den nye midlertidige adgangsvej anlægges uden for ISPS-sikringen til Prøvestenen, idet der er EU-dikterede sikkerhedskrav i forhold til at adskille trafikken på Prøvestenen. Herudover vil en ændring af adgangsvejens placering kræve en ændring af anlægsloven. Udviklingsselskabet By & Havn I/S er klar over, at Meldgaard Miljø A/S rammes hårdt af indgrebet, men placeringen af adgangsvejen, rammer de andre lejere i mindre grad.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S oplyste, at lejeren Melph El ApS har tilkendegivet, at virksomheden ønsker at beholde sit lejemål, selvom det indskrænkes. Parterne fortsætter deres dialog om lejemålet.

Lejeren Norrecco A/S oplyste, at virksomheden ikke kan forblive på et af sine tre lejemål, der berøres af adgangsvejen, idet to bygninger skal fjernes som følge af indgrebet. Herudover håndteres der brandbart materiale på lejemålet, som ikke kan rykkes inden for det lejede areal, idet materialet i så fald vil komme for tæt på olietanke på en tilstødende grund. Virksomheden har andre arealer i området, men de blev oprindeligt lejet med henblik på anden anvendelse, og der er endnu ikke miljøgodkendelse til at anvende disse arealer. Der vil derfor blive en periode, hvor virksomheden ikke kan bruge arealerne, mens de etableres til formålet.

Lejeren Fortum Waste Solutions A/S oplyste, at virksomhedens produktionsanlæg rammes af indgrebet, idet bygningerne skal fjernes. Produktionen er dog stoppet allerede for 1,5 år siden, og bygningerne er allerede tømte.

Kommissionen besigtigede de berørte lejemål.

Kommissionens vurderinger og beslutninger

Kommissionen finder i forhold til det af Meldgaard Miljø A/S anviste forslag til adgangsvej på Prøvestenen, at det af Udviklingselskabet By & Havn I/S fremlagte projekt skal godkendes. Kommissionen har navnlig lagt vægt på, at K-vej er en sikret vej, idet der gælder særlige sikkerhedsforhold på Prøvestenen (ISPS-område), ligesom placeringen af adgangsvejen er fastlagt i anlægsloven. Kommissionen finder endvidere, at det fremlagte projekt med Udviklingselskabet By & Havn I/S' tilkendegivelse om, at åbne for vejen frem til sikkerhedsporten allerede kl. 6.00 sikrer en forsvarlig og fornuftig trafikafvikling på Prøvestenen.

Kommissionen er opmærksom på, at projektets presede tidsplan stiller de berørte virksomheder i en vanskelig situation. Kommissionen opfordrer derfor Udviklingselskabet By & Havn I/S til at have en fortsat tæt dialog med virksomhederne med henblik på at være behjælpelig med den videre proces.

I forhold til det af Sejlkлубben Lynetten anførte om en akvædukt, konstaterer kommissionen, at forslaget til en akvædukt også blev fremlagt af Sejlkлубben Lynetten, inden vedtagelsen af anlægsloven. Kommissionen konstaterer endvidere, at det er vedtaget ved anlægsloven, at der skal etableres en oplukkelig bro øst for Margretheholm Havn, jf. § 1, nr. 4, i lov nr. 1157 af 11. juni 2021 om anlæg af Lynetteholm, og at det således ikke indgår i anlægsloven og det fremlagte projekt, at der skal etableres en akvædukt.

Kommissionen noterer sig, at sejlkлубben og Udviklingselskabet By & Havn I/S er i dialog om åbningsfrekvensen for den kommende oplukkelige bro. Kommissionen opfordrer Udviklingselskabet By & Havn I/S til at overveje en hyppigere frekvens i sommersæsonen. Kommissionen opfordrer herudover parterne til at have en tæt dialog.

Kommissionen konstaterer i forhold til tørdokken, at parterne er i tæt dialog, som fortsættes frem mod ekspropriationsforretningen.

Med ovenstående bemærkninger godkendte kommissionen herefter det forelagte projekt.

Under forudsætning af, at de tilladelser og dispensationer, der i henhold til lovgivningen er nødvendige for anlæggets gennemførelse, gives i forbindelse med den videre projektering af anlægget, fastsatte kommissionen følgende særlige bestemmelser:

Særlige bestemmelser

Nedenfor er de ekspropriative indgreb for hvert enkelt matrikelnummer angivet.

Matrikelnumrene er angivet i stigende centerlinjestationering.

Der er et spring i centerlinjestationeringen, så stationering 1+944 svarer til stationering 2+700. Dette spring i stationering skyldes, at adgangsvejens præcise forløb tværs over Kraftværksøen ikke er endeligt fastlagt.

416 Christianshavn Kvarter, København	Indskrænkning i udlejmuligheder for tørdok.
Søterritoriet	Indskrænkning i vandareal udlejet til vandskikabelbane med forkortet opsigelsesvarsel.
643 Amagerbros Kvarter, København	Indskrænkning i muligheder for at videreudleje arealer til virksomheder for arealer omfattet af areallejeaftale med forkortet opsigelsesvarsel.

	<p>Indskrænkning i arealer omfattet af areallejeaftale for jordhotel m.v. med afkortet opsigelsesvarsel, jf. lejeaftale, herunder fjernelse af materialeoplag og fast belægning.</p> <p>Indskrænkning i arealer omfattet af areallejeaftale for jordhotel m.v. med afkortet opsigelsesvarsel, jf. lejeaftale, herunder fjernelse af materialeoplag, konstruktioner og fast belægning.</p> <p>Indskrænkning i arealer omfattet af areallejeaftale om etablering af olieudskillelsesanlæg med afkortet opsigelsesvarsel, jf. lejeaftale, herunder fjernelse af bygninger, anlæg, hegn, faste belægnings, ledninger m.v.</p> <p>Indskrænkning i arealer omfattet af areallejeaftale om placering af affaldscontainere med afkortet opsigelsesvarsel, jf. lejeaftale, herunder fjernelse af bygninger, anlæg, spunsvæg, faste belægnings, ledninger, m.v.</p> <p>Indskrænkning i arealer omfattet af areallejeaftale om etablering af elinstallatørvirksomhed med afkortet opsigelsesvarsel, jf. lejeaftale, herunder fjernelse af bygninger, faste belægnings, ledninger og hegn.</p> <p>Indskrænkning i arealer omfattet af areallejeaftale om sortering og opbevaring af slagge m.v. med afkortet opsigelsesvarsel, jf. lejeaftale, herunder fjernelse af materialeoplag, konstruktioner, fast belægning, ledninger og betonvæg.</p>
428 Amagerbro Kvarter, København	Indskrænkning i muligheder for at videreudleje arealer til virksomheder for arealer omfattet af areallejeaftale med forkortet opsigelsesvarsel.

Herefter afsluttedes forretningen og protokollen blev underskrevet.

Helle S. Andersen

Bjarke Abel Leif Luxhøj-Pedersen Anders Pedersen Bjarne Henriksen
Jørgen Poulstrup Dorte Ellegaard Hans Vasehus Finn Jensen Katinka Boysen-Kleist

/Ditte Hyldgaard

Udskriftens rigtighed bekræftes

Mette Bergmann Andersen